

鉄道沿線地域の公共交通のあり方に関する地域懇談会 意見まとめ

意見
もっと鉄っちゃんを取り込むことを考えた方が良い。 インバウンドへの対応がまだ弱い。ボランティアの通訳など。 クラファンの活用。
桐生は訪れやすい町である。上電サイクルトレインも便利。 上電、わ鐵のレトロな感じも良い。 紙の切符など、アナログの文化は残してほしい。
通学利用者の声はあてにならない。卒業すれば使わなくなる。 便利にしたところで慣れればいつか不便を感じる。 足るを知るということ。 自分を取り巻く交通網が恵まれていることを実感すべき。
上電、わ鐵はそれぞれ利用の用途が違う。 乗る機会が少なくなっていることが課題と感じる。 素朴なことから意見を出し合いたい。
我々がどれだけ公共交通に対して親しみ、認識を持っているか危惧している。 マイカーが主流の時代にどれだけ公共交通を実際に使ったことがあるかが、今後公共交通が使われるかに関わってくる。子どもの頃に公共交通に乗る機会がなければ、公共交通の使い方を知らない人が増えていく。 目的地に行くために使える公共交通かが重要なポイントと考える。 公共交通が使う価値のあるものになっているか。
使う人が当初の目的、存在意義、使命を考えて使っているか。また、それらが既に終わっているかもしれないと考えたことがあるか。 現在の鉄道がどのような立ち位置にあるのか、もっと考えるべきだと思う。
通学も通勤もしないが、鉄道には不便を楽しむために乗っている。水沼温泉に鉄道を乗り継いでいくなど、情報があれば乗る人もいる。 免許返納者は安く乗れる。高齢者が乗る機会があれば使いようはある。実用のほかに遊びとして使うこともできる。
水沼の湯、足尾銅山記念館、サンレイク草木など、わ鐵は大企業などの資本から目をつけてもらえる特色がある。 沿線住民の力は年々薄れていく。 強力な外部資本が沿線をフォローしてくれることでの活性化に期待している。
コロナの時に電車が走っていると安心した。 今後、地域住民で支えきるのは無理ではないか。観光客でやっていくようになると考える。沿線住民は観光客の傍らにらせてもらう。 天皇陛下が乗るほどの資源である。他にも掘り起こして発信すべき。
水沼の湯、行政からのお風呂券等を使えるよう環境を作れば乗客数は増えると思う。 民間と行政、一体となって考えていくことが必要だと考える。
わ鐵は写真系雑誌のランキングで9位に入るような素晴らしい路線。撮り鉄がお金を落とせるような仕組みが必要。買いやすいグッズ、買う場所、飲食店など。

鉄道沿線地域の公共交通のあり方に関する地域懇談会 意見まとめ

意見
行った先でお土産を買いたい、ないので残念。観光客はお土産を買いたい。自販機でもいいと思う。
際限なく求めるのはやめよう。運賃の値下げや増便など。 わ鐵の時刻について、飲み屋が閉まる時間に最終列車を出すのがいいと思う。 実際に街に出て確かめてみれば、見直すきっかけが転がっていると思う。
ミニトレインに子どもたちを乗せる活動をしている。 子どもたちにいかに経験をさせるかが大事。その点では貢献していると思う。子どもが好きな人たちにも頑張ってもらい、子どもたちが興味を持ってくれば良くなると思う。 自分たちももっと乗るべき。バスも乗っているとなかなか良い。公共交通がなくなると大変。
公共交通を動かす人の給料が安い。その辺があまり話題になっていない。 生活のために離れる人もいる。 東京の鉄道のように黒字には絶対にならない。その手当をどうしていくかも別の切り口として必要。
以前、只見線に乗ったことがあるが、売店の人たちが乗っている人に手を振ってくれた。市民でもそのくらいはできると思う。
公共と言っても色々な側面がある。一人一人が鉄道をもっと好きになることが必要。 好きであれば多少運賃が上がっても文句は出ないと思う。鉄道が好きになるよう市民がサポートする。 ポスターコンクールなど。
鉄道として市民にサポートしていただくことは非常にありがたい。 上電では長く児童絵画展を行っている。毎年600作品ほど応募を受けており、車内に展示を行っている。今後も引き継いでいく。今年も10月から行うので、ぜひ電車に乗って楽しんでいただきたい。
ふるさと駅長というボランティアがあり、花の手入れなど色々やってもらっている。 愛されている鉄道だと実感している。 沿線に施設が充実してきており、水沼の乗降客は確実に増えている。 観光客からの収入増は今後も続くと思っている。 撮り鉄の人からお金をとれるようにしたい。 市民の皆さんにお金が落ちてほしいと思う。
撮り鉄にお金を落としてもらうことに賛成。 只見線は売り子やガイドなど、沿線の人たちが潤うような仕組みが充実している。委託なども取り入れている。
二次交通の問題が非常に重要であると思う。 沼田屋さんは新しい二次交通の取り組みなどを行っている。

鉄道沿線地域の公共交通のあり方に関する地域懇談会 意見まとめ

意見
タクシー業界では、人材不足、運転手の高齢化、コロナも相まって供給台数が減っている。 ピークの昭和40年代は沼田屋で70台、市内業者は6業者あった。 いまは30両を切り、業者も3社となっている。 二次交通の役割としての期待に応えられないことに反省している。 昨年から日本版ライドシェアを開始したが、周知不足からか、まだ採算は取れない。 市民の必要な足を用意したいという思いでなんとか営業を行っている。 アメリカ版ライドシェアへの危惧もあり、県内の他業者はなかなか手を上げない。 市民の必要な足として営業を行っている。
公共交通が選択肢として挙がる必要がある。 車を使う以外にも、自身が公共交通を知る、自覚することで、選択肢の土台とする。 周りにも伝えていく。 公共交通で行ける目的地の掘り起こしも沿線の価値を上げる意味で大事。
上電を使って遊ぶ方法が増やせないかと思っている。 いろいろな駅で降りて何ができるか洗いなおすと面白いのでは。
前向きな意見をたくさんいただきありがたく思っている。 上電もいろいろなことをやっているが、PR不足を認識することができた。
沿線市民に何ができるということだが、沿線市民は何でもできると思う。 広い心をもつ。無理やり運賃を下げさせて公金を投入しても、その分他に使えるお金が減るのであれば沿線住民にとってマイナス。 30年、50年でみれば少しくらいの赤字は大したことはないと思う。 あるのが当たり前という意識を作る。必要だという気持ちを持つ。 あるのが当たり前だけれども、それが恵まれていることを理解する。
市民ができることとして、もちろん利用するということもあるが、乗っている人が楽しめる仕掛けを作ること大きな役割だと感じた。 今日参加された皆様が両鉄道の社長やタクシー会社の方と顔見知りになれた。これは非常に大きいこと。 まずは地元にある重要なインフラとして愛着を持っていただくことが大事。 今回、意見を出していただくという場が持てたことは非常に貴重な機会だった。