## 提出された意見と対応状況

### （1）活性化の取り組みに関すること

| No. | 意見の概要 | 対応状況 |
|---|---|---|
| 1 | 大多喜町を学園都市にして、通学客の増加を図る。 | 通学客の増加は恒常的な収入の増加につながるため、今後の活性化の取り組みにあたり参考とさせていただきます。 |
| 2 | 既存観光地のＰＲを図るため、「上総中野駅」を「養老温泉入口駅」に改称する。 | いすみ鉄道は観光鉄道としての役割も担っており、観光地のＰＲは大変重要なため、今後の活性化の取り組みにあたり参考とさせていただきます。 |
| 3 | 沿線に観光スポットが数多くあるので、自転車レンタルと自転車道の整備により観光スポットを売り出す。 | 自転車レンタルは大多喜駅前で実施していますが、自転車は重要な観光ツールなので、今後の活性化の取り組みにあたり検討させていただきます。 |
| 4 | 新たな観光スポットを創出する。（２名） | 今後の活性化の取り組みにあたり検討させていただきます。 |
| 5 | ＳＬやトロッコ列車などの特別列車を走らせてほしい。（４名） | ＳＬやトロッコ列車を走らせるには費用や設備等の問題もあり難しい点もありますが、今後の活性化の取り組みにあたり参考とさせていただきます。<br>なお、最終報告の「活性化への具体的な取り組み」の中に「企画列車の運行」と記述しました。 |
| 6 | 店と連携して鉄道利用者には特典をつける。 | 今後の活性化の取り組みにあたり検討させていただきます。 |
| 7 | 房総横断鉄道の意義が不明確なので、いすみ鉄道だけの問題なのか、房総全体の問題なのか、議論を分ける必要がある。 | いすみ鉄道だけの問題ではなく、上総中野駅で連絡している小湊鐵道や地域を含めた全体の問題であると考えています。 |
| 8 | 春夏秋冬別・花・樹木・祭り・食・文化財・歴史等いろいろな観点のハイキングコースを設定し、お客を固定化すること。 | 最終報告の「活性化への具体的な取り組み」の中に「いすみ鉄道ハイキングの実施」と記述しました。 |
| 9 | 車の飲酒運転に対する規制等が厳しくなっていることが鉄道利用のキーワードの一つにならないか。 | 今後の検討の参考にさせていただきます。 |
| 10 | 県内全体、あるいは東京等からの乗客を連れてくる必要がある。（２名） | 今後、経営改善を図るためには、地域外のお客様にも利用していただくことが重要であることから、最終報告の「活性化への具体的な取り組み」の中に「観光商品の企画・販売」と記述しました。 |

| No. | 意見の概要 | 対応状況 |
|---|---|---|
| 11 | 高齢者を恒常的に取り込む企画が必要である。 | いすみ鉄道は高齢者の重要な交通手段となっていることから、今後の活性化の取り組みにあたり検討させていただきます。 |
| 12 | 団塊世代退職者の移住受け入れ。 | 自治体における今後の取り組みの参考にさせていただきます。 |
| 13 | 介護施設、老人ホーム等の誘致。 | 自治体における今後の取り組みの参考にさせていただきます。 |
| 14 | 企業、工場の誘致。 | 自治体における今後の取り組みの参考にさせていただきます。 |
| 15 | 養老温泉との協力拡大、ツアー企画会社との連携。（２名） | 最終報告の「活性化への具体的な取り組み」の中に「観光商品の企画・販売」と記述しました。 |
| 16 | 菜の花、新緑、紅葉路線としてのさらなる売り込み。（２名） | 最終報告の「活性化への具体的な取り組み」の中に「観光商品の企画・販売」と記述しました。 |
| 17 | 沿線施設等へ学校の社会科見学を誘致しキャンプ場などを整備する。 | 今後の活性化の取り組みにあたり参考とさせていただきます。 |
| 18 | 運転体験等定期的な鉄道イベントの開催。 | 「夏休み いすみ鉄道探検ツアー号」を毎年実施していますが、運転体験等は設備等の問題もあり難しい点もあります。<br>鉄道イベントの開催につきましては、今後の活性化の取り組みにあたり検討させていただきます。 |
| 19 | 大多喜高校の生徒もいすみ鉄道に協力していく。（６名） | これまでも大多喜高校の生徒さんには駅舎の整備・清掃や各種コンサート・演劇の実施など数多くの協力をしていただいています。今後とも御協力をお願いしていきます。 |
| 20 | 沿線等でのイベントを増やす。（５名） | 最終報告の「活性化への具体的な取り組み」の中に「市町のイベントとの連携」と記述しました。 |
| 21 | 大多喜高校だけでなく沿線の学校も一緒に考え、活動する。 | 沿線の中学・高校６校で組織する「中高生いすみ鉄道存続プロジェクト」が発足し、駅舎の清掃などの活動をしていただいています。今後とも御協力をお願いしていきます。 |
| 22 | ウェディング会社と連携して列車内結婚式を企画する。 | 今後の活性化の取り組みにあたり参考とさせていただきます。 |

| No. | 意見の概要 | 対応状況 |
|---|---|---|
| 23 | 小湊鉄道も含めた観光面での戦略が必要。 | 小湊鐵道も含めた観光面での連携等については、鉄道事業者と沿線自治体等で構成する「房総横断鉄道活性化協議会」において各種企画等を展開しています。今後とも小湊鐵道と連携して観光による地域の活性化と鉄道利用の促進を図っていきます。 |
| 24 | サポーターズクラブのような団体の力が必要。 | 最終報告の「活性化への具体的な取り組み」の中に「地域内サポーターからの寄付金の募集」、「地域外サポーターによるファン倶楽部の設立」と記述しました。 |
| 25 | 地元企業の車通勤の全面禁止。 | 地元企業の車通勤を全面禁止するのは難しい点もあるかと思います。<br>なお、最終報告の「活性化への具体的な取り組み」の中に「自治体職員等による利用促進」と記述しました。 |
| 26 | 鉄道が廃止された場合、公共交通放置税として住民税の１０倍程度の税金を沿線住民に無条件で課税する（事前に告知して、利用を促す)。 | 税金については、沿線自治体・住民の問題ですので、参考意見とさせていただきます。 |
| 27 | 大多喜高校の保護者による送迎禁止。 | 大多喜高校の保護者による送迎については、高校生・保護者や高校の問題ですので、参考意見とさせていただきます。 |
| 28 | 枕木オーナーを募集する。 | 最終報告の「活性化への具体的な取り組み」の中に「枕木オーナーの募集」と記述しました。 |
| 29 | 駅を特色あるものにする。 | 今後の検討の参考にさせていただきます。 |
| 30 | 車体のデザインを一般募集する。 | 今後の活性化の取り組みにあたり参考とさせていただきます。 |
| 31 | ロングシートをＢＯＸシートテーブル付に改造し、観光気分を盛り立てる。（２名） | 今後の活性化の取り組みにあたり参考とさせていただきます。 |
| 32 | 大型の窓に取り替える。 | 今後の活性化の取り組みにあたり参考とさせていただきます。 |
| 33 | 窓の掃除を一日に何回もおこなう。 | 窓の清掃は、会社やボランティアによって定期的に実施されているところですが、今後とも車窓からの風景を楽しんでいただくため継続していきます。 |
| 34 | 車体のパーソナルカラーを決めて塗装し直す。 | 今後の活性化の取り組みにあたり参考とさせていただきます。 |
| 35 | 車体に人の姿が映りこむほど、入念に光沢、鏡面処理を施す。 | 今後の活性化の取り組みにあたり参考とさせていただきます。 |

| No. | 意見の概要 | 対応状況 |
|---|---|---|
| 36 | 車内に音楽を流す。 | 今後の活性化の取り組みにあたり参考とさせていただきます。 |
| 37 | 乗客の好きな音楽（ＣＤ・ＭＤ等持込）を希望に応じて再生・放送する。 | 今後の活性化の取り組みにあたり参考とさせていただきます。 |
| 38 | 運転席の横に運転席そっくりの座席を設ける（有料）。 | 今後の活性化の取り組みにあたり参考とさせていただきます。 |
| 39 | マイクを備えて、乗客に車掌として車内放送を許可（有料）。 | 今後の活性化の取り組みにあたり参考とさせていただきます。 |
| 40 | 希望する乗客に駅員の制服を貸し出す（有料）。 | 今後の活性化の取り組みにあたり参考とさせていただきます。 |
| 41 | 休止中の車両内や駅舎内で記念撮影サービスをする（有料）。 | 今後の活性化の取り組みにあたり参考とさせていただきます。 |
| 42 | 住民の利用を増やすための方法が重要。 | 住民の利用を増やすための方法として、最終報告の「活性化への具体的な取り組み」の中に「各種乗車券の発売」、「企画列車の運行」、「船子新駅の設置」などを記述しました。 |
| 43 | 通常の通勤通学用機材とは別に観光誘引用機材として他社で使用したサロンカーや和式気動車等を導入し、週末を中心に追加料金を取って、機材管理・維持費に充当する。そして、サロンカーにＮＰＯなどの無報酬の観光案内クルー等を配置し、ツアー客等を呼び込む。それによりドラマ等でのロケ素材としての利用も増え、知名度も向上し、観光客の誘導にもつながる。 | 他社で使用したサロンカーや和式気動車等を導入するには費用や設備等の問題もあり難しい点もありますが、今後の活性化の取り組みにあたり参考とさせていただきます。また、観光案内クルー等の配置やロケ素材としての売り込みについては、今後の活性化の取り組みにあたり検討させていただきます。<br>なお、最終報告の「活性化への具体的な取り組み」の中に「観光商品の企画・販売」、「企画列車の運行」と記述しました。 |
| 44 | 駅周辺に「いきいきサロン」を設けて、お年寄りの社交場にする。 | 駅周辺の公共施設等の有効活用など、今後の検討の参考にさせていただきます。 |
| 45 | 鉄道ボランティアを作る。 | 既に「いすみ鉄道友の会」という地域住民のボランティア組織がありますが、今後は「地域内サポーターからの寄付金の募集」や「地域外サポーターによるファン倶楽部の設立」を通じて更に幅広いボランティア組織作りをお願いしていきたいと考えています。 |

| No. | 意見の概要 | 対応状況 |
|---|---|---|
| 46 | 大多喜高校に鉄道関連のコースを作り、市民も講座に参加できるようにする。 | 高校の学科の創設は難しい問題ですが、市民講座のようなものにつきましては、今後の検討の参考にさせていただきます。 |
| 47 | 学校、保育園、老人ホーム等団体での利用を推進する。 | 学校、保育園、老人ホーム等団体での利用推進を働きかけていきます。 |
| 48 | 住民に年１回、１日フリーパス券を１，０００円で買ってもらう。 | 各種乗車券を発売し、地域住民にも買っていただけるようＰＲ等に努めます。 |
| 49 | いすみ鉄道の日を設けて、その日は障害者・高齢者等を無料にする。 | 今後の活性化の取り組みにあたり検討させていただきます。 |
| 50 | 乗車するごとにスタンプを押してもらい、２０回で１日フリーパス券をもらえるようにする。 | 今後の活性化の取り組みにあたり検討させていただきます。 |
| 51 | いすみ鉄道の歌を作って、列車内で年１回のど自慢大会を開催する。 | 今後の企画列車の取り組みにあたり検討させていただきます。 |
| 52 | ファッションショー、ものまねショー、お見合い、トランプ、子供の仮装ショーなどのイベントを列車内で開催する。 | 今後の企画列車の取り組みにあたり検討させていただきます。 |
| 53 | 花火大会に合わせたお祭り列車、クリスマス列車、書道や絵などを展示した文化祭列車などを走らせる。 | 既にいすみ鉄道をテーマに小・中学生の描いた絵を展示した「ギャラリー列車」を運行しています。また、最終報告の「活性化への具体的な取り組み」の「企画列車の運行」の中に「クリスマス列車の運行」と記述しました。その他の企画列車については、今後、検討させていただきます。 |
| 54 | 周辺の観光マップを作成する。 | 作成に向け検討していきます。 |
| 55 | 国吉、上総中川、大原、上総東駅にレンタサイクルを設置して文化財や施設めぐりができるようにする。 | 今後の活性化の取り組みにあたり検討させていただきます。 |
| 56 | ウォーキング用に万歩計を貸し出す。 | 今後の活性化の取り組みにあたり検討させていただきます。 |
| 57 | 羽田空港、成田空港、小湊鉄道、内房線とつなげたセット価格の切符を販売する。 | 既に小湊鐵道とセットの「房総横断記念乗車券」は販売していますが、それ以外の輸送機関とをつなげた切符については、今後、検討させていただきます。 |
| 58 | 国吉、大原駅に観光案内できるボランティアを設置する。 | 今後の活性化の取り組みにあたり検討させていただきます。 |
| 59 | 車掌代わりのボランティアが各駅の紹介を車内放送したり、乗客の乗降の介助をしたりする。 | 今後の活性化の取り組みにあたり検討させていただきます。 |

| No. | 意見の概要 | 対応状況 |
|---|---|---|
| 60 | 都会の人を呼んで菜の花の種まきや刈り取り、食用菜の花の摘み取りなどを体験してもらう。 | 今後の活性化の取り組みにあたり検討させていただきます。 |
| 61 | 健康や癒し等女性向けのお店などを紹介する。 | No.54 の周辺の観光マップと併せて作成に向け検討していきます。 |
| 62 | いすみ鉄道を小学校の社会科見学の対象とし、小さい頃から鉄道に親しみを持たせることで将来的なマイレール意識の高揚につなげる。 | 小さい頃からマイレール意識を持っていただくことは大変重要なことであると考えています。小学校の社会科見学も含めたマイレール意識の醸成について、今後、検討させていただきます。 |

## （2）利便性の向上に関すること

| No. | 意見の概要 | 対応状況 |
|---|---|---|
| 63 | 大多喜町船子地区に新駅を作って、買い物客の足の便をよくする。（３名） | 最終報告の「活性化への具体的な取り組み」の中に「船子新駅の設置」と記述しました。 |
| 64 | 小湊鉄道との直通（快速）運転もしくは接続の改善。（４名） | 小湊鐵道との直通運転は費用や設備等の問題もあり難しい状況です。今後は上総中野駅での接続改善に取り組んでいきます。 |
| 65 | 運行ダイヤをパターン化する。（３名） | 現在の運行ダイヤは、ＪＲ外房線との接続を考慮して編成しているため、パターン化につきましては難しい状況ですが、今後の検討の参考にさせていただきます。 |
| 66 | 鉄道設備をバリアフリー化する。（２名） | 鉄道設備のバリアフリー化につきましては、費用や設備等の問題もあり難しい点もありますが、今後の活性化の取り組みにあたり参考とさせていただきます。 |
| 67 | 車両の扉を折戸ではなく戸袋形にする。 | 現在の車両では、車両の構造や費用等の点から扉を変更することは難しい状況ですが、今後の検討の参考にさせていただきます。 |
| 68 | 列車内が学生で混雑している。そのため、通勤客が敬遠している。（２名） | 特に朝の通勤・通学時間帯には混雑しており、御迷惑をおかけしています。現在の保有車両等では混雑緩和の対応が難しい状況ですが、今後の検討の参考にさせていただきます。 |
| 69 | 学生の乗車マナーを向上し、一般客も利用しやすい環境を作る。（２名） | 特に朝の通勤時間帯には学生のお客様の御協力をいただいて、一般のお客様も利用しやすい環境を作っていきます。 |

| No. | 意見の概要 | 対応状況 |
|---|---|---|
| 70 | ＪＲとの接続を改善してほしい。（４名） | これまでもＪＲとの接続を考慮してダイヤ編成を行ってきたところですが、今後とも接続改善に向け努力していきます。 |
| 71 | 運賃を安くしてほしい。（２名） | いすみ鉄道の運賃については中間報告でも記述したところですが、関東近県や県内の同様の鉄道と比較しても高い状況にはありません。最終報告の「活性化への具体的な取り組み」の中に「運賃改定の実施」と記述したところですが、平成９年４月の運賃改定から１０年を経過しており、運行を維持し安全な運行を確保していくためには運賃の引き上げをせざるを得ないと考えています。ただし、運賃の引き上げにあたっては、会社の経営努力や増収策への取り組みが前提であると考えています。 |
| 72 | 駅での停車時間を増やしてほしい。 | お客様が余裕を持って乗降できるよう停車時間を調整します。 |
| 73 | 大原駅周辺に駐車場を整備してほしい。 | 大原駅周辺に駐車場として整備できる適当な公共用地等があるかどうかという問題がありますので、今後の活性化の取り組みにあたり検討させていただきます。 |
| 74 | いすみ鉄道の駅まで車で送迎してくれれば利用しやすい。 | 大多喜町では従来から福祉タクシー事業を実施し、いすみ鉄道の駅まで車で送迎してもらうことは可能です。また、いすみ市では、いすみ鉄道の駅に停留所を設け、１２月から市内路線バスの試行運行を実施します。 |
| 75 | 駅周辺に障害者なども使えるトイレを作る。 | トイレのバリアフリー化は重要な問題ですので、今後の活性化の取り組みにあたり参考とさせていただきます。 |
| 76 | 駅周辺に標識をたてる。 | 現状ではどこにあるのか分かりづらい駅もあるので、今後検討していきます。 |

## （３）経営改善の取り組みに関すること

| No. | 意見の概要 | 対応状況 |
|---|---|---|
| 77 | 小湊鉄道と協調、一体化し、トラム鉄道のスタイル等に転換し、架線レス・バッテリー・トラムや燃料電池トラムの導入による、「二酸化炭素排出量ゼロのＬＲＴ」を目指す。 | 「二酸化炭素排出量ゼロのＬＲＴ」の実用化に向け技術革新も進んでいますが、費用や設備等の難しい問題もありますので、今後の検討の参考にさせていただきます。 |

| No. | 意見の概要 | 対応状況 |
|---|---|---|
| 78 | 房総半島中央内陸部を首都直下地震被災者用総合救難センター地域に指定し、被災地とセンター地域を結ぶため、京成本線と一体化した房総横断耐震鉄道を整備する。 | 実現には難しい点もありますので、参考意見とさせていただきます。 |
| 79 | いすみ鉄道をネット・ラジオ・テレビ・新聞など様々なメディア媒体を通してＰＲする。（７名） | 今後はメディア媒体に向けたＰＲを更に積極的に行っていきます。 |
| 80 | 経営計画と現状の再分析を実施し、今後同様の見直し論議が出ないようにする必要がある。 | 最終報告では、平成２９年度までの長期収支見込みを提示しました。また、平成２０・２１年度の２年間を検証期間とし、新たに設置したいすみ鉄道再生委員会において、長期収支見込みのとおり収益が改善しているかどうかを客観的に判断していきます。 |
| 81 | 採算ラインを常に意識し、経営に反映させる、地域に協力を求める等、常に情報を公開し、軌道修正する努力が必要。 | 最終報告で長期収支見込みを提示したとおり、収益改善を意識した経営を行ってまいります。また、今後は地域による支援が再生のための重要な柱となることから、新たに設置したいすみ鉄道再生委員会において収益改善見通しの客観的判断を行います。 |
| 82 | 今後の高齢化を計画の中にきちんと取り入れていく必要がある。 | 中間報告でも高齢化について記述したところですが、最終報告においても高齢化の問題を考慮しています。 |
| 83 | 経営を委託した場合、どういう姿になるのか見積もらせる。 | いすみ鉄道の車両は内燃車であり、委託できる鉄道事業者が限られていること、また、仮に委託した場合でも自治体による支援が不可欠であると想定されることなどから、現在の体制で再生を図ることとしました。ただし、保守・管理等で委託できるものについては、委託してまいります。 |
| 84 | 鉄道事業だけでの採算は無理なので、民間を活用し地域活性化と併せた関連事業を立ち上げる。 | 最終報告の「活性化への具体的な取り組み」の中で民間と連携した取り組みを記述しました。 |
| 85 | 経営への参画に身が入らないため、出向者は全ていすみ鉄道に移籍する。 | 最終報告の「活性化への具体的な取り組み」の中に「経営体制の見直し」と記述しました。 |

| No. | 意見の概要 | 対応状況 |
|---|---|---|
| 86 | 経営者はどうしたいのかという意見がどこにも出ていない。 | 今回は、いすみ鉄道再生会議としての課題や論点を整理したものなので、経営者としての考えは、今後、会社が示していくものであると考えています。 |
| 87 | 他の地方鉄道より運賃が安いので５％程度の値上げ（通学定期は現行通り）。 | 最終報告の「活性化への具体的な取り組み」の中に「運賃改定の実施」と記述しました。具体的な内容等については、今後検討していきます。 |
| 88 | おみやげ品の開発、地元物産の通信販売への取り組み。（３名） | 最終報告の「活性化への具体的な取り組み」の中に「鉄道関連グッズの販売」と記述しました。 |
| 89 | 車両車体への広告募集。 | 今後の活性化の取り組みにあたり検討させていただきます。 |
| 90 | 駅舎等の賃貸（飲食店、事務所など）。 | 今後の活性化の取り組みにあたり検討させていただきます。 |
| 91 | ＤＭＶの導入を見送り、現行車両を継続使用する。 | ＤＭＶについては、車両の定員が少なく、通勤・通学時の輸送量を確保できない問題などがあることから、今後の検討課題と考えています。 |
| 92 | 一部の車両は動力を外し増結用とし、メンテナンス費用を削減する。 | いすみ鉄道では引込線が大多喜駅にしかないため、一部の車両の動力を外してしまうと、その他の駅では前後の車両の入れ替えができません。 |
| 93 | 駅の完全無人化を実施し、定期券・回数券の販売は本社とＪＲ大原駅に委託して行う。ただし、回数券の販売は車内でも取り扱う。 | 現在、大多喜駅以外は無人駅となっており、定期券・回数券の販売は本社のある大多喜駅とＪＲ大原駅に委託して販売しています。また、車内では一日フリー乗車券のみを販売していますが、今後は回数券の販売も検討していきます。 |
| 94 | 車両の洗車等には雨水を活用し、駅の照明は省エネタイプに変更する。 | 現在、雨水を貯める施設が無いため、雨水の活用はしておりませんが、水を使用しないからぶきなどをして節水に努めています。また、駅の照明は省エネタイプではありませんが、照明の本数を減らすなどして省エネに努めています。 |
| 95 | いすみ鉄道があらゆる機会をとらえて経営状況等を説明することにより、地域住民との間が縮まりマイレール意識が育つ。（５名） | 現在は会社のホームページで決算報告や経営改善計画などを公表しているところですが、今後は地域による支援が再生のための重要な柱となることから、あらゆる機会をとらえて経営状況等を説明することで理解を求めてまいります。 |

| No. | 意見の概要 | 対応状況 |
|---|---|---|
| 96 | いすみ鉄道が自ら襟を正し、赤字幅を縮小する営業努力をし、さらに行政も協力し、地域住民も自分たちの鉄道という意識を持って応援することが必要。（３名） | 最終報告の３ページでも記述していますが､「いすみ鉄道が再生し今後も存続していくためには、会社による抜本的な経営改革の努力はもちろんのこと、地域住民のマイレール意識の醸成や関係市町による鉄道の需要喚起など会社・地域住民・自治体が一体となって取り組んでいくことが不可欠である。」と考えています。 |
| 97 | 使わない車両を一般開放して図書室として利用する。 | 今後の活性化の取り組みにあたり参考とさせていただきます。 |
| 98 | 運賃を値上げしたらどうか。（２名） | 最終報告の「活性化への具体的な取り組み」の中に「運賃改定の実施」と記述しました。具体的な内容等については、今後検討していきます。 |
| 99 | 募金活動をする。 | 最終報告の「活性化への具体的な取り組み」の中に「地域内サポーターからの寄付金の募集」、「地域外サポーターによるファン倶楽部の設立」、「枕木オーナーの募集」、「花壇オーナーの募集」と記述しました。 |
| 100 | いろいろなアイデアを出せる人を雇用する。 | 最終報告の「活性化への具体的な取り組み」の中に「経営体制の見直し」と記述し、民間経営者の登用を行うこととしました。 |
| 101 | いすみ鉄道に関する情報提供は不十分である。 | 現在は会社のホームページで決算報告や経営改善計画などを公表しているところですが、今後は地域による支援が再生のための重要な柱となることから、あらゆる機会をとらえて経営状況等を説明することで理解を求めていきます。 |
| 102 | 車両更新しても、運転時分の短縮や小湊鉄道あるいは東日本旅客鉄道への乗り入れ等が見込めないのであれば､無駄遣いとなる。 | 平成２０・２１年度の検証期間において収益改善の実効性を検証していくこととしており、その結果により更新していくことになると考えています。 |
| 103 | 全役員の役員報酬の廃止、内勤職員の徹底した削減、運転担当職員以外の駅要員の全廃。 | 最終報告の「活性化への具体的な取り組み」の中に「人件費の抑制」と記述しました。 |

| No. | 意見の概要 | 対応状況 |
|---|---|---|
| 104 | 駅舎をＮＰＯや地元商店街・老人会等に無料貸与し、その代わりに出改札を代行させる。無料貸与を受けた各団体は駅舎で自由に事業展開し、水道光熱費は使用者が負担し、いすみ鉄道は各駅の総収入額から応分の割合で「簡易委託費用」を各団体に給付する。各団体は駅収入が上がれば増収となり、創意工夫を凝らさないと継続は不可能となり、特色ある個性的な駅が集まることで旅客誘引と地域観光活性化を図る。 | 今後は地域による支援が再生のための重要な柱となり、ＮＰＯや地元商店街・老人会等とこれまで以上に連携していく必要があることから、今後の活性化の取り組みにあたり検討させていただきます。 |
| 105 | 接客態度をよくする。 | 接客態度の向上に努めていきます。 |
| 106 | 企画乗車券が大多喜駅でしか購入できないので、車内で購入できるようにする。 | 現在車内で購入できるのは、一日フリー乗車券のみですが、今後は他の企画乗車券の販売も検討していきます。 |

## （4）存廃に関すること

| No. | 意見の概要 | 対応状況 |
|---|---|---|
| 107 | 存続か廃止かの決定については、沿線の小学生以上の住民を対象とした住民投票あるいはアンケートを実施する。 | 再生会議としては、会社の経営努力や関係者が一体となった支援が行われれば、将来的には収支の均衡を図ることができ、いすみ鉄道の再生が可能であると判断したところです。 |
| 108 | 春の菜の花軌道を行くいすみ鉄道があるからこそ、秋の風景との対比が楽しめるので、鉄道がなくなったら大多喜町を訪れることはなくなる。 | いすみ鉄道は、観光鉄道としての重要な役割を担っていると考えていますので、今後とも御利用いただきますようよろしくお願いいたします。 |
| 109 | 利用者の中心が高校生で、今後は高齢者の利用増加も見込まれ、地域の足となっている。（２５名） | いすみ鉄道は、中学・高校生や高齢者など地域住民の重要な交通手段としての役割を担っていると考えていますので、今後とも御利用いただきますようよろしくお願いいたします。 |
| 110 | 鉄道が廃止されると上総中野駅周辺は陸の孤島となる恐れがある。 | いすみ鉄道は、上総中野駅で小湊鐵道と連絡し、房総半島を横断する「房総横断鉄道」としての役割を担っています。鉄道は地域住民の重要な交通手段であるとともに地域の活性化にとっても重要であると考えています。 |

| No. | 意見の概要 | 対応状況 |
|---|---|---|
| 111 | 鉄道が廃止されると大多喜高校等への通学困難、大多喜高校受験者の減少、地域産業の空洞化、過疎化、房総内陸部観光への打撃を招く。（２２名） | いすみ鉄道が廃止されると、御意見にあるような事態が生じる可能性は大きいと考えています。最終報告ではこのようなことも踏まえ、今後は、会社・地域住民・自治体が一体となって、いすみ鉄道の再生に取り組んでいくこととしました。 |
| 112 | 将来の人・町づくり、そして観光・環境対策を考えても、なんとかして存続すべき。（１１名） | 御意見も踏まえ、最終報告で、今後は、会社・地域住民・自治体が一体となって、いすみ鉄道の再生に取り組んでいくこととしました。 |
| 113 | 鉄道が廃止されると地元の高校にしか進学できない。 | 御意見も踏まえ、最終報告で、今後は、会社・地域住民・自治体が一体となって、いすみ鉄道の再生に取り組んでいくこととしました。 |
| 114 | 廃止にお金がかかるから存続したほうがいい。（４名） | 御意見も踏まえ、最終報告で、今後は、会社・地域住民・自治体が一体となって、いすみ鉄道の再生に取り組んでいくこととしました。 |
| 115 | いすみ鉄道を再生しようという姿勢が伝わってこない。 | 御意見も踏まえ、最終報告で、今後は、会社・地域住民・自治体が一体となって、いすみ鉄道の再生に取り組んでいくこととしました。 |
| 116 | 多くの観光客のためにも存続すべき。（２名） | 御意見も踏まえ、最終報告で、今後は、会社・地域住民・自治体が一体となって、いすみ鉄道の再生に取り組んでいくこととしました。 |
| 117 | 鉄道が廃止された場合でも、その存在価値の創造を目指して「特定目的鉄道事業＝観光鉄道」あるいは「鉄道保存施設鉄道」として観光素材化し、ＮＰＯを活用し「場の提供」という形で市民活動の多彩なスタイルを地域活性化に誘導する。 | 再生会議としては、会社の経営努力や関係者が一体となった支援が行われれば、将来的には収支の均衡を図ることができ、いすみ鉄道の再生が可能であると判断したところです。今後は、会社・地域住民・自治体が一体となって、いすみ鉄道の再生に取り組んでいくこととしました。 |

| No. | 意見の概要 | 対応状況 |
|---|---|---|
| 118 | 廃止にしろ継続にしろ、考えられる方法・方策とできる限りの透明度でこの結論に達したとする必要がある。とにかく広い地域、安房・夷隅・上総はもとより、東葛や県外からも青少年を中心とした使命感と明確な指揮管理体制にあるボランティアを当該地域に導入し、この地域住民の中へ溶け込ませる機会を創出し、一人でも多くの市民を「傍観者」から「参加者」にする事が求められている。 | 県民や地域住民の皆様の御意見を聴くため、平成１７年度に「これからのいすみ鉄道を考えるシンポジウム」、１８年度に「地域住民及び利用者アンケート調査」、１９年度に「いすみ鉄道再生会議意見交換会」及び「いすみ鉄道再生会議中間報告に対する意見募集」を行いました。その結果も踏まえて最終報告を取りまとめました。今後は、地域住民のマイレール意識の醸成や関係市町による鉄道の需要喚起など会社・地域住民・自治体が一体となって取り組んでいくことが不可欠であると考えています。 |
| 119 | 平成２０年度までに継続的に経営改善計画値より良好な営業成績を上げれば、経営改善計画を更新した上で、平成２１年度以降も存続。 | いすみ鉄道では、平成１６年度から２０年度までの経営改善計画を既に策定し、現在のところ計画値を超える実績をあげております。<br>再生会議としては、会社・地域住民・自治体が一体となって各種増収策に取組むことによる収入の増加や会社の経費削減、さらに上下分離方式の考え方による支援を行うことにより平成２９年度までの期間内では平成２０年度から平成２２年度の損益は赤字であるもののその後単年度黒字に転じ、長期的には収支は均衡するものと見込んでいます。 |
| 120 | 平成２０年度時点で決算（損益計算書）の経常損益が経営改善計画値より悪い場合は、平成２２年度中にバス転換。 | 最終報告の６ページで、「平成２０・２１年度の２年間を収益改善の検証期間とし、検証の結果、平成２０年度決算及び２１年度決算見込みが、長期収支見込みの数値を下回り、２１年度決算見込みを基にした長期収支見込みにおいて、将来的に収支の均衡が見込めない場合には経営改善の達成が困難になったと判断し、代替交通手段の導入について検討します。」と記述しました。 |

| No. | 意見の概要 | 対応状況 |
|---|---|---|
| 121 | 存続の場合、<br>①抜本的改革として、いすみ鉄道は解散し、新会社を設立。駅名も公募で変更。<br>②経営体制の強化として、社長は民間から登用、社員の質の向上。<br>③経費削減として、特に人件費を削減。組織のスリム化。<br>④経営目標の設定として、事業収支計画を作成。<br>⑤収入増加策として、運賃を値上げ。<br>⑥行政の支援として、上下分離方式による行政の負担範囲を設定、運行補助の上限設定。<br>⑦沿線住民の支援として、いすみ鉄道の活性化を考える会を復活し、地元から改革。<br>⑧設備投資として、新駅の設置、駅施設の改良。<br>を行う。 | 最終報告の「活性化への具体的な取り組み」の中に、「経営体制の見直し」、「人件費の抑制」、「運賃改定の実施」、「地域内サポーターからの寄付金の募集」、「船子新駅の設置」と記述しました。また、最終報告では、平成２０年度から２９年度までの長期収支見込みを提示するとともに、上下分離方式の考え方による新たな補助制度の導入についても記述したところです。 |
| 122 | 地域の人が鉄道を守っていこうという意欲や盛り上がりがなければ鉄道は廃止されてしまう。鉄道がなくなったら町はどう変わるのかをよく考えてほしい。 | 最終報告で、今後は、会社・地域住民・自治体が一体となって、いすみ鉄道の再生に取り組んでいくこととしました。 |

## （５）代替交通に関すること

| No. | 意見の概要 | 対応状況 |
|---|---|---|
| 123 | 代替バスの運賃は、現行のいすみ鉄道の運賃を維持することが重要。（２名） | 中間報告では、大原～上総中野間で代替バスの運賃は１，０５０円と試算されており、いすみ鉄道の運賃６２０円と比べてかなりの差があることから、この運賃差を抑えることは重要な課題であると考えていますが、最終報告では、いすみ鉄道の再生が可能であると判断しました。 |
| 124 | ＤＭＶを導入するよりは、全区間で代替バスを運行したほうが輸送コストが少ない。 | ＤＭＶについては、まだ試験営業運行の段階であり、車両の定員が少なく、通勤・通学時の輸送量を確保できない問題もあることから、今後の検討課題であると考えています。 |

| No. | 意見の概要 | 対応状況 |
|---|---|---|
| 125 | 通勤・通学時間帯は代替バスの増便や系統の新設により対応できる。 | 通勤・通学時間帯には多くの代替バスが必要になると考えていますが、最終報告では、いすみ鉄道の再生が可能であると判断しました。 |
| 126 | 代替バスは、安全・正確・輸送力不足という点で鉄道に劣る。（１０名） | バスよりも鉄道のほうが安全・正確・輸送力の点で優位であると考えていますが、最終報告では、いすみ鉄道の再生が可能であると判断しました。 |
| 127 | 代替バスの利用が低下すれば、今以上の赤字、補助金の増加を招く可能性が高い。（７名） | 中間報告では、代替バスの導入に伴う逸走率５０％までの試算をしています。代替バスの利用が更に低下すれば赤字になり、それに伴う運行支援の可能性は高くなると考えていますが、最終報告では、いすみ鉄道の再生が可能であると判断しました。 |
| 128 | ＤＭＶは本線を補完する形で、需要のある周辺市町村に乗り入れる運用が最適。 | ＤＭＶについては、まだ試験営業運行の段階であり、車両の定員が少なく、通勤・通学時の輸送量を確保できない問題もあることから、今後の検討課題であると考えています。 |
| 129 | 代替バスにすると観光客が減少する。（３名） | バスと鉄道では雰囲気や車窓からの風景も違うため、観光客が減少する可能性もあると考えていますが、最終報告では、いすみ鉄道の再生が可能であると判断しました。 |
| 130 | ＤＭＶでは乗車人員が少ないため、学生を輸送するためには多くの車両が必要になる。 | ＤＭＶについては、まだ試験営業運行の段階であり、車両の定員が少なく、通勤・通学時の輸送量を確保できない問題もあることから、今後の検討課題であると考えています。 |
| 131 | ＤＭＶの導入を実現してほしい。 | ＤＭＶについては、まだ試験営業運行の段階であり、車両の定員が少なく、通勤・通学時の輸送量を確保できない問題もあることから、今後の検討課題であると考えています。 |
| 132 | ＤＭＶの有効性は疑問である。 | ＤＭＶについては、まだ試験営業運行の段階であり、車両の定員が少なく、通勤・通学時の輸送量を確保できない問題もあることから、今後の検討課題であると考えています。 |

| No. | 意見の概要 | 対応状況 |
|---|---|---|
| 133 | バス転換の場合、代替交通手段として、路線バス、通学バス、福祉タクシーを設け、バス運行後は沿線住民等による委員会方式により、経営安定のためのフォローアップを行う。 | 代替交通手段としては、路線バス、通学バス、福祉タクシーなどいろいろな手段があるとともに、運行後のフォローアップについてもいろいろな方法が考えられるところですが、最終報告では、いすみ鉄道の再生が可能であると判断しました。 |

## （６）費用対効果分析に関すること

| No. | 意見の概要 | 対応状況 |
|---|---|---|
| 134 | 社会的便益の中に地域経済への貢献がないようだが、評価対象にならない理由はないのではないか。 | 費用対効果分析において便益計測されたものは、現時点の知見で定量化できるものだけを対象としています。地域経済への貢献のような地域社会への波及効果については、効果として出現しますが、他の便益との重複を避けるため、計測対象外としました。<br>ただし、再生会議では、そのような地域社会への波及効果なども含めて検討を行いました。 |

## （７）将来推計等に関すること

| No. | 意見の概要 | 対応状況 |
|---|---|---|
| 135 | １７年度の利用客が４７万人なのに、１８年度が４９万人に増加する明確な理由があるのか。 | 平成１８年度は、約５０万人のお客様に御利用いただきました。 |
| 136 | ４８年度の利用客は２割減少とあるが、過去の４０％減少と比較して甘すぎないか。 | 将来の鉄道利用者数については、基本的に将来の沿線人口の推移に比例するものとし、これに、新駅の設置や利用者増加策等による増加要因を考慮して推計しました。 |

## （8）自治体の取り組みに関すること

| No. | 意見の概要 | 対応状況 |
|---|---|---|
| 137 | 県・市・町の支援が必要。 | 最終報告で、今後は、会社・地域住民・自治体が一体となって、いすみ鉄道の再生に取り組んでいくこととし、「活性化への具体的な取り組み」の中に、「自治体の取り組み」について記述するとともに、上下分離方式の考え方による新たな補助制度の導入についても記述したところです。 |
| 138 | 常に弱者のこと、これから先のこと、全体のことを考えてほしい。 | 御意見も踏まえ、最終報告で、今後は、会社・地域住民・自治体が一体となって、いすみ鉄道の再生に取り組んでいくこととしました。 |

## （9）環境への取り組みに関すること

| No. | 意見の概要 | 対応状況 |
|---|---|---|
| 139 | 沿線の菜の花から採油した食用菜種油の廃油をいすみ鉄道のバイオディーゼル燃料として利用し、二酸化炭素の排出削減による地球温暖化防止に貢献する。（３名） | 最終報告の「活性化への具体的な取り組み」の中に、「環境への取組み」と記述しました。 |