

第2期鹿児島市船舶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3年12月24日（金）～令和4年1月28日（金）

2. 意見の提出者数（件数） 19人（136件）

3. 意見の対応状況

（単位：件）

項目 処理区分	1. 計画期間の趣旨、計画の位置付け、計画期間、計画とSDGsの関連付け	2. 船舶事業の役割、船舶事業の現状と課題	3. 経営理念、基本目標、船舶事業のあるべき姿（2031年ビジョン）	4. 経営計画体系図、基本目標に基づく重点取組項目・具体的方策	5. 経営健全化に向けて、計画の推進	6. その他全般	計
A. 意見の趣旨等を反映し、計画に盛り込むもの	2	2	1	6	0	0	11
B. 意見の趣旨等は、計画（案）に盛り込み済みのもの	7	3	2	25	4	0	41
C. 計画には盛り込まないもの	0	0	0	1	0	2	3
D. 具体的な事業の実施にあたり参考とするもの	1	0	0	33	1	2	37
E. その他要望・意見等	0	11	4	16	4	9	44
計	10	16	7	81	9	13	136

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12月24日～令和4年1月28日実施）

意見等を受けた人数		対応区別の項目数、件数		対応区別の項目数、件数	
19人		対応区分		対応区分	
意見等の件数		1. 計画期間の趣旨、計画の位置付け、計画期間、計画とSDGsの関連付け	10	A. 意見の趣旨等を反映し、計画に盛り込むもの	11
136件		2. 船舶事業の役割、船舶事業の現状と課題	16	B. 意見の趣旨等は、計画（案）に盛り込み済みのもの	41
		3. 経営理念、基本目標、船舶事業のあるべき姿（2031年ビジョン）	7	C. 計画には盛り込まないもの	3
		4. 経営計画体系図、基本目標に基づく重点取組項目・具体的方策	81	D. 具体的な事業の実施にあたり参考とするもの	37
		5. 経営健全化に向けて、計画の推進	9	E. その他要望・意見等	44
		6. その他全般	13	計	136
		計	136		

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	素案P1（全体版）（1 計画策定の趣旨） 5行目 令和元年度からの… ⇒ 本市は、令和2年3月から新型コロナウイルス感染症の発症により旅客人員…にした方が理解できると思う。	ご意見の趣旨を踏まえ、「1 計画策定の趣旨」の文中、「令和元年度からの新型コロナウイルス感染症の拡大により」を「令和2年2月頃からの新型コロナウイルス感染症の拡大により」に修正します。	A
2	1	素案P2（全体版） 3行目 …図るため、… ⇒ …図るため、第2期鹿児島市船舶事業経営計画の重点取組項目（P24～P43）において、SDGsのゴールを… とした方がわかりやすい。	ご意見の趣旨を踏まえ、「同様に重点取組項目において」を「経営計画の重点取組項目において」に修正します。	A
3	1	状況に合わせて計画（実行できる）していくのは大事なことです。	桜島・大隅地域の人口減少・少子高齢化や東九州自動車道の延伸などに加えて、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けたことにより、輸送量が減少し、現経営計画の財政見通しに大幅な乖離が生じていることから、今後、船舶事業が将来にわたり持続可能な事業運営を実現するため、当初より1年間前倒し、令和4年度を初年度とする第2期経営計画を策定することとしており、賛同のご意見として承ります。	B
4	1	4年度を初年度とする第2期経営計画は適切である。	桜島・大隅地域の人口減少・少子高齢化や東九州自動車道の延伸などに加えて、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けたことにより、輸送量が減少し、現経営計画の財政見通しに大幅な乖離が生じていることから、今後、船舶事業が将来にわたり持続可能な事業運営を実現するため、当初より1年間前倒し、令和4年度を初年度とする第2期経営計画を策定することとしており、賛同のご意見として承ります。	B
5	1	素案P1（全体版）（2 計画の位置付け） 8行目 さらに、計画期間3年間（令和4年度から6年度）は中期財政計画… ⇒ 残年数の7年間も長期の財政計画を策定した方が良いと思う。	「（3）将来の財政見通し」で、令和4年度から13年度までの10年間の財政見通しをお示ししており、令和4年度から6年度までを中期財政計画として、位置付けたところです。	B

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
6	1	素案P1（全体版）計画期間が10年と長いので、前期（2022～2026）と後期（2027～2031）に分けて、経営状況を把握した方がよいと思います。	第2期鹿児島市船舶事業経営計画については、必要に応じて見直しを行うこととしております。	B
7	1	長いスパンなのでその都度見直しできるような計画を	第2期鹿児島市船舶事業経営計画については、必要に応じて見直しを行うこととしております。	B
8	1	鹿児島市総合計画は（令和4年度から13年度）の10年となっているが、船舶事業においては5年間で妥当では。（理由）特に船舶においては社会情勢の変動に大きく左右される為。	第2期鹿児島市船舶事業経営計画については、必要に応じて見直しを行うこととしております。	B
9	1	「計画とSDGsの関連付け」について、大事なことだと思います。	経営計画の重点取組項目において、SDGsのゴールを新たに関連付けることとしており、賛同のご意見として承ります。	B
10	1	第二次鹿児島市公共交通ビジョンの関連する計画には桜島フェリーは地域幹線に明示されています。しかし本経営計画が公共交通ビジョンの関連する計画に明記されていません。 また、本経営計画にも公共交通ビジョンとの関係が示されていません。上位計画のもと効果的に策定されているのでしょうか。本経営計画と公共交通ビジョンとの連携を示して欲しい。公共交通ビジョンとの連携を望みます。	第二次鹿児島市公共交通ビジョンは、第2期鹿児島市船舶事業経営計画と同様に、第六次鹿児島市総合計画の個別計画として位置付けられており、事業の実施については、関係部署との連携を図ってまいります。	D
11	2	素案P6（全体版）JNTO外交人観光案内所やP7（全体版）ソーシャルディスタンス、GPSなど横文字があるので注釈があると理解しやすい。	ご意見の趣旨を踏まえ、横文字など分かりにくい言葉については、用語解説に追加します。	A
12	2	（5 船舶事業の役割）②薩摩・大隅間の物流を支える役割・・・最後の行の文言の修正 物流業界に適した交通機関→物流業界に「大きく寄与する」交通機関へ修正しては	ご意見の趣旨を踏まえ、「②薩摩・大隅間の物流を支える役割」の文中、「物流業界に適した交通機関」を「物流に寄与する交通機関」に修正します。	A
13	2	桜島地域に住む住民の生活航路としての役割は理解できるが、半島をつなぐ物流の役割は今後も減少し回復は望めないと思われる。	輸送量については、「（1）船舶事業を取り巻く社会情勢」及び「（2）経営状況」で、中長期的に減少していくと見込んでおります。	B
14	2	問題山積なことは十分理解できます。	「7 船舶事業の現状と課題」において、計画で取り組むべき課題を掲げているところであり、賛同のご意見として承ります。	B

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
15	2	平成26年迄は黒字だったのに、それ以降赤字になった原因はなにか？ それと、乗船車が減ってきた原因、それにとまなう乗車を増やす営業努力等をやっているのか？	「(1) 船舶事業を取り巻く社会情勢」及び「(2) 経営状況」で、桜島・大隅地域の人口減少・少子高齢化や東九州自動車道の延伸などに加えて、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けたことにより、輸送量が減少し、収益が減少してきていることを盛り込んでいるところです。 利用促進については、「基本目標3 乗客サービスの向上」―「重点取組項目(2) 交流人口の拡大に向けた関係機関との連携」で、旅行代理店に向けた営業活動及び観光関連団体と連携したプロモーション活動などを行うこととしております。	B
16	2	病院船などないでしょうか？	病院船は保有していませんが、桜島フェリーは、桜島・大隅地域から鹿児島市内の医療機関へ救急車両を搬送するなど、救急医療を支える役割を担っているところです。	E
17	2	人・物の配送は決して軽視してはいけません。鹿児島は島が多いので最新の船舶を導入・試験をするべき。	桜島フェリーは、桜島地域の方々の生活を支え、また、運輸・各種サービス産業等の企業活動をはじめとした薩摩・大隅両半島の物流を支える役割を担っております。離島航路と船舶の設備については、ご意見として承ります。	E
18	2	5 船舶事業の役割 (1)②(全体版) (7 船舶事業の現状と課題(全体版)) ②東九州自動車道の～～開通 近年、大隅～～減少傾向にあります。 これは一概に言えないところもあります。コロナ禍で物流にも大きな変化があり、一般的な運送が大手の運送事業者に偏っている傾向もあるため、物流拠点同士を結ぶ線上に桜島フェリーがないこともあります。 大きな物流は大隅半島は、都城や志布志港を拠点としているものが多く桜島側を利用する必要がないことも多いと思われれます。末吉財部IC以南の東九州自動車道の実質無料通行ができること、桜島から各ICへのアクセスが悪いことも大きく影響しているかとも思います。 仮に桜島袴腰港から鹿屋申良JCTや末吉財部ICへつながるバイパスがあるならまた違った物流があるかもしれません。 鹿児島県は、どうしても日本の終点的位置の関係である以上、人的動静は滞留しがちです。相対的人口密度、経済拠点のボリュームが小さいことから、これらはなんとも言えないところかもしれません。 これらの事項や問題については、これ以降も数回申し上げねばいけないところでありますが、ここでまとめてコメント致しました。	車両台数の減少傾向は、桜島・大隅地域の人口減少や東九州自動車道延伸、大隅縦貫道開通の影響などのためと考えております。	E
19	2	救急医療を支える役割は認めるが、救急車を利用しない住民は高い航送料(自動車)を避けて鹿屋市や霧島市の病院へ行っている実態がある。	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
20	2	高齢者を含む住民の市街地への車両での利用が激減しているのを調査済みか？値上げでは、経済的な理由で利用できない。 通院の場合等、考慮できないか？やむなく垂水や国分へ通院している。買い物も同じ。	ご意見として承ります。	E
21	2	地域のにぎわい拠点として桜島フェリーの施設だと明記してあるが、交流情報発信の拠点としての重要性を感じない。観光客向けの景観の良い施設だと思うかも？	ご意見として承ります。	E
22	2	(4) 地域のにぎわい拠点となっているが、貴船舶局より、一度も利用された事がない。たとえば、電子笛とか、船員の安全靴など。(営業にはいったけど)	ご意見として承ります。	E
23	2	素案P14(全体版) ⑦ 「錦江湾横断道路」が今年6月、県で計画で位置づけられたことから、今後の桜島フェリーのあり方を長期に静観し、新造船計画など考え直すことも検討しなければならないと思う。	「⑦ 県構想路線「錦江湾横断道路」」のとおり、今後も鹿児島県における計画の検討内容や進捗状況等を注視してまいります。	E
24	2	⑦ 県構想路線「錦江湾横断道路」 県構想路線「錦江湾横断道路」について。 実現したら景観的にも素晴らしく楽しいものに見えます。しかし、利用量に見合ったコストで建設、整備できるでしょうか？ 台風や大雨、強風等自然災害の多い錦江湾で維持管理費は多大なものになり現実的ではないと思っています。 首都圏等ですら、これらの大規模事業は実際にペイできていないわけで、この計画については桜島フェリー側からのコスト面のアピールはあっても良いのではないでしょうか？	「⑦ 県構想路線「錦江湾横断道路」」のとおり、今後も鹿児島県における計画の検討内容や進捗状況等を注視してまいります。	E
25	2	これまでのような船舶事業の展開はできないし、財政の健全化は望めないと思われる。市民生活(県・国全体)や産業活性化のためには、錦江湾横断道路や架橋建設が急がれる。 フェリーは観光船と緊急災害避難用で良い。	「⑦ 県構想路線「錦江湾横断道路」」のとおり、今後も鹿児島県における計画の検討内容や進捗状況等を注視してまいります。	E
26	2	素案P18(全体版)(3)計画で取り組むべき課題 ④ 2行目 …さらに災害に備えた対策… ⇒ 大爆発後に生じる多量の軽石等による運航を可能にする対策を関係機関と…	記載している災害には大爆発のほか多様な災害を想定しています。	E
27	3	素案P20(全体版)(3)1行目 ブラッシュアップする横文字に注釈を入れると理解しやすい。	ご意見の趣旨を踏まえ、横文字など分かりにくい言葉については、用語解説に追加します。	A

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
28	3	「経営理念」について、もっともなことです。	賛同のご意見として承り、第2期鹿児島市船舶事業経営計画の策定・推進に取り組みます。	B
29	3	掲げてある基本目標は完璧だと思いますが、是非実行できるものとして取り組んでもらいたい。	賛同のご意見として承り、第2期鹿児島市船舶事業経営計画の策定・推進に取り組みます。	B
30	3	素案P19（全体版）の中にSDGsの文言を入れるとよいと思う。	重点取組項目において、SDGsのゴールを関連付けております。	E
31	3	持続可能な事業運営となれば、値上か、事業民間への譲渡でしょう。民間のノウハウを取り入れる事です。	経営理念である『安全で快適な運航、効率的で持続可能な事業運営』の実現に取り組み、徹底した経費削減や財源の確保に努めることとしておりますが、それでもなお収支が改善せず、事業運営が困難な状況になると想定されることから、アフターコロナの回復状況をみながら、最終的に利用者負担を求めざるを得ないと考えております。	E
32	3	効率的で持続可能な事業運営は難しいと思われる。思い切った発想の転換が必要。	経営理念である『安全で快適な運航、効率的で持続可能な事業運営』の実現に取り組んでまいります。	E
33	3	ターミナル施設の新設は必要なかった。人道橋は高所になっているので、雨や風が吹く時不便。透明な壁等で避けられるような設備にしたらと進言したが、この設備は観光客用に景観が良いようにある。住民・利用者のためでは無いと関係者から言われた。 有料駐車場の利用状況から今の設備の不具合が判る。	桜島港フェリーターミナル等については、ターミナル施設や人道橋などが老朽化していたことから、整備を行ったところです。この施設整備により耐震性の向上やバリアフリーに配慮した施設となり利便性の向上も図られたものと考えております。	E
34	4	素案P23（全体版） ストレスフリーやホスピタリティ、業務継続計画（BCP）、モーダルシフトなど横文字に注釈を入れると理解しやすい。	ご意見の趣旨を踏まえ、横文字など分かりにくい言葉については、用語解説に追加します。	A
35	4	素案P24（全体版） ヒヤリ・ハットやP25（全体版）クラウドファンディング、ストックマネジメント、ライフサイクルコスト、P27（全体版）コンプライアンスなど横文字に注釈を入れると理解しやすい。	ご意見の趣旨を踏まえ、横文字など分かりにくい言葉については、用語解説に追加します。	A
36	4	イ、よりみちクルーズの利用促進→現在運行しているが中身がわからない。中身を示すべき。	ご意見の趣旨を踏まえ、よりみちクルーズの概要について、用語解説に追加します。	A

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
37	4	<p>取り組むべき課題について 鹿兒島港、桜島港は鹿兒島市の市民生活、物流産業、観光に関する海の玄関であり、地域幹線として交通ネットワークの形成、にぎわい拠点、観光振興の使命を持っていると思います。</p> <p>フェリー以外に代替手段のない役割(航路)を担っていますが、フェリー単独では持続的経営が成り立たないと思います。フェリーに乗継ぐバス、市電、幹線(高速)道路などとの積極的連携が必要だと思います。このことから「交通ネットワークのリーダー的役割」の様な表現で、本計画の(3)取り組むべき課題に交通ネットワークに主体的、積極的に取り組むことを挙げたらいかでしょうか。</p>	<p>桜島フェリーは、第二次鹿兒島市公共交通ビジョンで地域幹線として位置付けられていることから、交通ネットワークに関する取組として、「基本目標3 乗客サービスの向上」―「重点取組項目(1) 快適な運航サービスの提供」に「具体的方策④公共交通機関等との連携」を追加し、バス事業者などの公共交通機関等と連携し、利用しやすい交通ネットワークづくりに貢献することにより、利用者の利便性向上に努めてまいります。</p>	A
38	4	<p>公共交通政策の基本理念は「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」となっています。これを引き継ぐ文言が本経営計画の理念にある事が、公共交通しかできない使命を掲げ、働きがいを持ちながら政策や課題を作り上げ、実現できるのではと思います。</p>	<p>桜島フェリーは、第二次鹿兒島市公共交通ビジョンで地域幹線として位置付けられていることから、交通ネットワークに関する取組として、「基本目標3 乗客サービスの向上」―「重点取組項目(1) 快適な運航サービスの提供」に「具体的方策④公共交通機関等との連携」を追加し、バス事業者などの公共交通機関等と連携し、利用しやすい交通ネットワークづくりに貢献することにより、利用者の利便性向上に努めてまいります。</p>	A
39	4	<p>環境保全活動では、海から陸地までの港内、ターミナル、駐車場周囲の清掃活動のリーダーを担って欲しい。この事が観光客への印象が良くなりリピーター増大と大きな役割を果たすと考えます。また、この活動がパブリシティにつながり、市民、観光客からの賛同を得て利用客が増えると思います。</p>	<p>ご意見の趣旨を踏まえ、「基本目標5 環境にやさしい施策の推進」―「重点取組項目(1) 環境保全活動の推進」の「具体的方策① 海の環境保全の推進」を「具体的方策① 環境保全の推進」に改め、説明文の冒頭に、今後とも桜島港フェリーターミナル周辺や桜島港有料駐車場などの清掃活動を定期的実施し、フェリーターミナル周辺等の環境保全に努めます。また、(海について～)を追記します。</p>	A
40	4	<p>技術革新と働きがいのある職場は賛成です。船舶の物流は安全性、効率化、IoT化が大事。</p>	<p>「基本目標1 安全運航の推進」―「重点取組項目(1) 安全運航の推進」―「具体的方策① 安全管理の徹底」及び「具体的方策② 船舶の計画的保有」並びに「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目(1) 経営環境の変化への柔軟な対応」―「具体的方策③ 働き方改革等の推進」で、取り組むこととしており、賛同のご意見として承ります。</p>	B
41	4	<p>安全な運航はいつまでも続いて欲しい。</p>	<p>ご意見については、「基本目標1 安全運航の推進」―「重点取組項目(1) 安全運航の推進」―「具体的方策① 安全管理の徹底」に揚げており、引き続き、安全運航の意識向上等に取り組むこととしております。</p>	B
42	4	<p>事故を少なくしていくことですね。</p>	<p>ご意見については、「基本目標1 安全運航の推進」―「重点取組項目(1) 安全運航の推進」―「具体的方策① 安全管理の徹底」に揚げており、引き続き、安全運航の意識向上に取り組むこととしております。</p>	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	4	財源の確保のためには投資やクラウドファンディングを行ったり、簿記検定1級・FP1級を持った人を採用、各港施設の長寿命化・計画的な維持・管理を行い、ライフサイクルコスト削減をする。	財源の確保については、「基本目標1 安全運航の推進」―「重点取組項目(1) 安全運航の推進」―「具体的方策② 船舶の計画的保有」―「イ 新船建造」で、新船建造の際に、補助金の活用やクラウドファンディングなどの導入を調査研究することとしております。 各港湾施設(航路附属施設)については、令和2年度に鹿児島市船舶局航路附属施設等長寿命化計画を策定しており、「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目(3) 徹底した経費削減」―「具体的方策① コストの抑制」で、費用の平準化と施設の長寿命化に取り組むこととしております。	B
44	4	今後、建造する船舶は、豪華なものではなく、安全性が確保できれば質素なもので十分である。	「基本目標1 安全運航の推進」―「重点取組項目(1) 安全運航の推進」―「具体的方策② 船舶の計画的保有」で、経済性、輸送効率を重視した上で、安全で環境や人にやさしい船舶を建造することとしております。	B
45	4	船員が安全に仕事出来るように最新の装備・訓練も行うことです。	「基本目標1 安全運航の推進」―「重点取組項目(2) 緊急事態への対応強化」―「具体的方策① 危機管理対応の充実」で、緊急対応訓練を毎月実施することとしております。 また、最新の装備については、「基本目標1 安全運航の推進」―「重点取組項目(1) 安全運航の推進」―「具体的方策② 船舶の計画的保有」―「イ 新船建造」で検討していくこととしております。	B
46	4	安全のために手順書の作成・防災訓練を。	「基本目標1 安全運航の推進」―「重点取組項目(2) 緊急事態への対応強化」―「具体的方策① 危機管理対応の充実」で、安全管理システムのマニュアルに基づき、緊急対応訓練を毎月実施し、乗組員の知識や技術力の向上に努めることとしております。	B
47	4	公営企業として経営戦略としてしっかり計画し、民間企業のやり方も取り入れながら、職員の意識もレベルアップしてもらいたい。	ご意見については、「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目(1) 経営環境の変化への柔軟な対応」―「具体的方策① 人材の育成」で、職員研修の充実を掲げております。	B
48	4	具体的方策のひとつひとつをだれがどのように進めていくのかその為の人材は確保できているのか局内で把握できているのでしょうか？	「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目(1) 経営環境の変化への柔軟な対応」―「具体的方策② 柔軟な組織の見直し」で、組織や運航体制を適宜見直すとともに、研修や人事交流等によりキャリアアップ形成を図ることとしております。	B
49	4	船舶局の職員及び関係者の給与を減給してから利用者に負担をお願いすべき、公営事業としての位置付けなら市民局のように市税で補てんすべき。事業として利益を追求するのであれば民間事業者に譲渡すべき。	職員の給与については、「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目(1) 経営環境の変化への柔軟な対応」―「具体的方策② 柔軟な組織の見直し」―「ア 適正な定数・人件費の見直し」で、人件費の抑制を図ることとしております。 経営理念として『安全で快適な運航、効率的で持続可能な事業運営』を掲げており、将来にわたって、船舶事業を健全に運営してまいります。 なお、これまで適宜効率的な運航体制の見直しを行っており、人件費や燃料費等の抑制に取り組んでいるところです。	B

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
50	4	船員たちの働き方、休み方改革も。	ご意見については、「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目(1) 経営環境の変化への柔軟な対応」―「具体的方策③ 働き方改革等の推進」で取り組むこととしております。	B
51	4	経営のために日本政府は支援することが大事。	資金の確保については、「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目(2) 事業継続のための財源確保」―「具体的方策② 資金の確保」で取り組むこととしており、財政支援について国や県などの関係機関と協議してまいります。	B
52	4	収益の確保→利用者(特に車両・営業車)を増やす事。	「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目(2) 事業継続のための財源確保」―「具体的方策③ 利用促進活動の強化」及び「基本目標3 乗客サービスの向上」―「重点取組項目(2) 交流人口の拡大に向けた関係機関との連携」―「具体的方策① 観光関連団体等との連携・協力」で取り組むこととしております。	B
53	4	ストックマネジメントは「事後保全」から「予防保全」に転換が必要です。	「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目(3) 徹底した経費削減」―「具体的方策① コストの抑制」で、予防保全型の維持管理を計画的に行い、費用の平準化と施設の長寿命化に取り組むこととしております。	B
54	4	素案P8(全体版) ④ 6行目 …平日について120便に減便し… とあるが、今年度末資金残高は赤字となることから利用率の悪い時間帯は減便すべきと思います。	「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目(3) 徹底した経費削減」―「具体的方策② 運航体制等の見直し」―「ア 運航ダイヤ等の見直し」で、需要に応じた運航ダイヤの構築に努めることとしております。	B
55	4	朝・夕の通勤・通学時間帯の便数確保ができれば、4隻体制もやむなしと思われる。昼間帯は少々間隔が空いても大丈夫だと思います。	「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目(3) 徹底した経費削減」―「具体的方策② 運航体制等の見直し」―「ア 運航ダイヤ等の見直し」で、利用者サービスに配慮しながら、需要に応じた運航ダイヤの構築に努めることとしております。	B
56	4	船上の誘導員はいかにも乗せてやっている様な仕草が見受けられる。陸上の誘導員は大いに問題有り。誘導がヘタ。市外の友人から指摘されています。(いけんかならんとか) と。誘導の仕方を企業として確立するべき。個々の判断で行っているように見受けられる。以前は良かった。	ご指摘のようなご意見をいただいた際は、職員等に指導を行ってきているところでございます。なお、経営計画においては、「基本目標3 乗客サービスの向上」―「重点取組項目(1) 快適な運航サービスの提供」―「具体的方策① ホスピタリティあふれる対応」―「ア おもてなしの心を持った対応」で取り組むこととしております。 また、安全を最優先とした管理体制の構築については、「基本目標1 安全運航の推進」―「重点取組項目(1) 安全運航の推進」―「具体的方策① 安全管理の徹底」で取り組むこととしております。	B
57	4	利用者、住民、企業の意見や願望等を精査し、向上させるために、開かれた船舶局であってほしい。	「基本目標3 乗客サービスの向上」―「重点取組項目(1) 快適な運航サービスの提供」―「具体的方策② ホスピタリティあふれる対応」で、船舶モニターやお客さまから寄せられるご意見、要望に迅速に対応す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
58	4	『10経営計画体系図』 「基本目標」3乗客サービスの向上「重点取組項目」(2) 「交流人口の拡大に向けた関係機関との連携」の「具体的方策」として ③ 充実した運動施設を活かした健康社会づくりへの活用促進 を追加したらいかがでしょうか。 関連してp11の「基本目標3 乗客サービスの向上」の重点項目(2) 「具体的方策②」の次に「具体的方策」として ③ 体育館やグラウンド等充実した運動施設を活かした健康社会づくりへの活用促進 を追加したらいかがでしょうか。	ご意見については、「基本目標3 乗客サービスの向上」―「重点取組項目(2) 交流人口の拡大に向けた関係機関との連携」―「具体的方策① 観光関連団体等との連携・協力」―「ア 観光イベント等の連携」における取組として進めてまいります。	B
59	4	素案P37(全体版) (3) コミュニティスペースやイベント広場は、建築後利用率が少ないと思う。フェリー乗船につながる催物など月に3~5回位実施されるよう要望します。	ご意見については、「基本目標3 乗客サービスの向上」―「重点取組項目(3) 桜島港フェリーターミナルのにぎわい創出」―「具体的方策① 桜島港フェリーターミナルの活用促進」で取り組むこととしております。	B
60	4	運賃改定などしかたがないと思うが増々乗客は足が遠のくのではないかと思います。フェリーを利用する方にはマイナスばかりでメリットがなかなか見当たらないような気がする。他県などフェリーを運営している所を研修してより良い所を見出し増量につなげるような計画はないものか。人を呼びつける魅力ある宣伝を広めて多くの方々に知ってもらうよう努力を重ねてほしい。	ご意見については、「基本目標3 乗客サービスの向上」―「重点取組項目(4) 魅力発信の充実」で取り組むこととしております。	B
61	4	令和4年1月23日(日)深夜23:45~からのMBC『バックステージ 中継』で深夜の桜島フェリーが放映されていました。 やはり、大切な船だということです。広報活動よろしくお願いします。	賛同のご意見として承り、「基本目標3 乗客サービスの向上」―「重点取組項目(4) 魅力発信の充実」における取り組みを推進してまいります。	B
62	4	安全な運行も必要だけど、省エネ化、長距離移動出来る船の作りも大事。	「基本目標5 環境にやさしい施策の推進」―「重点取組項目(1) 環境保全活動の推進」―「具体的方策② 「ゼロカーボンシティかごしま」への貢献」で、次世代燃料や船内電力の自然エネルギー活用等に関する調査研究を行い、新船建造の検討に活用することとしております。	B
63	4	水素燃料電池・ソーラー・電気で動く船を使って欲しい。	環境に配慮した船舶については、「基本目標5 環境にやさしい施策の推進」―「重点取組項目(1) 環境保全活動の推進」―「具体的方策② 「ゼロカーボンシティかごしま」への貢献」で、次世代燃料等に関する調査研究を行い、新船建造の検討に活用することとしております。	B
64	4	((1) 船舶事業を取り巻く社会情勢)⑤ 重油〜〜高騰 現状、化石燃料に依存している以上ついて回ることであり、簡単に解決できる課題ではありません。 ただ、脱炭素の考え方からすると、船舶の場合、電気では些か無理があるので、水素エンジンによる船舶など動力全体について考える必要があるとも考えます。 よりみちクルーズなどのイベントでは逆転の発想で帆船等があれば魅力的かもしれません。	環境に配慮した船舶については、「基本目標5 環境にやさしい施策の推進」―「重点取組項目(1) 環境保全活動の推進」―「具体的方策② 「ゼロカーボンシティかごしま」への貢献」で、次世代燃料等に関する調査研究を行い、新船建造の検討に活用す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
65	4	様々な島をめぐるツアーをやって欲しい。	桜島フェリーの事業範囲は平水区域である鹿児島湾内に限定されており、湾外の離島を含めた島をめぐるツアーはできないところです。湾内において、「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目(2) 事業継続のための財源確保」―「具体的方策③ 利用促進活動の強化」で、貸切船やよりみちクルーズのニーズを把握し、利用促進策を検討することとしております。	C
66	4	クリーン化、リアルタイムモニタリング、自動化(自動航行)もお願いします。A I・I o T化・ブロックチェーン・V R・A Rも必要です。	「基本目標1 安全運航の推進」―「重点取組項目(1) 安全運航の推進」―「具体的方策② 船舶の計画的保有」―「イ 新船建造」で、新しい技術や環境対策の調査に努め、時代に即した船舶の導入を目指すこととしており、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
67	4	ある大学の研究で、微細な泡で船底を覆い航行の抵抗を減らす研究は船舶の燃費を10%ほど軽減できます。ぜひ研究をやってください。	「基本目標1 安全運航の推進」―「重点取組項目(1) 安全運航の推進」―「具体的方策② 船舶の計画的保有」で、新しい技術や環境対策の調査に努め、時代に即した船舶の導入を目指すこととしており、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
68	4	航行自動化、遠く航行、センサー機能を持ったドローンが共に航行することで他の船の位置などの共有、荷役設備の自動化、太陽光・風力・水素燃料、I o T A I、大型化など未来の船を造るべき。	「基本目標1 安全運航の推進」―「重点取組項目(1) 安全運航の推進」―「具体的方策② 船舶の計画的保有」―「イ 新船建造」で、新しい技術や環境対策の調査に努め、時代に即した船舶の導入を目指すこととしており、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
69	4	高齢に伴うバリアフリー化は早急な課題であります。 私自身、私の家内も障がい者でありあらゆる所に不便を感じております。 フェリーの構造上ある程度はやむを得ないと考えますが、各部屋間の段差の多さ、デッキ間の階段の急さや狭さ、車両デッキから船室までの移動の不便さは正直利用を控えたいところでもあります。 特に、通常航路の車両での利用だと、車両甲板から船室を往復するだけで15分近くかかり、デッキに上がって景色が見たくても、やぶ金のうどんが食べたくても、つい我慢してしまいます。 車両甲板から船室に至る間のエレベーターの設置は急務と思われる。 トイレについても十分な設備ともいえません。 例えば、高齢者の方々のデイサービス等の行事で、錦江湾の景色を楽しんでいたくたくたくでも、よりみちクルーズですらほぼ不可能です。 新造船する場合は割と安易であるかもしれませんが、そうそう新造船できる財政状況でもないので可能な限り修復、リニューアルで対応するべきであると考えます。 これらのことについては、当事者や専門職等の有識者会議を設け、如何にコストを抑えて快適な空間を提供できるかをしっかり考えて欲しいと思っております。 単純に設計者の図面だけでは十分なものがないことは、フェリー乗場場の状況を見れば一目瞭然とわかるところであります。	新船建造にあたっては、「基本目標1 安全運航の推進」―「重点取組項目(1) 安全運航の推進」―「具体的方策② 船舶の計画的保有」―「イ 新船建造」で、人にやさしい船舶とすることとしており、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。 また、既存の船舶については、5隻中2隻がエレベーター未設置ですが、厳しい経営状況から当面は、「基本目標3 乗客サービスの向上」―「重点取組項目(1) 快適な運航サービスの提供」―「具体的方策③ すべての利用者にやさしいサービスの提供」で、利用者に配慮したサービスに努めていくこととしております。	D

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
70	4	<p>船を更新するのであれば、車両輸送の需要が低い深夜帯やよりみちクルーズに特化した車両一段積みの小型フェリーを造船し更新すべき。</p> <p>近年フェリーの大型化が進み、運航経費や整備費が増加し経営を圧迫しているように感じる。</p> <p>小型化で総トン数や船体重量を削減して運航経費や燃料消費量を抑えるなどの工夫はできるのではないかな。</p>	<p>新たな船舶については、「基本目標1 安全運航の推進」―「重点取組項目(1) 安全運航の推進」―「具体的方策② 船舶の計画的保有」で、業務量や経営状況等を総合的に勘案し、経済性・輸送効率を重視した船舶の導入を目指すこととしており、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。</p>	D
71	4	<p>造船の補助金やコストを検討し電動船ではなく従来のクラッチ方式の機関での造船へもどし整備費や造船費用を抑えるのもできるのではないかな。</p>	<p>新たな船舶については、「基本目標1 安全運航の推進」―「重点取組項目(1) 安全運航の推進」―「具体的方策② 船舶の計画的保有」で、新しい技術や環境対策の調査に努め、時代に即した船舶の導入を目指すこととしており、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。</p> <p>なお、新船建造においては、補助金の活用やクラウドファンディングなどの導入を調査研究してまいります。</p>	D
72	4	<p>船舶の新規購入に関してですが、全て型が異なっている。なぜか？設備、外見等同一にして、現在にマッチした設備内容にしたら設計費用の節約になる。</p> <p>民間企業では考えられないチェンジ型船舶です。</p> <p>今回の設備費の負担が大きいのではないかな？</p> <p>住民に船舶代や設備費の負担をおしつけるのは納得がいかない。職員や船員のそれなりの負担をお願いします。</p>	<p>新たな船舶については、「基本目標1 安全運航の推進」―「重点取組項目(1) 安全運航の推進」―「具体的方策② 船舶の計画的保有」で、業務量や経営状況等を総合的に勘案し、経済性・輸送効率を重視した船舶の導入を目指すこととしており、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。</p> <p>また、経費削減策として、「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目(1) 経営環境の変化への柔軟な対応」―「具体的方策② 柔軟な組織の見直し」―「ア 適正な定数・人件費の見直し」や「重点取組項目(3) 徹底した経費削減」でコストの抑制を図ることとしております。</p> <p>なお、これまで適宜効率的な運航体制の見直しを行っており、人件費や燃料費等の抑制に取り組んでいるところです。</p>	D
73	4	<p>イ. 割引制度の見直し→具体的に現行の割引きをどの程度の割引率にするのか示さないと意見として言えません。</p>	<p>回数券の割引率については、「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目(2) 事業継続のための財源確保」―「具体的方策① 適正な運賃等の設定による収益の確保」で、利用状況を旅客・車両別に分析し、今後見直しを検討することとしております。</p>	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	4	<p>平成元年運賃改定は顧客を逃しているのではないのでしょうか。経費削減は重要だと思いますが、定期便の空車は(満車になっていないことを言っています)、固定費分の赤字に直結します。例えば固定費が一台500円とした時、空車だと500円の赤字が発生します。この時、料金収入を500円とすると赤字は発生しません。仮に固定費以下の400円にしても100円の赤字で済みます。空車ゼロを目指すことが経営改善になると思います。</p> <p>特に24時間運行はどこにもできない強みであり、これを活かす必要(使命)があるのではないのでしょうか。例えば空車を減らすために垂水フェリーがない23時から5時は陸周りと競争できる格安の深夜割引を検討する。また固定客となる後納契約業者を増やすことや回数券の割引率アップなどで固定客を増やす営業が効果的ではないのでしょうか。公共交通でも必死になって知恵の出どころではないのでしょうか。</p> <p>船舶数を減らすことは収入機会を減らすとも言えます。減船すると繁忙期の調整幅が少なくなる、島外避難が遅れる、便数が減ると不便になり利用客がさらに減少するなど心配します。いざという時は船舶を借りる等の減船の代替案があるのでしょうか。</p>	<p>割引制度の見直しについては、「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目(2) 事業継続のための財源確保」―「具体的方策① 適正な運賃等の設定による収益の確保」で検討することとしており、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。</p> <p>減船に伴う運航ダイヤの設定については、「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目(3) 徹底した経費削減」―「具体的方策② 運航体制等の見直し」―「ア 運航ダイヤ等の見直し」で、需要に応じた運航ダイヤの構築に努めることとしております。</p> <p>島外避難については、「基本目標4 地域防災対策の強化」―「重点取組項目(1) 桜島の大規模噴火対策など地域防災への対応」―「具体的方策① 救難船舶としての機能充実」で、効率的な輸送に取り組むこととしております。</p>	D
75	4	<p>運賃の値上げ、住民の負担がさらに重くなるので、絶対反対です。たまに利用する観光客等の車両に対する値上げは良いが、住民への大はば割引を必ず明記すべき。</p>	<p>割引制度の見直しについては、「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目(2) 事業継続のための財源確保」―「具体的方策① 適正な運賃等の設定による収益の確保」で検討することとしており、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。</p>	D
76	4	<p>フェリーの車両利用をみますと、大型車が以前と比べて少ない。高速道路も整備され、大隅方面への利用は陸回りだと思われる。フェリーの利用車両が満載状態でなければ大型車の運賃を下げて、利用拡大を図ったらいかがかな。</p>	<p>運賃設定については、「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目(2) 事業継続のための財源確保」―「具体的方策① 適正な運賃等の設定による収益の確保」で検討することとしており、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。</p>	D
77	4	<p>P11中、割引制度の見直しがあるが、桜島在住者のため、回数券の割引率は維持してほしい。車両回数券4m未満、5m未満30枚分金額で42枚維持</p>	<p>回数券の割引率については、「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目(2) 事業継続のための財源確保」―「具体的方策① 適正な運賃等の設定による収益の確保」で検討することとしており、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。</p>	D
78	4	<p>素案P31(全体版) ③ イよりみちクルーズの利用促進について 平成23年3月運航し10年が経過した「プチクルーズ」として人気があったが、同じコースでは、利用者は乗船しないので、北コースを含めた新しいコース(新島や湾奥のタギリ、北側から見る桜島など)を、令和4年度検討し、令和5年度から運航されることを望みます。</p>	<p>「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目(2) 事業継続のための財源確保」―「具体的方策③ 利用促進活動の強化」―「イよりみちクルーズの利用促進」で、新たな運航コースなどを検討することとしており、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。</p>	D

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
79	4	もう少し事業計画に遊び心を持ったイベントや企画を作成していただきたいと思 います。そのためにも一般のアイデアも取り入れていけばもっと多様化した事業 ができるものと考えています。イベントに特化した新造船もあっても良いかもしれ ません。 例えば、船釣りクルーズ、錦江湾一周ディナークルーズ、ライブクルーズ等 海の魅力をふんだんに伝える事も、船舶局の大きな事業ではないでしょうか？ これらは日本財団等の事業にも絡むことから新造船に助成金をお願いするか、 官民上げた取り組みを求めたいと思います。	「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目(2) 事業継 続のための財源確保」―「具体的方策③ 利用促進活動の強化」で、新たなイベン トクルーズを検討する際の参考とさせていただきます。 財源の確保については、「基本目標1 安全運航の推進」―「重点取組項目(1) 安全運航の推進」―「具体的方策② 船舶の計画的保有」―「イ 新船建造」で、新 船建造の際に補助金の活用やクラウドファンディングなどの導入を調査研究するこ ととしております。	D
80	4	p11の「基本目標2」「重点取組項目(3)」「具体的方策②」について 錦江湾の夏の風物詩として長年親しまれてきた観光納涼船についても、採算的に はどうなのか、見直しが必要なのではないかと思ひます。	「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目(2) 事業継 続のための財源確保」―「具体的方策③ 利用促進活動の強化」―「ア 貸切船の利 用促進」で、新たなイベントクルーズを検討することとしており、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
81	4	素案P45(全体版) (2) ② 特に夜間帯(0~4時台)の運航について利用実 績を参考に1h毎を1h半へ変更する決断も必要と思ひます。	「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目(3) 徹底し た経費削減」―「具体的方策② 運航体制等の見直し」―「ア 運航ダイヤ等の見直 し」で、需要に応じた運航ダイヤの構築に努めることとしております。 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
82	4	経費、燃料費の削減の為にはダイヤの見直しや、よりみちクルーズの廃止もやむ えないと思ひます。	ご意見については、「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組 項目(3) 徹底した経費削減」―「具体的方策② 運航体制等の見直し」で効率的 な運航体制に見直す際の参考とさせていただきます。	D
83	4	書き入れ時は便数を増やして、平日は30分おきでもいいと思ひます。 只、バスの便はフェリーの到着に合わせて。	「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目(3) 徹底し た経費削減」―「具体的方策② 運航体制等の見直し」―「ア 運航ダイヤ等の見直 し」で、需要に応じた運航ダイヤの構築に努めることとしており、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。 また、今後ともイベント等により多くの利用が見込める時は増便対応を実施してま いります。	D
84	4	桜島フェリーの魅力は出航までの間隔が15分~20分と垂水フェリーより短い事 があります。経費削減にこだわることで航送車両の利用が益々減るのではないでしょ うか。 鹿児島市内から鹿屋、志布志方面へは高速利用で平均90分です。 料金、所要時間が高速道利用よりメリットがなくなると利用車両の減は明らかで す。よりみちクルーズは民間クルーズ船に譲り、定期航路に徹した企業努力がある のでは。	「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目(3) 徹底し た経費削減」―「具体的方策② 運航体制等の見直し」で、需要に応じた運航ダイヤ の構築に努めるとともに、よりみちクルーズの運航日を見直し、効率的な運航に努め ることとしており、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
85	4	片道200円の運賃については市電、市バスの運賃とさほど変わりなく、仕方ないと思われるが、運航ダイヤについて時間待ちが15～20分間かくの時間帯があるため、出航時間を覚えられない。せめて一律15分間かくの時間帯にしてもらいたい。尚、よりみちについては乗客が少ないのであれば中止してもよいのでは。	「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目(3) 徹底した経費削減」―「具体的方策② 運航体制等の見直し」で、需要に応じた運航ダイヤの構築に努めるとともに、よりみちクルーズの運航日を見直し、効率的な運航に努めることとしており、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
86	4	徹底した経費削減のために4隻体制、減便(朝夕の通勤・通学時間帯の減便や24時間運行の廃止または弾力的運航)を考えるべき。 その他経費削減のアイデアを広く求めてはどうだろうか。	減便に伴う運航ダイヤの設定については、「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目(3) 徹底した経費削減」―「具体的方策② 運航体制等の見直し」―「ア 運航ダイヤ等の見直し」で、利用者サービスに配慮しながら、需要に応じた運航ダイヤの構築に努めることとしております。 また、いただきましたご意見については、「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目(3) 徹底した経費削減」で取り組む際の参考とさせていただきます。	D
87	4	6 船舶事業のこれまでの取組(2) 乗客サービスの向上(全体版) キャッシュレス化について、なお一層の取組が必要と思われます。特に車両の運搬時点の料金の徴収システムは依然として、キャッシュレス化が遅れていると思います。 その対策としてETCは導入はできないのでしょうか? 車両については車両同乗者の料金も一括で車両運賃に含めること(料金が上がることはやむを得ない)でETCやPayPay等の電子決済が容易になるかと思えます。その分電子決済の場合は割引率を高くしスムーズな料金徴収ができ、人件費の削減にも大きく寄与すると思われます。 また、一般の乗船にはタッチ決済等を横断的に使用できるように整備した方がよいと思えます。	「基本目標3 乗客サービスの向上」―「重点取組項目(1) 快適な運航サービスの提供」―「具体的方策① 質の高いストレスフリーな決済サービス」で、効率的で利便性の高い新たな料金決済サービスの導入について調査研究を進めることとしており、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
88	4	経費削減→料金改札所のETC導入→人件費の削減につながる。	ご意見については、「基本目標3 乗客サービスの向上」―「重点取組項目(1) 快適な運航サービスの提供」―「具体的方策① 質の高いストレスフリーな決済サービス」において検討する際の参考とさせていただきます。	D
89	4	3、(1) 車両運賃決済は、ETC方式を導入。	ETC方式の導入については、「基本目標3 乗客サービスの向上」―「重点取組項目(1) 快適な運航サービスの提供」―「具体的方策① 質の高いストレスフリーな決済サービス」において検討する際の参考とさせていただきます。	D
90	4	経費削減の中に車両運賃決済の見直しをしては。 (案) 高速道路決済のETCを導入し、決済の素早さや、人件費の削減につながる。決済種類が多い事が改札での渋滞をまねいている。10分程度かかる事もある。	ご意見については、「基本目標3 乗客サービスの向上」―「重点取組項目(1) 快適な運航サービスの提供」―「具体的方策① 質の高いストレスフリーな決済サービス」において検討する際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
91	4	車両料金所は高速道路と同じETC方式を採用。 ※人件費削減と改札時間の短縮（長い時は10分以上）	ご意見については、「基本目標3 乗客サービスの向上」―「重点取組項目（1）快適な運航サービスの提供」―「具体的方策① 質の高いストレスフリーな決済サービス」において検討する際の参考とさせていただきます。	D
92	4	モニターは実際常にフェリーを利用している人を登用。	ご意見については、「基本目標3 乗客サービスの向上」―「重点取組項目（1）快適な運航サービスの提供」―「具体的方策② ホスピタリティあふれる対応」―「ウ モニター制度の活用」において参考とさせていただきます。	D
93	4	「経営理念」 3乗客サービスの向上の（1）の②ホスピタリティあふれる対応の参考として、1月19日南日本新聞にあった市環境財団の『鹿児島弁でおもてなし・トイレの張り紙好評』を参考に。	ご意見については、「基本目標3 乗客サービスの向上」―「重点取組項目（1）快適な運航サービスの提供」―「具体的方策② ホスピタリティあふれる対応」で、おもてなしの心を持って乗客サービスを行う際の参考とさせていただきます。	D
94	4	重点取組項目に、桜島フェリーターミナルのにぎわい創出とありますが、鹿児島港ターミナルも同様に取り組んで欲しい。また周辺施設との協賛(割引)を増やしたらどうでしょう。お互いに広告が増え効果的です。例えばバスや市電乗継、道の駅、コンビニ、レストラン、マグマ温泉、水族館、美術館、仙巖園など。	ご意見については、「基本目標3 乗客サービスの向上」―「重点取組項目（2）交流人口の拡大に向けた関係機関との連携」で取り組む際の参考とさせていただきます。	D
95	4	ターミナル利用するのにどこにどのように申請するのかを掲示板に示してほしい。	ご意見については、「基本目標3 乗客サービスの向上」―「重点取組項目（3）桜島港フェリーターミナルのにぎわい創出」―「具体的方策① 桜島港フェリーターミナルの活用促進」で取り組む際の参考とさせていただきます。	D
96	4	フェリーターミナルの活用を民間人がやりやすくできないものか（特産品の販売コーナー等）	ご意見については、「基本目標3 乗客サービスの向上」―「重点取組項目（3）桜島港フェリーターミナルのにぎわい創出」―「具体的方策① 桜島港フェリーターミナルの活用促進」で取り組む際の参考とさせていただきます。	D
97	4	この期間の間に、今後の燃料としてアンモニアメタネーション、再生可能エネルギーが使われるのでしょうか？ソーラーは有害な物質が使われていると聞きます。	「基本目標5 環境にやさしい施策の推進」―「（1）環境保全活動の推進」―「具体的方策② 「ゼロカーボンシティかごしま」への貢献」で、次世代燃料等に関する調査研究を行い、新船建造の検討に活用することとしており、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
98	4	7 船舶事業の現状と課題（全体版） フェリーを利用せず、陸路迂回をする理由について改めて、原因を決めつけずに分析をしてみたいかがでしょうか？ フェリー運賃が高く感じるのには逆に僅か15分で到着することにもあります。これは心理的なものでもあり、フェリーを使わず迂回した場合のガソリン等のコスト、時間のロス等に視点を置いたPRもあって良いのではないかと思います。	計画の策定にあたり、運送事業者を対象としたアンケートを実施し、所要時間や運賃を含めた経費に関する優位性は、行程や行き先によって変わるものと分析したところであります。 ご意見については、「基本目標5 環境にやさしい施策の推進」―「重点取組項目（1） 環境保全活動の推進」―「具体的方策④ モーダルシフトの促進」で、環境優位性のPRに取り組む際の参考とさせていただきます。	D
99	4	乗客サービスの向上を基本目標に掲げてあるが、車の誘導、客室の見廻り等幹部の方々は確認していますか？出航時と着岸時以外の船員の姿は見当たらない。休憩時間なの？操舵室で数名在るようですが、操舵室だけで運航の安全を確認できるのか？	船舶の業務については、安全管理規程の作業基準マニュアルに沿って船長が役割分担を指示し、それぞれ遂行しているところです。 また、「基本目標1 安全運航の推進」―「重点取組項目（1） 安全運航の推進」―「具体的方策① 安全管理の徹底」でお示ししているとおおり、今後とも安全運航に取り組んでまいります。	E
100	4	p11の「基本目標2 乗客サービスの向上」「重点取組項目（2）」「具体的方策①」について 桜島地域においては、通勤通学、通院、買い物など桜島島内で完結できるものは殆どなく、p2の「5 船舶事業の役割」に述べられているように、桜島フェリーは文字通り「地域住民の生活航路」となっております。 運賃改定については、令和元年度に消費税アップ分を含め大人運賃25%、軽自動車21.7%、普通車21.9%と大幅な改定がなされ、地域住民はもとより、休みの都度、親の介護や家回りの管理、農作業の手伝い等で帰って来ていた子弟の負担は非常に大きくなっております。 厳しい経営が続く要因には、近年の新型コロナウイルス感染症拡大の影響や燃料高に加え、フェリーターミナルの建て替え、港湾施設や船の更新など短期間に多大な事業投資を行った経営側にも責任の一端はあると思います。 運航ダイヤ等の見直しはやむを得ないにしても、年を経ずしての運賃改定や割引制度の見直しには、断固として反対するものであります。	運賃改定については、徹底した経費削減や財源の確保に努めることとしておりますが、それでもなお収支が改善せず、事業運営が困難な状況になると想定されることから、アフターコロナの回復状況をみながら、最終的に利用者負担を求めざるを得ないと考えております。	E
101	4	コロナ禍、観光客も減りフェリー運営も厳しいと思いますが、料金が為に陸廻りで霧島方面・市内に車で走る方が多いと感じています。実情私も陸廻りで走ります。急ぎの時はフェリーを利用しますが、軽トラで¥1,400は高いと思っています。（乗船15分） 片道¥1,000であれば、使用回数が増えると考えてます。 追伸 希望金額は¥800です。	運賃については、「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目（2） 事業継続のための財源確保」―「具体的方策① 適正な運賃等の設定による収益の確保」のとおり、地方公営企業法第21条第2項に定める原価主義に基づき適正に設定することを基本としています。	E
102	4	車両台数の大幅な減少の原因は、新型コロナウイルス感染症によるものだけでなく、運賃改定による値上げも要因である事を注視すべきでは。	運賃については、「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目（2） 事業継続のための財源確保」―「具体的方策① 適正な運賃等の設定による収益の確保」のとおり、地方公営企業法第21条第2項に定める原価主義に基づき適正に設定することを基本としています。	E

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
103	4	トラックなどの貨物車両台数の減少の最大の要因はフェリー運送料金の値上げにほかならない。	運賃については、「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目(2) 事業継続のための財源確保」―「具体的方策① 適正な運賃等の設定による収益の確保」のとおり、地方公営企業法第21条第2項に定める原価主義に基づき適正に設定することを基本としています。	E
104	4	今後、最大の課題は車両収益をいかにして上げるかであり、その為には航送料金を下げて、利用者を増やすより手立てはないと思う。特に陸路を利用する車両の取り込みは重要である。	運賃については、「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目(2) 事業継続のための財源確保」―「具体的方策① 適正な運賃等の設定による収益の確保」のとおり、地方公営企業法第21条第2項に定める原価主義に基づき適正に設定することを基本としています。	E
105	4	利用者が安心して利用できる、格安なフェリーとして	運賃については、「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目(2) 事業継続のための財源確保」―「具体的方策① 適正な運賃等の設定による収益の確保」のとおり、地方公営企業法第21条第2項に定める原価主義に基づき適正に設定することを基本としています。	E
106	4	2(2) 運賃改定は値下げの方向で	運賃については、「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目(2) 事業継続のための財源確保」―「具体的方策① 適正な運賃等の設定による収益の確保」のとおり、地方公営企業法第21条第2項に定める原価主義に基づき適正に設定することを基本としています。	E
107	4	増収を図る為にフェリー料金の値下げを提案します。 ・軽自動車1, 000円、普通車1, 400円 ※この算定は、回数券30枚購入時の特典を利用した時のものであり、利用者を増やす為にはこの方法しかないと思う。 その他の車両についても回数券の特典があったものとみなし、値段の設定をはいかがでしょうか。	運賃については、「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目(2) 事業継続のための財源確保」―「具体的方策① 適正な運賃等の設定による収益の確保」のとおり、地方公営企業法第21条第2項に定める原価主義に基づき適正に設定することを基本としています。	E
108	4	(3) よりみちクルーズは廃止もしくは民間へ	よりみちクルーズについては、「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目(3) 徹底した経費削減」―「具体的方策② 運航体制等の見直し」で、需要に応じた運航ダイヤの構築に努めるとともに、よりみちクルーズの運航日を見直し、効率的な運航に努めることとしております。	E
109	4	船舶を減らして4隻体制にする計画を検討されているようですが絶対にやめたほうがいい。 ドック入りや、繁忙期に運航体制の混乱が発生するのは明らかである。	「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目(3) 徹底した経費削減」―「具体的方策② 運航体制等の見直し」―「ア 運航ダイヤ等の見直し」で、効率的な運航体制に見直すこととしております。	E
110	4	赤字運航であるよりみちクルーズはやめたかどうか。	よりみちクルーズについては、「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目(3) 徹底した経費削減」―「具体的方策② 運航体制等の見直し」で、需要に応じた運航ダイヤの構築に努めるとともに、よりみちクルーズの運航日を見直し、効率的な運航に努めることとしております。	E

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
111	4	<p>よりみちクルーズは廃止すべき。通常の運航ダイヤがめちゃくちゃ。通常の運航にしてもイベント等事前に判明して、車両が多く待ち時間が長くなると判っていても増便は無い。船舶局の方針は一日の乗船車両を何回待とうが何時間待とうがその日に回送すれば良いとの考えなのでは。待たされた観光客は二度と来ない。</p> <p>イベント等で車両が増える事が予想される場合、増発すべき。</p>	<p>よりみちクルーズについては、「基本目標2 効率的で持続可能な経営の実現」―「重点取組項目(3) 徹底した経費削減」―「具体的方策② 運航体制等の見直し」で、需要に応じた運航ダイヤの構築に努めるとともに、よりみちクルーズの運航日を見直し、効率的な運航に努めることとしております。</p> <p>これまでもイベント等により多くの利用が見込める時は増便対応を実施していません。</p>	E
112	4	<p>((1) 船舶事業を取り巻く社会情勢) ④ 観光需要の回復見込見通しがやや甘いと思います。</p> <p>かごしま国体の開催……もう少し事前に十分のアピールをしないとならないのではないのでしょうか？</p> <p>本来なら令和3年に開催されていたわけであり、本当に十分なPRはできていましたか？</p> <p>これらを改めて反省し、関係機関や旅行者等を交えて、食欲に客を呼び込む対策をしなければならないと考えます。国体の参加は主に競技であり目的は観光ではありません。そのため待機日や休養日などオプションツアーの計画策定、同行者の観光の増進等やるべきPRはまだだと考えます。</p>	<p>ご意見については、かごしま国体及び観光の関連部署にお伝えします。</p> <p>「基本目標3 乗客サービスの向上」―「重点取組項目(2) 交流人口の拡大に向けた関係機関との連携」―「具体的方策① 観光関連団体等との連携・協力」のとおり、観光関連団体等と連携を図りプロモーション活動等の取組を進めてまいります。</p>	E
113	4	<p>船舶1隻の減は、災害時の救難体制を弱体化させる。</p>	<p>「基本目標4 地域防災対策の強化」―「重点取組項目(1) 桜島の大規模噴火対策など地域防災への対応」―「具体的方策① 救難船舶としての機能充実」で、効率的な輸送に取り組むこととしております。</p>	E
114	4	<p>4、(1) フェリーの1隻減は災害時の救難活動を弱体化させる。</p>	<p>「基本目標4 地域防災対策の強化」―「重点取組項目(1) 桜島の大規模噴火対策など地域防災への対応」―「具体的方策① 救難船舶としての機能充実」で、効率的な輸送に取り組むこととしております。</p>	E
115	5	<p>赤字とは聞いていたけど、これほどとは知らなかったので早くに健全な経営ができるよう、努力して利用者にも理解してもらえる説明をして協力してもらう。</p>	<p>経営理念として『安全で快適な運航、効率的で持続可能な事業運営』を掲げており、事業の推進に取り組んでまいります。</p>	B
116	5	<p>災害時の救難船としての役割のためにも、<24時間運航>維持に努めてほしい。</p>	<p>「(2) 徹底した経費削減及び財源の確保」で、夜間帯を含む24時間運航は住民に定着しており、生活の中での安全を支える一つになっていることから、24時間運航を維持するため、財源の確保に努めることとしております。</p>	B
117	5	<p>24時間運航を維持するため財源の確保に努めますとあるが財源(他会計からの繰入金)は4年度で13000万を予定しているが、将来的にどの程度を見こんでいるのか。</p>	<p>他会計補助金を含めた財源については、「(3) 将来の財政見通し」で、令和4年度から13年度までの10年間の財政見通しをお示ししており、財源の確保に努めてまいります。</p>	B

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
118	5	「計画の推進」について、船舶局全員が趣旨を理解し一丸となって取り組んでもらいたい。	船舶局全体で情報共有を行い、職員一丸となって経営計画の推進に取り組んでまいります。	B
119	5	船舶事業経営審議会の選任については、実際フェリーを利用する者を選任し、生の声を計画の推進に生かせるようにした方が最善とみる。年に数回も乗船しない者の提言は実用的ではないと思う。	ご意見については、船舶事業経営審議会の公募市民を選任する際の参考とさせていただきます。	D
120	5	② 運賃改定は、令和元年度実施したばかりで、徹底した経費削減（フェリー減便、運航体制5→4隻の見直しなど）を実施し利用者への値上げはしないよう要望します。	運賃改定については、徹底した経費削減や財源の確保に努めることとしておりますが、それでもなお収支が改善せず、事業運営が困難な状況になると想定されることから、アフターコロナの回復状況をみながら、最終的に利用者負担を求めざるを得ないと考えております。	E
121	5	人口減少、少子高齢化がますます進む中で毎年8200万の赤字を出してまで0時から4時の夜間を含めた24時間運行の継続が必要か検討すべきではないでしょうか。その議論をせずに運賃の値上げで対応すべきではないと思います。 乗車数が少ないのであれば小型船や中型船とか他の代替手段を用意できないか検討してみるべきかと思えます。 仮に24時間運行を廃止したとしても、災害や救急搬送などの有事の時にはいつでも臨時便を出航させれる体制を整えておけばいいかと思えます。	夜間帯を含む24時間運航は住民に定着しており、生活の中での安全を支える一つになっていることから、24時間運航を維持するため、財源の確保に努めたいと考えております。	E
122	5	新規造船した小型フェリーに一部時間帯限定で高速運航できる能力を付与し、早朝や夜間の2隻体制で運航する時間帯を1隻で運航できる体制はできないか。（昼の運航は従来の速度で運航し、桜島からの避難時、早朝や夜間の時 深夜帯の救急車運送時のみ高速運航を実施する）	桜島、鹿児島両港の着岸施設の構造から小型船での運航は難しいと考えておりますが、運航体制等については、ご意見として承ります。	E
123	5	SMARTの法則も併用するのはどうでしょうか？数値化・具体的にできればさらに良くなると思います。	計画期間の財政について、「（3）将来の財政見直し」のとおり、6年度から資金不足が解消し、純損益が黒字化することとしております。	E
124	6	船舶で農業、畜産とか出来るのか？	桜島フェリーは、農業や畜産を含む運輸・各種サービス産業等の企業活動をはじめとした薩摩・大隅半島の物流を支える役割を担っておりますが、航路事業を主体としていることから、船舶で農業、畜産を行うことはできないところです。	C
125	6	運賃が大人200円子供100円になったが両替機でお金を崩したら10円が出てきた。10円玉の必要性を感じないが設定変更できないのか？	割引運賃等のお支払いで10円硬貨が必要な場合がございます。	C

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
126	6	フェリーとかでクリクラやWifiの設置をして欲しい。	船内Wifiについては、第二桜島丸の就航時に設置しましたが、運用経費が高額なうえ通信状態が安定せず撤去した経緯があり、今後とも費用対効果等を研究してまいりたいと考えています。 また、飲料の自販機を設置していることから、船内にウォーターサーバー等の設置は考えていないところです。	D
127	6	魅力発信では、FBの継続は大きな力になると思います。そこでKagoshima City Free Wi-Fiがターミナル以外のフェリー乗船中や車輛乗船待ちの区域でも使える様にして欲しい。	船内Wifiについては、第二桜島丸の就航時に設置しましたが、運用経費が高額なうえ通信状態が安定せず撤去した経緯があり、今後とも費用対効果等を研究してまいりたいと考えています。	D
128	6	貸切船事業廃止（納涼船も）、よりみちクルーズも廃止（民間のクイーンズ城山号で十分）	ご意見として承ります。	E
129	6	現在コロナ禍で外出の自粛、旅行等往來の制限、海外観光客の受け入れの制限等、そして一般的経済活動の低迷により物流の停滞等様々困難な状況が続いているため、関係者の方々の努力だけではどうしようもない状況もあり、この時点で経営計画を大きく見直すなどは非常に困難だと思われます。	船舶事業を取り巻く社会情勢は厳しいものがありますが、「1 計画策定の趣旨」のとおり、将来にわたり持続可能な事業運営を実現するため、第2期鹿児島市船舶事業経営計画の策定・推進に取り組みます。	E
130	6	令和4年度から10年間の次期経営計画を策定中ですが住民からの意見要望等については経営計画が示された時点で住民の意見を聞くべきだと思います。計画が示されていないのに意見を聞くという事が私には理解できません。	今回のパブリックコメントは経営計画の素案の段階で市民の皆様の意見を聞くものとして実施しております。	E
131	6	先日、自家用車でフェリーを利用した。出航時刻まで2-3分あったのだが、一階部分が満車になったため、乗船できなかった。二階部分は全く使われないまま出航し、自分たちは次の便になった。軽自動車や小型車は最初から二階部分へ乗せれば、もっと多くの車両を運べるのではないか。二階部分を使うか使わないかを誰がいつ判断するのだろうか？まさか、交通誘導のガードマンが決めるのでは？と疑問に感じた。	車両の2階甲板への乗船については、桜島フェリー利用者の安全を最優先として、両港の車両の混雑状況や出航までの時間等を基に判断しております。 可能な限り積み残しのないよう対応しておりますが、施設の状況により乗船できない場合もございますのでご了承ください。	E
132	6	今、コロナ禍で船の利用者が減っていますが。 アメリカではカリフォルニア州沖で、貨物船が長い列で停滞していました。理由は様々ですが、アジアの港・工場が停止したことが大きいです。	ご意見として承ります。	E
133	6	深海調査を積極的に行って欲しい。人工物・深海生物の調査・研究をするべき。経営だけでなく防衛も行うべき。10/23に中ロ艦艇が10隻と侵入したのです。海上保安庁は最新の装備・訓練・安全保障学の教育を行うべき。	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
134	6	石油の一滴は血の一滴です。コロナ禍なので、ガソリン税を廃止して欲しい。	ご意見として承ります。	E
135	6	コンテナの荷役の自動化をして欲しい。	桜島フェリーでは、コンテナの荷役は扱っておりません。	E
136	6	中国の侵海の対策もして欲しい。	ご意見として承ります。	E