

(事務局)

皆様、本日はお忙しいところご参加いただきまして誠にありがとうございます。

定刻となりましたので、ただいまから、鉄道沿線地域の公共交通のあり方に関する地域懇談会を開会させていただきます。

開会に先立ちまして、本日は公共交通事業者の方にご参加いただいておりますので、ご紹介だけさせていただきますと存じます。

上毛電気鉄道株式会社 取締役社長様

わたらせ渓谷鐵道株式会社 代表取締役社長様

株式会社沼田屋タクシー 統括部長様

よろしくお願いいたします。

それでは次第に従いまして、まず交通ビジョン推進室長より、開催趣旨の説明をさせていただきます。

(交通ビジョン推進室長)

本日は皆様お忙しい中ご参加いただきまして誠にありがとうございます。

私の方から本日の開催趣旨ということで、お手元にお配りさせていただきました資料に沿いまして、まず冒頭で説明をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

桐生市には、JR 両毛線、東武桐生線、上毛電気鉄道、わたらせ渓谷鐵道の四つの鉄道が走っております。

このうち中小施設であります上毛電気鉄道とわたらせ渓谷鐵道につきましては、人口減少やモータリゼーションの振興、また新型コロナの影響によります生活様式の変化などもありまして、厳しい経営状況になっているところであります。

そこで、詳しくはこの後群馬県様から解説をいただきますけれども、今後の鉄道および沿線のあり方につきまして、沿線地域交通リ・デザイン推進協議会で協議を進めてまいりました。その中で資料の左上の箱になりますけれども、昨年度末に取りまとめた基本方針におきまして、両路線については、全線鉄道として存続することといたしました。

しかし、このことは、地域の価値の最大化を目指すために、これらの鉄道線を生かすことが前提となっております。

そのためには、鉄道事業者や行政だけでなく、沿線住民の皆様や、バスやタクシー、ライドシェアなど、他の公共交通機関、教育機関、沿線の企業など市民総ぐるみでこの課題に向き合う必要があります。

そのようなことから、鉄道沿線地域の公共交通のあり方について、皆様と真剣に考えるための機会として、この懇談会を開催させていただきました。

なお、議論のテーマは、右上の箱にありますように、「鉄道を用いた沿線地域ポテンシャルの向上について」と設定をいたしました。

鉄道が持つ多面的機能や価値を活用し、沿線地域の価値を最大化させるために住民や公共

交通事業者、行政とそれぞれできることについて活発な意見交換ができればと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

このような市民総ぐるみでの取り組みにつきましては、資料の左下にありますように、令和 5 年 12 月に本市が策定いたしました桐生市交通ビジョンおよび右下の令和 6 年 6 月に策定しました桐生市地域公共交通計画の中でも重要な位置づけとしております。

桐生市交通ビジョンは、「マイカーなしでも暮らせるエリアの多いまち」、「バスや電車、MAYU など多彩な移動手段が選択できるまち」を目指す、桐生市の交通まちづくりの基本構想としております。

その中で基本理念といたしまして、「みんなで考え、みんなでつくる 彩りモビリティでつなぐ未来交通」と掲げまして、移動に対する市民 1 人ひとりの意識の変容と主体的な行動を実施する指針としていっているところであります。

また、桐生市地域公共交通計画につきましては、桐生市交通ビジョンを基本構想といたしまして、有効適切な交通施策の実施に向けた調査分析を行い、取り組みの目的や内容をより具体的に提示するマスタープランとしております。

基本方針といたしまして、「市民総ぐるみによる交通変容への挑戦」、「既存公共交通の見直しと改善を図る施策の推進」、「持続可能な未来社会を見据えた施策の推進」を掲げているところでございます。

以上のように、桐生市では今後の公共交通をより良いものにするために、市民総ぐるみで知恵や力を出し合うことが最も大切であると考えているところでございます。

いま、鉄道のあり方につきましては、大きな議論が進んでおり、まさに転換点となっております。市民の皆様と総力を挙げてこれからの鉄道を作るため、本日は重要な場であると考えておりますので、ぜひ、フラットな立場でご意見を頂戴できればと思います。どうぞ本日はよろしくお願いいたします。

(事務局)

それでは続きまして、沿線地域交通リ・デザイン推進協議会の取り組みについて、群馬県交通イノベーション推進課様より説明をいただきます。よろしくお願いいたします。

(群馬県)

皆さんこんばんは。

本日は懇談会が始まります前に、群馬県沿線の中小私鉄 3 社の関係で、特に上毛電気鉄道とわたらせ渓谷鐵道沿線の法定協議会等の取り組みについて簡単にご説明させていただきたいと思います。

資料をご覧くださいければと思います。よろしくお願いいたします。

まず 1 ページをご覧くださいければと思います。

令和 5 年 10 月に中小私鉄三社、上毛電気鉄道、上信電鉄、わたらせ渓谷鐵道の沿線に、「地

域交通り・デザイン推進協議会」という法定協議会を立ち上げまして、コロナ等の影響で非常に苦しい鉄道経営を今後どうしていくのかということを、行政、鉄道事業者、交通事業者、利用者、関係団体等がメンバーになって、沿線地域の公共交通を再構築するための議論を始めてまいりました。

2 ページをご覧ください。

群馬県の地域鉄道の状況を簡単に示したグラフになります。

ずいぶん昔の昭和 40 年には、上毛電気鉄道 958 万人、わたらせ渓谷鐵道は 170 万人の年間輸送人員がありました。その後、車社会の進展ですとか、人口減少、その他コロナの影響もありまして、現在では、上電 139 万人、わ鐵 33.9 万人と、R6 年度の時点で大分減少しております。

こちらにつきましては、コロナ前と比較しても、コロナ前の状況には戻りきっていないという現状がこのグラフから見てとれるかと思います。

続きまして 3 ページをご覧ください。

上毛電気鉄道の現状ということで、一表にさせていただいております。

特に赤字の部分をご覧くださいなのですが、沿線地域の今後の人口の推移が国の研究所から示されており、2045 年までに約 11 万人減るといような情報が示されております。ですので、現時点では輸送人員がかなり減っている中で、今後も人口が減っていくことによってさらに利用客が減ってしまうという現状が見て取れます。

一方で、鉄道の利用状況ですが、定期利用比率が R6 年で 70.9%ということで、まさに通学や通勤に使っていただいているお客様が多いという状況がわかるかと思います。

下の部分については時間のこともありますので割愛させていただきますが、沿線自治体からこういった補助金が投入されて下支えをしておりますという状況がこの数字で見てとれるかと思います。

続きまして、4 ページでは、わたらせ渓谷鐵道の同様の状況を整理しております。

地域分析のところですが、わたらせ渓谷鐵道の沿線人口も 2045 年までに約 8 万人減るといふことになっております。

鉄道の利用状況では、わたらせ渓谷鐵道につきましては、定期外比率といわれる通勤通学の比率よりも、どちらかというと観光利用、定期外比率が高くて観光的に使われている要素が強いというふうに見てとれるかと思います。

続きまして 5 ページをご覧ください。

先ほど申し上げました令和 5 年 10 月に、上毛電気鉄道とわたらせ渓谷鐵道沿線に法定協議会を立ち上げまして、様々な現状分析や沿線住民の方に対するアンケート調査等を行いました。さらに、バスや BRT に転換した場合にどういった収支状況になるかという試算も行わせていただいております。今日は時間の都合で詳細なデータはご説明できませんが、群馬県のホームページに過去の議事録から示された基本データ等が載っておりますので、もし興味ある方がいらっしゃれば、そちらをご覧くださいければと思います。

そのデータに基づいて様々な議論を進めた結果、5 ページの下に書いてあるように、上毛電気鉄道、わたらせ渓谷鐵道を全線鉄道として存続し、鉄道線を生かした沿線地域の価値の最大化を目指すという方針が、R7 年 1 月末と R7 年 2 月頭にそれぞれの協議会で決定しております。

詳細については別刷りの資料をご覧いただきたいと思います。大きくまとめますと 6 ページをご覧いただければと思います。

これまでの公的支援を継続して沿線価値の最大化を図ることとし、今後の方向性としまして次のとおり決定しました。

一つ目に、中小私鉄 3 社の一部業務を共通化するなどして収益増加や生産性向上を図る。

二つ目として、沿線自治体による利便性向上や利用者増加に資する投資的な追加補助を行う。簡単に申し上げると、今まで安全運行のために下支えしてきた補助金を、さらになかなか投資的な補助ができていなかった部分を沿線自治体で協力して、利便性向上に向けた追加的な補助を行うという方針です。

三番目として、中小私鉄 3 社の経營業務執行サポートする体制作りによる追加補助の効果の最大化ということで、現在各社人材不足等で新たな取り組みが難しい現状にある中で、何か新たなサポートをできるような体制を構築して、こういった②の追加補助をした場合に効果をさらに高めるサポート体制ができないかということが書かれております。

四番目としましては、③の説明に関連しますが、鉄道事業に係る執行や経営の参画ということで、今まで補助金を出して鉄道事業者の方に任せていたものを、さらに一歩踏み込んで、自治体もどういった形で経営改善できるかを鉄道事業者と一緒に考えてみましょうというものです。

五番目としましては、自治体が鉄道を用いた沿線地域のポテンシャルの向上ということで、自治体としても積極的に取り組むという方針が書かれております。

最後に、7 ページですが、基本方針の実現に向けてということで、一旦、鉄道を全線鉄道として存続するという方針は出たところですが、これらをどうやって鉄道線を生かして沿線地域の価値を最大化するかという部分につきまして、行政と鉄道事業者だけで考えるということではなく、利用者、地元の住民の方のご意見をお聞きしながら、例えば利便性を高めるためにこういう取り組みをしてほしいなどといった部分のお話をお聞きする機会として、本日このような懇談会を開催いただいているというように理解しておりますので、この懇談会において、上毛電気鉄道とわたらせ渓谷鐵道をさらに一緒に良くしていくために、忌憚ないご意見をいただければと思っております。

私からの説明は以上になります。ありがとうございました。

(事務局)

ありがとうございました。

続きまして、次第 4 の意見交換に入りたいと思います。

テーマは、「鉄道を用いた沿線地域ポテンシャルの向上について」とし、進行につきまして、関東運輸局地域公共交通マイスター、また、2015 年からの生活交通をつくる会会長であります、佐羽 宏之 様をお願いしたいと思います。

それでは佐羽様、よろしくお願いいたします。

(佐羽)

皆さんこんばんは。関東運輸局より地域公共交通マイスターを拝命しております、2015 年から生活交通をつくる会会長の佐羽宏之でございます。

関東運輸局の地域公共交通マイスターというのは、平成 24 年に 17 名が任命されまして、任期は定めずにボランティアで活動しなさいということで拝命をしている制度でございまして、私も 2005 年から交通まちづくりといたしますか、自家用車がなくなっても、自家用車に乗れなくなっても生活交通に困らない地域を作ろうということで、市民活動として取り組んでおりました会の活動を通じてこのマイスターに任命されたのかなと思っております。今日は、これから意見交換ということで、皆様から活発にご意見を出していただきたいと思うのですが、交通事業者の上毛電気鉄道様、わたらせ渓谷鐵道様、沼田屋タクシーさんが見えになっていらっしゃると思いますので、適宜ご意見をお願いしたいと思います、情報提供もいただければよろしいかなと思っております。

意見交換に入る前に、私の方から補足でお話をさせていただきたいことがあります。

今、桐生市と県の方から、わたらせ渓谷鐵道と上毛電気鐵道は鉄道として存続するということになりましたというお話がありました。ただそれを具体的にどういう形で実現していくかということはこれからの取り組み如何にかかっているというところですよ。

地域のこういった公共交通の重要性というのは、それを無くしてしまうとその地域の生活自体の基盤が失われてしまう。例えば学校がなくなるとか、なかなか住むのが大変な地域になってしまうということは全国で既に発生していることです。群馬県は非常にその点頑張っている地域で、群馬県内の鉄道が廃止になったというのは昭和 40 年代頃に、今の吾妻線の先の方の太子線が無くなった以外は、東武鐵道の路面電車、草軽電気鐵道が無くなったくらいまでぐらゐまで遡る話ですので、北陸新幹線の開業によって並行在来線が廃止になったところを除くと、非常に健闘している地域だと思うのですね。

ただ今残っている、こういった公共交通もそれを担っている事業者の多くが赤字経営ということで生活交通を維持するという目的で、それら交通事業者のところには、多くの場合、補助金が投入されているというのが現状であります。

その補助金というのは、そのほとんどは税金ということで、税金を投入するからにはその費用対効果を考えると受益者である現在の利用者、それから将来の利用者たる人たち、その人たちがこれらをどう有効に活用していくか、その成果が見える化されているかというところが問われるところかなと思います。従いまして、この後の意見交換の中で、その地域の市民、そして利用者になる、これからなるかもしれない人たちのことも含めて、どうやったら

社会的なインフラをきちんと維持していくことができるかを考えていかなければならないというところに、利用者であり受益者でもある地域市民の重要な役割があるのかなというふうに思っているところです。

ということで、これから皆さんからご意見をいただくわけですが、漠然とどうでしょうという伺い方をしてもなかなか意見が出しづらいかなと思いますので、お手元に意見交換のシートを共有させていただきました。大きいテーマは、「鉄道を用いた沿線地域ポテンシャルの向上について」ということですが、最初に「この地域の現在の公共交通についてどう思いますか」というテーマを挙げさせていただきました。

今ある鉄道が残っているということは、当然、これまでの経緯、40 年以上前の「乗って残そう足尾線運動」ですとか、20 年ぐらい前にわたらせ渓谷鐵道や上毛電気鐵道は結構な危機を迎えたことがあります。そういったときの取り組みが現在の地域の状況に繋がっているということです。

それから 2 番目に、「この地域の公共交通が将来どのようなになっていることを期待しているか」ということで、ご意見をいただければと思います。

そして最後に、「その期待を実現するために、沿線市民としたらどういう取り組みができるのか」。

この三つに分けて皆さんからご意見をいただきたいと思いますので、ぜひ積極的にご意見を発表していただければと思います。

それでは最初の意見交換に入りたいと思います。

最初は、この地域の公共交通についてどう思いますかということで、日頃どんな形で公共交通、わたらせ渓谷鐵道や上毛電気鐵道、それに付随する 2 次交通をお使いになっいらっしゃいますかということで、またそれについての感想等お願いできればと思います。

ではご意見、挙手をお願いします。

【1】

議論に先立ってお願いなのですが、事務局の方から出席の案内についてはメールをいただいたのですが、その時点でこういった資料、それから今日こういうことをやりますという情報をいただけると、皆さん事前に考えてくることができたのではないかと思います。

何もわからない状態でここへ来ました。今ここで初めてこれを見て、何を出せるかという、この限られた時間では非常にもったいないと思うので、ぜひ次回もしこのような機会があれば、事前にそういう情報を出していただきたいという希望です。

(佐羽)

次があれば対応できると思います。

いかがでしょうか。皆さん。日頃どんな形でわたらせ渓谷鐵道や上毛電気鐵道をお使いでしょうか。

または自家用車に乗っているから使っていないとか、そういったことも含めてご発言いただければと思います。

【2】

数日前にネットで空きがあることを見て、応募して抽選で当たってきたんですが、果たして何人ぐらい座っているのでしょうか。全くメンバーの構成はわからないんですね。

どなたが市の方か県の方か、あるいはどの会社の方がいるのか全くわからない。そのため非常に発言しづらいんですね。

あとはこの会がどのぐらいPRされたかわからない。例えば沿線や何かにポスターがあったのでしょうか？市や県の広報にあったのでしょうか？全然私わかりません。

もっと市民が広く考えるような機会があってもいいのかなという気がします。協議会をもっと開いた方がいいかなという気がします。

自分は鉄ちゃんです。足尾線にC12が走っている頃、岡公園にある機関車です。あれが現役で走っている頃から写真を撮っています。上電さんの運転体験会にも行っています。上電さんの前橋ウィッチーズのコラボ電車、アニメの絵が貼ってある電車が走っています。よくわかります努力が。そのようなことをもっともっていいかなという気がします。

もっと鉄ちゃんを取り込むこともしていきたい気がします。結構鉄ちゃんの需要は高いと思います。1日3万円の運転体験に30名も参加していましたからね。

あとは、やはりインバウンドへの対応がまだ弱いと思います。言語の関係。人件費を出すのは難しいと思うので、ボランティアの通訳さんをお願いする。

あるいは駅員さんしてもらって、ちょっと電車の運転もしてもらう。

ミニミニクラウドファンディング、マイクロクラウドファンディング、そんなのはどうかなと思っています。

【3】

私は市民団体をやっています。団体をやっていく上で、この桐生にはいろいろお世話になり、何度も来ています。とても訪れやすい所だし、私達は乗って残そうということを活動のテーマにしているので、わたらせ渓谷鐵道までも行きました。ワンデーパスを使い、県内の行けるところはあちこち皆で行こうという、そのような活動をしているのですが、その点では桐生は非常に来やすいというか、街中も行きやすいですし、上電さんに自転車を持ち込みできるのも非常に良い。かつて前橋で仕事をしていたのですが、前橋から桐生に仕事で来るときは自転車に乗ってきていたので、やはりこういうものがあるというのはやっぱりすごくいいなと。これは本当に残して欲しいです。

わ鐵のクラシックな感じもすごく良いし、観光客として来た場合も、あそこに行きましょと非常に誘いやすい感じで。上電のレトロな感じとかもすごくいい。今度ICを導入されるようですけども、紙の切符も残しておいていただけるといいかなと思います。

環境や健康の面からも公共交通を使いましょう、残しましょうとやっているものですから、リスク関係でも、電気が駄目になっちゃったら販売機が使えないとか、そういうことの無いように、やはり紙の切符などアナログな部分の文化は残しておいて欲しいなと思います。

【4】

私はわたらせ溪谷鐵道に通学で乗っていたことがあります。

結論から申し上げますと、通学利用者の声は当てにならないですよ。

本数を増やしてくれだとか、こういったサービスを追加してほしいとか、設備を追加してほしいだとか言いますが、彼らは卒業したら乗らない。みんな地域を離れてしまう。ですから、そういった声に対して真摯に向き合うというのは、もちろん無駄とは言いませんけれども、あまり生産的なことでは無いのではないかと思います。

便利にしよう、便利にしようと言いますが、便利というのは慣れたら結局不便になるんです、どこまでも。いちごっこで、いつまで経っても追いつかないということになるわけですから、足るを知るとのこと、今自分の置かれている状況、自分を取り巻く交通網というのは恵まれていることをいかに実感してもらうかが大事だと思います。

【5】

私は桐生の街中で暮らしており、ここ何年かは公共交通を利用させていただいております。利用の方法ですが、上電さんとわ鐵さんでは、それぞれ目的、方向性が違っていて、上電さんの場合は例えば通院に行くですとか、前橋に用事があるとか、車だとちょっと疲れるなどいうときに利用させていただいています。

わ鐵につきましてはなかなか用事があって乗という機会は無いですけれども、ぜひ少し余裕ができたなら観光目的、自分の癒しを求める形で乗りに行きたい。

ただ、つくづく感じるのは、乗る機会が少なくなっていることは大きな課題で、沿線住民、それから観光客も含めて、本当にどんどん乗る人が少なくなっている。何か本質的な課題を検討していくのが今日の趣旨ですので。ぜひ座長さんの思い描く方向性で、皆さんにぜひ意見を出していただけるとよろしいと思います。

それぞれ皆さん言いたいことが山ほどあって今日いらしていると思いますが、まずはやはり鉄道の抱える課題ですとか、現在どんな利用の仕方をしているのか、そのような素朴なことからまず意見を出したらいかがでしょうか。

【6】

一つ危惧しているのは、我々がどれだけこの公共交通に対して親しみを持っているか、認識を持っているかということです。

今はやはり車、マイカーが主流になっている時代に、実際我々がどれだけ公共交通を実際に使ったことがあるか、使っているのかということ、これから公共交通が使われる存在に

なるかどうかというところで非常に重要だと思います。

私自身、子供の頃に前橋に買い物に行くとなると、よく親に連れられて上電に乗って、かなり利用させていただきました。

わたらせ渓谷鐵道も水沼の温泉センターに行ったり、私自身が元々鉄道好きなので足尾方面に行ったりすることもあり、結構利用させていただいております。

さらに言うと、公共交通という意味ではバスも非常に重要な存在で、免許を持たない祖母に連れられてバスに乗った覚えがあります。こういった、子供の頃から乗っていることで、公共交通でどこでも行けるんだという認識が私には結構ありまして、今は大人になって車の免許も持っていますけれども、それでも電車やバスで行けるところは実際に公共交通を使って行くということもあります。

ですから、それが今の時点で車だけ乗っている家庭で、そもそも子供の頃からそういった経験がないまま大人になってしまいますと、公共交通に乗るとどこに行けるの？乗ると何かいいことがあるの？そもそもどうやって乗るの？ということがわからないまま大人になってしまう人は結構多いと思います。そういった中で、人口がどんどん減って行って、さらに公共交通の使い方もわからないという人が増えていってしまえば、これからどうして乗っていいかというところの課題が出てくるのではないかと思いますので、まずは我々市民が公共交通に身近に接して使っていくということ、親しみを持っていくといったところが、マイカーが主流になっていく社会の中では重要になっていくのではないかなと思っています。

そういった中で、ではどれだけ使えるのかという課題もあります。実際に私自身がある目的地に行こうとしたときに経験したことなのですが、バスで駅に向かう際、この時間なら間に合うだろうと思ってバスに乗り、電車に乗り換えようとしたら、バスが遅れて電車に乗れなかったということが何回かありました。

そういったことがあると非常にもったいないですね。せっかく今回ちょっと使ってみようと思って使ってみても、実際に目的地にたどり着かなかった、遅れてしまったという経験になると非常にもったいない。まずは目的地に行くために使える公共交通になっているかどうかといったところも非常に重要だと思います。

あとは公共交通を使うからには、着いた先から目的地に向かうのにどうしていいかというところの整備がされているか、公共交通が使う価値のあるものであるかといったところも重要なポイントだと思いますので、せっかくある公共交通、公共交通が恵まれている環境だということを認識する必要というのはもちろん非常に重要なポイントですけれども、その恵まれた公共交通が本当に恵まれた環境で使える状態になっているのかということも、整備していく事業者側の方の課題になるかもしれませんが、今ある課題点をしっかり認識して潰していくことも必要なんじゃないかなと。ですから、恵まれている状況であるかもしれませんが、まだまだ実際もっと親しんでいくには課題があるなと思っているところはあります。

【7】

鉄道を使うとき、どれぐらいの人が当初の存在意義、目的、使命というのを考えて使っているのでしょうか。おそらくほとんどの人は考えていないと思います。例えばわ鐵に乗るときに、足尾銅山の銅を運ぶために作ったんだな、と思いながら乗っている人がどのぐらいいるのでしょうか。それは片手で数えられるほどいないと思います。上電に乗るときにも、両毛線から桐生―前橋間の客を奪取するために作ったんだということを考えながら乗っている人がどのぐらいいるか。あるいは当初の存在意義を考えた上で、それを、もしかしたら終えているのではないかということを考えながら使う人は、多分もっといない。

例えば今、JR で前橋駅から桐生駅に行こうとしたら 510 円です。上毛電鉄で中央前橋駅から西桐生駅は 690 円かかります。180 円違います。往復だったら 360 円です。ですから、そういった面において、今どのような立ち位置にあるのかということのを少し考えてみるのも大事なのではないかなと思います。

【8】

私はいち年金生活者で、通勤もしないし通学もしないわけですから、鉄道に乗るのは主に遊びです。不便を楽しむために乗っているという鉄道なのですが、今日もわたらせ渓谷鐵道で水沼まで行って水沼の湯に入ってまいりました。水曜日は半額になりますからね。

そういうことには大変敏感で、情報を集めて遊んでいるわけですが、以前に水沼の湯に行ったとき、前橋の高齢者の方が来ていて、その方は上毛電鉄からわたらせ渓谷鐵道に乗り継いで来たそうです。80 歳を過ぎたという方なのですが、今免許を返納すると、上毛電鉄は 500 円で全線乗り降り自由のフリーパスが買えます。わたらせ渓谷鐵道も免許返納者は半額で乗れます。それならば前橋から水沼まで遊びに来るご高齢の方がいてもいい。そのように、高齢者の外出、遊びの機会があれば、使いようはいくらでもあると思います。

実用のほかにも、遊びをちょっと、不便さを楽しむようなところがあってもいいのではないかなと思いました。

(佐羽)

ありがとうございます。

そろそろ、こうなったらいいなと思っている方はたくさんいると思うので、2 番目の方に進みたいと思うのですが、この地域の公共交通の将来はどうなっていくことを期待するか。こちらに進みたいと思います。

何か将来像をお持ちの方がいましたらぜひご発言いただきたいと思います。

【9】

私は一つ大いに期待していることがあります。それは、わたらせ渓谷鐵道の特長だろうと思

っていますけれども、昨今、水沼にホットランドが入ったり、これから足尾では古川歴史博物館が新設されたり、みどり市のサンレイク草木が数年後にリニューアルされる予定で、さらに草木湖でも mont-bell の資本が入ってアウトドアの拠点にしたいと。そのように、わたらせ渓谷鐵道はこれだけマスコミ等に出ていますから、大企業、資本のあるところに目に付けてもらえる鉄道であるという特色があると思います。今までは、沿線の住民たちに何とか考えようよ、活性化しようよと言っても、残念ながらそのパワーは年々薄れていくばかりなので、やはりそういった外部資本、それも 2 年や 3 年ではへこたれない、潰れないような外部資本が沿線をフォローしていただく。鉄道会社の方としてももちろん重視しているかと思いますが、私はそのような活性化のあり方にとっても期待しております。

【10】

コロナの時には、電車が走っている姿を見ると、とても安心しました。

ああ、まだちゃんと動いていてくれるよねということで、とてもありがたいと思っています。これが将来どのようになるかに関しては、やはり地域住民で支えきるとするのは無理ではないかと思っています。乗って残すのは多分観光客になるのではないかと。そのような方向で進んでいく方が残しやすいような気がしています。

そのためには、先ほどもありましたが、過去この鐵道は何があったのかを掘り起こして、例えばわたらせ渓谷鐵道ですと、2014 年に天皇皇后両陛下がトロッキ列車にお乗りになられています。これ、ある人からは、両陛下が窓のない乗り物に乗ったのは空前にして絶後じゃないかと言われています。そのような資源をお持ちだと思います。

あとは、名勝でなくても、本当に何気ない沿線の暮らしを覗けるような鐵道、そういうものを求める方もいらっしゃるでしょうし、外国から来て、ああ、昔はここで銅を作っていたんだね、と思う方もいらっしゃる。そのような資源を掘り起こし発信していけばいいのではないかと思います。

地域住民は、観光客の方々の隅っこに寄せて、たまに乗せていただくぐらいでいいのではないのかなと思います。

【11】

先ほども意見のありました水沼の湯の関係です。入浴料が高いなど、いろいろな話が出ておりますが、それを行政からお風呂券を使えば入れることにすれば、わ鐵の乗客数を増やせることも考えられるかと思っています。地域住民がお風呂券で入浴できる環境を作れば、旧桐生市内からでもわ鐵を使う環境ができるのではないかとということで、行政によってどの程度対応できるかという部分もありますが、民間の投資の分と行政を結びつける点について、これから利用していただく中で、やはり民間とタイアップしながら考えていかなくってはならないことがあるかと思っています。本当に行政としても難しい問題だと思うのですが、いろいろな形の中で民間と行政が手を携えながら、上電やわ鐵といった鐵道を残していくということ

を考えられるのではないかと考えております。

また、水沼駅の橋の向こうには水沼ヴィレッジが開発されておりますけれども、そのような部分をPRすることによっても対応できるのではないかと考えています。

【12】

私は写真を撮るのが好きで、そこからわたらせ渓谷鐵道の撮影をするようになりました。その中で、わたらせ渓谷鐵道が困っている様子を知り、ボランティアのグループを立ち上げ活動を始めました。

分類からすると撮り鉄と言われると思いますが、あまり鉄道には詳しくありません、ですが、そのような仲間もたくさんいて、わ鐵にも来てくれて写真を撮っています。

わ鐵は、春先に発売されましたデジタルカメラマガジンの「鉄道写真家が選ぶローカル線」の9位に入っています。日本全国に数々ローカル線が存在する中で9位に入るというのは大変素晴らしいことだと思います。ですので、たくさんの人が撮りに行きたい、訪れたいと思っていますが、撮りに来た人にタダで撮られてしまうというのはすごく勿体ないと思っています、撮りに来る人が何か簡単にお金を落とせるような仕組みが欲しいです。

撮り鉄の中にも、例えば花桃の季節に神戸駅で売っている硬券を買っていくとか、時間に余裕があれば大間々駅に行ってグッズを買っていくとか、そのような人もいますけれども、それが全員ではありません。ただ撮って、どこから持参してきた食事を摂って、特にガソリンも入れずに、沿線にお金を落とさずに帰ってしまうという人も中にはいます。

たくさんの人が撮りに来る魅力があるので、撮りに来た人がお金を落とせるような仕組みがもっとあったらいいと思います。仕組みがあれば、みんなお金を落としていってくれると思います。何か買いやすいグッズであったり、デザインのいいものであったり。

あとはとにかく買う場所がない。食事をするにしても飲食の施設が少なかったり、決められたような場所しかなかったりするので、選択肢が少ないと感じているところです。

【13】

やはり観光客としては、行った先でお土産は買いたいです。欲しいです。でも、残念ながら無いんですよ。なので、本当に自動販売機でいいので、この駅にしかないコレ、のようなものが駅のそばにあったらいいと思います。この駅を利用して、ここでちょっと食べられて、ここで簡単にお土産が買えて、でもここにしかないみたいなものが絶対欲しいです。

(佐羽)

沿線施設に対しての希望はずいぶん出てきています。

鉄道そのものに対しての希望は何かありますか。

【14】

鉄道そのものに対する希望を持っている人たちに対する希望なのですが、際限なく求めるというのはやめませんか。例えば運賃は値下げしてくれ、便は増やしてくれとか。横暴というか、筋道が通らないと思うのです。鉄道営業法のどこにも、鉄道事業者が利用者の声に際限なく答えなくてはいけない、などとは書いていない。

ですから、求めるだけ求める、言いたいことだけ言うというのは、もう止めにするのがいいのだと思います。

ただ、そういうことを言っておきながら元も子もないのですが、一つ鉄道そのものに対する希望を申し上げるとしたら、わ鐵の最終列車は21時台ですが、その時間であれば開いている飲み屋はいくらでもあります。酔った状態で車に乗るわけにいきませんから、その人たちをうまく取り込むことを考えたときに、飲み屋が閉まる時間に最終列車を出せば、10人ぐらいは乗ると思います。10人の運賃で果たして1往復の運行費に足りるかどうかは疑問符がつくでしょうけれども。

朝の運行は早める必要はないと思うので、夜にどれぐらい遅くまで人が出歩いているかというのを実際に街に出て確かめてみることで、少し見直すきっかけが転がっているのではないのかなと思います。

【15】

私は、子どもたちが乗れる鉄道の模型を運行する活動を行っています。それによって子どもたちに喜んでもらって、いろいろ経験をさせて、電車とはこういうものなんだ、なかなかいいものだと感じてもらう。もう20年はこの活動をしており、その時の子どもたちが大人になっているということで、興味を持ってもらうという点で貢献しているかなと、今までの話を聞いて思いました。

わ鐵と上電に関しては、やはり鉄道に楽しく乗れる。わ鐵は景色が何としても良く、上信や上電には珍しい車両がある。そのような点で、やはりこれから子どもたちをいかに電車に興味を持たせられるか。子どもが好きな人たちにも頑張ってもらって、子どもたちが興味を持ってくれれば、もっと公共交通が良くなるのかなと思います。

あとは、自分たちがもっと乗ることが大切かと思います。先ほどもありましたが、自分たちで少しでも乗る。車に乗ったとしても、駅まで車で行った後、電車に乗り変えて目的地まで行く。私もそのようなことはあまりやってきませんでした。この間、初めておりひめバスに乗って桐生の街に来たのですが、なかなか早い。観光バスと比べるとちょっとガタガタしていますけれど、いいものだと思った。これから免許返上することになると思いますが、公共交通がなくなったら大変だなと、つくづく感じます。歩いていけば何とかなるでしょうけれど、荷物がありますから。そういう点でバスがあると助かります。出かけるときはなるべく車は途中まで乗って、電車を出かけて、また電車で帰ってくる。

(佐羽)

ありがとうございます。沿線市民にできることのような話に発展してきました。先ほど、足るを知る、といった意見も出てきました。

そろそろ時間の方も進んできました。こうなって欲しい、というような意見はあまり出ていませんが、いかがでしょうか。

【15】

公共交通を動かしている方々の給料の話ですが、非常に安いです。

私も何人か知っていますが、これでは暮らせないと行って離れる人もいます。

すごく熱意を持って親切に接してくれる運転手さんも沢山いるのですが、その人たちの生活が成り立たないと鉄道事業自体が立ち行かないと思います。その点あまり話題に上ってこないというのは気になっております。

当然、我々がもっと乗って、売り上げが上がれば給料も増えるのでしょうけれども、絶対的なマスが少なく、東京の鉄道のように黒字には絶対ならないと思います。その手当をどうしてあげるかというところも別の切り口として必要なと思います。

運転してくれる人、接客してくれる人、切符を売ってくれる人、みんな生活があって、生きていかないといけない。そこがカツカツだったらもっと条件の良いところに行くというのは当たり前ですよね、というところを考えていく必要があるかなと思います。

(佐羽)

はい。非常に重要な切り口だと思います。

群馬県の最低賃金もいよいよ 1,000 円を突破するということになってまいりました。そのような中で、やはり公共交通をどう維持していくかということで、市民がどう取り組むことが必要なのか、他にご意見がないようでしたら次のテーマに進みたいと思いますが、よろしいですか。

それでは、いろいろなご意見が出ました。最後に結構重要な意見も出ていました。そのような状況下で、きちんと将来にわたり生活交通を維持していくために、市民は何ができるのか。これについてご意見をいただければと思います。

これは少し難しいテーマですが、いかがでしょうか。

【16】

以前、復旧した只見線に乗ったことがあります。乗っているのは私ともう 1 人だけ。2 人で別に話をするわけでもありませんでしたが、途中の駅で、売店の方たちが手を振ってくれる。ずっと振ってくれている。こういうことは市民だったら簡単にできると思います。電車を見かけたら手を振ってみる。乗っている人にもし目が合ったら、そういうことぐらいはできそうだなと思いました。

【17】

公共交通にはいろいろな側面があります。観光側面もあるし、ボランティアの側面もあるし、有事防災関係のこともあります。

色々な側面があるが、端的に言うと、1人1人が鉄道もっと好きになることだと思います。私は教育関係の仕事をしておりますが、2年生だと生活課題で地域の探検をします。3年生や4年生でも勉強をするのですが、その中で駅への探検があつて、鉄道を使うということも可能なのです。そうすると、1人1人が公共交通を好きになってくれる。そうなれば、多少運賃が上がっても文句を言わないかなと思います。

例えば、小さいころに、鉄道の写生をしに行つたことはありませんか。そのように、いろいろな広い取り口で、鉄道が好きになるようなことを市民ができる、市民がするということをサポートしてもいいのかなと思います。

例えば市民の鉄道写真コンクールや、夏休みの宿題の中で鉄道の絵のコンクールをするなどは良いのではないのでしょうか。

(佐羽)

ありがとうございます。

鉄道の絵のコンクールの話が出ましたが、確か上電さんはやってらっしゃいますよね。

(上電)

非常に貴重なお話をいただきまして、鉄道が好きになるサポート、ぜひ皆さんそうのように思つていただけると、事業者としては非常に助かると思います。

絵画の話ですが、上毛電気鉄道は、もう長きにわたりまして上電沿線の児童絵画展というものを行っております。沿線の幼稚園や小学校から募集をし、毎年 600 作品ぐらいの応募を受けております。表彰式も前橋市内で行っているという状況でございます。

列車の中に描いていただいた絵画を展示しておりまして、ご家族でお楽しみいただけるということで、これはずっと引き続きでいきたいと思っております。今年も 10 月に行いますので、ぜひ電車にお乗りいただいて、子どもたちが描いた絵を楽しんでいただければと思います。

(佐羽)

どうもありがとうございます。

わたらせ渓谷鐵道さんは自社での絵画とか写真展はやっていらっしゃいませんが、イルミネーションの写真コンクールを自治体が行い、結構いい作品が出ていますよね。

絵や写真の話でなくても、沿線の人たちとのつながりのような話がありますか。

(わ鐵)

わ鐵では、ふるさと駅長というボランティアがあります。上神梅駅や沢入駅、神戸駅など、各駅で花の管理や草刈りなどを行っていただいております、皆様に愛されている鉄道なんだなと思っております。

まだ経営する立場になってから 2 ヶ月しか経っていないので、実際どうなのかはまだ良くわかっておりませんが、以前にはクラウドファンディングをやった例もありますし、今もクッキーなどいろいろやっていただいております。

最近では、先ほどお話があった水沼の湯、足尾銅山記念館、サンレイク草木のリニューアルなど、沿線にだいたい施設が充実してくるのかなと思っております。水沼の湯が今年の 4 月 17 日から温泉として再開しているわけですが、水沼の乗降客は確実に増えています。定期券以外を除いてみても、確実に増えてきていますので、今後それが続くといいなと思っております。

銅山記念館については、8 月 8 日にオープンして、今のところ予約制で、人数制限がかかっている状況なので、もう少し落ち着いたら、パーソナル個人ツアー、トロッコ列車で行く銅山観光ツアーにも組み込んでいけたらいいと思っております。サンレイク草木はおそらくみどり市さんがバスを回してくれるでしょう。

それで、まだ少し先になりますけれど、そのように続々と施設ができてきますので、観光客からの収入が増えるのだろうなと思っております。

私は乗り鉄なものですから、今までは乗るばかりで楽しんでたのですが、経営する側で見てみると、撮り鉄の人たちが許せない。ぜひ、撮り鉄の人たちからお金をいただく仕組みをみんなで考えていくと。時期になると、わたらせ渓谷鐵道の周辺には撮り鉄がだいたい居ますので。ただ、運賃に直接というよりは、観光なりお土産なりで稼いでいくしかないかなと思います。私達のところでなく、市民の皆様にお金が落ちる仕組みでもいいのかなと思っていますけれども、ぜひ撮り鉄から稼ぎたいというふうに日々思っています。

【18】

賛成です。

只見線が 2011 年 7 月末の豪雨災害から復旧しましたが、それで沿線住民も負担するということになりました。それは、沿線にも必ずこのお金が落ちるから。撮り鉄に来た人がガソリンを入れる、食事をする、宿泊をする、何かを買う。必ず落ちるから、沿線の人たちの生活がこれで潤うと。

私も時々只見線に行きますけれど、撮ったら手を振っています。

只見線は、売り子さんであったり、ガイドさんであったり、そのような仕組みがすごく充実しています。駅の方も、無人になっても委託の形で駅員さんが復活し、切符が買える駅に戻るなどの様子を見て、ああなって欲しいなと思います。

(佐羽)

ありがとうございます。先ほどお話の中に、沿線にいろいろ企業が進出してきていて、これから誘客できるのではないかという話もありました。

それから、撮り鉄さんにいろいろ買ってもらうようなものを、鉄道会社もそうだけれども、地域でいろいろお金を落としてもらう仕掛けが出たらいいのではないかという社長さんからの話もありました。

そのような中で、やはり上毛電気鉄道もわたらせ渓谷鐵道も、来た方がそこから先どこへ行くかとか、どう乗るかというところで、2次交通の問題というのは非常に重要であると思っているところなのですが、上毛電気鉄道わたらせ渓谷鐵道も、デマンドタクシーや路線バスに接続はしていますが、なかなかよく見えないような状況にありますよね。外から来た方が使うのにはちょっとハードルが高いかなというところです。

そういう中で今、沼田屋タクシーさんが見えですが、新しい2次交通の足の確保といったところで取り組んでいらっしゃることを情報提供いただけると嬉しいです。

(沼田屋)

我々タクシー業界としましては、皆様ご存知とは思いますが、人材の不足、運転手の高齢化、それからコロナも相まって非常に運転手が少なくなり、供給できる台数が非常に少なくなっております。

鉄道がピークを迎えた昭和40年頃、やはり我々タクシー業界もピークを迎えており、その当時、沼田屋では70台ぐらいの車が桐生市内を走っておりました。さらに、業者数は6業者あったと記憶しております。今は弊社の体制で30両を切ってしまいました。

桐生全体のタクシー業界においても、現在は3社しかございません。台数は合計で50両あるかないかというところでございます。

そのような中で、せっかく鉄道会社さんが電車で駅まで運んでいただいた方を、次の目的地まで運ばせていただく2次交通としての役割を担っていないということで日々反省をしているところでございますが、どうしても人材不足、供給量の不足ということで、皆様のご要望に応えられない状況でございます。

今、佐羽さんからお話がございましたが、新しい交通方法ということで、皆様も報道でご存知かもしれませんが、日本版ライドシェアを、事業として昨年11月29日から桐生市内で始めさせていただきました。これは自治体の手上げ型のライドシェアということで、桐生市さんのご意向もありまして、桐生市さんに手を挙げていただいて始まった事業です。

もうかれこれ9ヶ月ぐらい経っているのですが、まだまだ周知が足りないのか、お客様もそれほど増えていないという状況ではございます。

ライドシェアというのは、二種免許を持っていない、一種の免許証の運転手さんが人を運んでもいいという制度でございます。今のところは、日本版ライドシェアということで、タクシー業者もしくは交通事業者、バス、タクシー、トラックも含めて、そのような業態の事業

者が管理をするのであれば許可をしますということで動いております。ただ、残念ながら群馬県全体のタクシー事業者の見解によりますと、なかなか自分たちのタクシー系の売り上げを阻害するということで、他の業者さんはライドシェア導入にあまり積極的ではないというのが現状でございます。御多分に漏れず、弊社も導入させていただいたのですが、まだまだ採算は取れないところで何とか頑張っているところでございます。ただ、弊社代表も申し上げておりますが、やはり皆様の足として、頼みたいときに、必要な時に必要な台数を用意したいということを日々考える中で、何とか営業させていただいているという状況ではございます。

いずれにしても、今後、アメリカ版のライドシェアが日本に上陸しかねないということで、デジタル行財政改革会議で以前河野さんもおっしゃっていましたが、アメリカ版ライドシェアの本格導入に関しては、やはり日本の法律その他諸々から考えますと、なかなか入りにくい状態ではあるかと思いますが、まごまごしていると、タクシー業者の営業の仕方によっては、アメリカ版ライドシェアが投入されるという状況になってきてしまうのではないかとということで、危惧はしております。

日本版ライドシェアにつきましては、安全面を重視した交通、新しいシステムということで頑張っていこうと思っていますので、今後ともよろしく願いできればと思います。

(佐羽)

ありがとうございます。やはり生活移動を考えると交通が網になっているということは非常に重要なことかなと思います。鉄道とその他交通機関のネットワークが非常に重要なかなと思います。

だいぶ話し合いを進めてきましたけれども、心残りがないようにしていただきたいと思いますので、フリーテーマでいかがでしょうか？

【19】

沿線市民には何ができるでしょうかということもありますが、やはり、まずこの地域の公共交通が、我々が移動する手段として選択肢に挙がるかということは非常に重要であると思っています。

どこに行くにも車 1 択だとなると、もうそれまでですので、公共交通でこんなところに行けるよと、こういうふうに使えば実は便利なんだということを我々がもっと自覚する。車を使うのはもちろん良いのですが、でもこういう行き方もあるよねということをまずは知って、時と場合によってはそれを使ってみようかというような、まずはその選択肢の土台になること、これが必要なのではないかと思います。

そのためにはまず我々自身が公共交通をそもそも知っていなくてはいけませんし、その知っているという意味では、例えば最初の桐生市交通ビジョンのところでもお話がありましたけれど、「マイカーなしでも暮らせるエリアが多いまち」「バスや電車、MAYU など多

彩な移動手段が選択できるまち」がこれからの目指す姿ということですが、例えば MAYU が今どこを走っていていつ乗れるのか、そのようなことをそもそも今の時点で知らない方はすごく多いと思います。

なので、最初の話に戻ってしまいますが、せっかくあるものが知らないのでは意味がない。交通エリアネットワークという話もありましたけれど、こういったネットワークがあって、これを使えばどの目的地に行けるということをまずはしっかりと知って、土台として公共交通を使えるものであると自覚できる環境にあることが重要なのではないかなと思っています。

やはり、それに関してはまず公共交通を使っている我々、使用する我々自身もこのような使い方があるよというのを周りに伝えていくことも重要ですし、あとは子どもにも将来にわたって伝えていくということも大事です。あとは沿線全体の話にもなりますが、目的地を作る。沿線の価値を上げるという意味では目的地の掘り起こしということもあったと思いますけれども、とにかくいろいろな角度から公共交通を使えばこんなところに行けるよ、だんだん住みたくなるよというのを、我々市民もそうですけれど、沿線全体で考えていくということが非常に大事なのかなと思っています。

(佐羽)

はい、ありがとうございます。

先ほど、足るを知るという話がありました。あるものは使う、ありものの使いをしっかりとやるというところですね。

【20】

上電を使って何か遊ぶ方法を増やせないかなと思っています。

実は上電の駅のある所で降りると、実は知らなかったけれどこんなものがあって、こういう遊び方ができたとか、それは何かわかりませんが、洗い直しをすることができるんじゃないかなと思っています。

古墳があるとか神社仏閣があるとか、温泉はどうだとか、池があったとか、飯屋とか。膳の駅で降りて太田食堂に食べに行くなんて、通だよね。これが遊びじゃないかという感じがします。他にも、粕川の駅で降りて何ができるかとか、大胡の駅において何ができるか、上泉で降りて何ができるかとか、きちんと洗い出したら、面白いものがあるんじゃないのという気がします。

(佐羽)

ありがとうございます。

上電さんにはうってつけの、月例のハイキングがありますよね。

(上電)

先ほども、不便を楽しむために乗っているということがありました。そのような方にもいらしていただけるのだと思いました。

正直、今日は皆様からどんなお叱りを受けるのかということで、非常に不安な状況でここに向かってきたわけですが、前向きな意見をたくさんいただきまして、本当にありがたく思っております。

水沼温泉のリニューアルの話も新聞の報道等で聞いておりました。

わ鐵さんとは連絡はしていないわけですが、駅が近いところもあると。微妙な距離なんですね。桐生球場前もそうですし、赤城駅もそうなのですが、ただ、今のお話の中で、鉄道を乗り継いで水沼温泉の方に行くというような方もいらっしゃるということで、改めて思いました。

上電で何か楽しめないかということですが、上電ではいろいろなことをやっています。ホームページを見ていただければありがたいと思うわけですが、この懇談会での気づきというか、私どもの PR 不足ということを改めて認識をいたしましたので、今日は本当によかったなというふうに思います。

これからも PR をできる限りして、お客様を増やしていきたいというふうに思っていますので、どうぞよろしくお願いします。

【21】

そろそろお開きだと思います。

先ほどお話された、絵画を車内に飾っていることを聞きましたけれど、確かに言われてみれば、何となく秋になれば子供たちの絵が飾ってあるな、のような気がしていました。なので、そういう意味ではうまく定着が図れているのではないかなと思います。

沿線市民には何ができるのでしょうかということですが、極端な話、多分何でもできると思います。何でもできるということは今まで何もしていないということです。ですから、例えば本数が少ないとか運賃が高いとか、そういうことを言うのではなくて、まあいいじゃないかと、ある程度広い心を持つという。例えば、無理やり運賃を下げさせて、そこに公金を投入するとなった場合に、その分他に使えるお金が減るということであれば、それこそ沿線住民全員で長嘆息をするようになりますから、よく先のことを考えるということです。

例えば、国家 100 年の計と言いますけれども、30 年 50 年で見たときに、少しくらいの赤字は大したことないと言ってはあれですが、都市というのは一つの大きな劇場であって、鉄道というのは派手ではないかもしれないけれど大事な舞台装置なのです。あった方が絶対にいい芝居ができる。

私は中学校を卒業した次の日に、1 人で花輪小学校まで行ったことがありました。これはわ鐵がなかったらこの物語は成立しえないですから。

ですから、あるのが当たり前だよねという意識を作る。例えば、いらないよあんなもの、と

いう声に対して、いや大事な舞台装置なんだから必要でしょ、と言えるような気持ちを持つというのが、我々ができることではないかなと思います。

早い話、愛着を持つということにお金は掛からないです。ですから、もう少しその目を向けてみるというか、足元を見てみるというか、あるのが当たり前なんだけど、あるのはすごく恵まれてるんだよ、ということをみんなで理解していくということが、我々のすぐにできることではないかなと思います。

(佐羽)

ありがとうございます。うまくオチがつけました。

皆様、いろいろをご意見いただいてありがとうございます。鉄道会社の事業として見たときは、利用者がたくさん乗っていただくということが増収に繋がっているということですが、けれども、市民ができるということではもちろん利用するということもありますが、乗っている方が楽しい仕掛けを作るということも、大きい市民の役割なのかなというように感じました。

今日、非常に大事だった、大切だったことは、今日は両鉄道の社長さん、それからタクシー会社の方と顔見知りになれたということはすごく大きいことだと思います。

今度どこかで会ったときに分かるわけですね。

やはり、皆様が愛着を持つというお話がありましたけれど、まずそういったところから、地元にある重要なインフラだということで、愛着を持っていただくということは非常に大きい要素なのかなと思いました。

なかなか 1 時間半程度のお話の中では皆様のご意見は出つくさないと思いますけれども、意見を出していただくという場が持てたというのは非常に貴重な機会だったのかなと思います。まだご発言足らない方もいらっしゃると思いますけれど、時間になりましたので、今日の意見交換会はこの辺で締めさせていただきたいと思います。ご協力ありがとうございました。

(事務局)

皆様大変活発な意見交換の方ありがとうございました。

今回の結果につきましては、今後策定する各路線の公共交通計画に反映できるようまとめさせていただきまして、まとまり次第ホームページに公開させていただきたいと考えておりますのでよろしくお願いいたします。

それではこれもちまして閉会とさせていただきます。皆様ご参加誠にありがとうございました。お気をつけてお帰りください。