

しなの鉄道総合連携計画(素案)パブリックコメント一覧

提案者数	件数	公共交通1件、車両更新7件、駅舎5件、新駅5件、ダイヤ2件、接続改善7件、増便3件、企画列車6件、企画切符2件、サイクルトレイン2件、パーク&ライド3件、情報提供1件、ICカード2件、その他6件
18名	52件	

項目	意見・提案内容	連携計画への反映等
公共交通	<p>クルマ社会の弊害を是正するためにも、公共輸送機関(しなの鉄道)とクルマの住み分けが必要であり、お互い補完関係に立たなければならない。一時的には相当の先行投資を伴うが、将来のために、鉄道事業者、地方公共団体、住民が一体となって推進する義務がある。</p> <p style="text-align: right;">(軽井沢町 男性)</p>	<p>連携計画では、序章に記載しており、計画策定に際しての基本認識となっています。</p>
車両更新	<p>169系の更新車両はJR205系又は209系車両の導入169系は3両4編成ですが、更新車両は2両編成5本にしてトイレ設置(先頭車化改造可)</p> <p style="text-align: right;">(須坂市 男性)</p>	<p>連携計画では、老朽車両の更新を予定していますので、ご提案については併せて検討します。</p>
	<p>中古車両導入の意見があるようですが、169系の様にJRと共通使用出来るうえ、観光列車や団体列車から普通列車まで、特別料金の必要な列車として使われた場合も、料金を払って乗車しても満足出来る車両というのは、他にはもう無いと思われます。結局の所、中古車両を導入しても数年後には同じ様に部品調達が困難になることには変わらないと思います。他にJR西日本(金沢支社)には、169系と同世代の急行型が数多く使用されておりますので、何か169系にも共通で使用出来る部品があるかも知れません。</p> <p>旧信越本線(しなの鉄道)の軽井沢～横川間(碓氷峠)通過のために特別に作られた169系が、今もなお生まれ故郷である土地で現役であることは、とても大きな意味があると思います。例といたしまして「上毛電鉄」では、開業時から活躍する旧型電車がマスコットの的に使用され、とても人気です。</p> <p style="text-align: right;">(愛知県 男性)</p>	<p>車両更新は、老朽化が進んでおり、トラブルの発生により円滑な列車運行に支障をきたすおそれがあること、修理部品の調達が困難で修繕費用も多額になっていることから計画しているものです。</p> <p>なお、更新までの間、ご提案を参考に部品の確保に努めます。</p>
	<p>169系車両を115系同様のリニューアル工事は出来ないのでしょうか？中古車両での更新とありますが、数年後には部品の調達が難しくなると思います。</p> <p style="text-align: right;">(愛知県 男性)</p>	
	<p>しなの鉄道はイメージが暗いので活性化のためにも先ずは、JR東日本で走っていた209系など車両他、長野総合車両センターで廃車になったりしているのので、しなの鉄道で3両にして使用して欲しい。別に座席をセミクロスシートにこだわらなくてもロングシートでもよいのでは？ラッシュ時のことを考えて欲しい。</p> <p style="text-align: right;">(千曲市 男性)</p>	<p>連携計画では、車両更新は中古車両での更新を予定していますので、ご提案については併せて検討します。</p>
	<p>どの列車にもトイレを設けてください。</p> <p style="text-align: right;">(千曲市 男性)</p>	<p>戸倉にある車両基地に汚物処理施設を建設する必要がありますが場所的な制約などがあり、計画期間内には難しい状況です。</p>
	<p>車内トイレがなくて大変不便</p> <p style="text-align: right;">(千曲市 男性)</p>	

項目	意見・提案内容	連携計画への反映等
車両	<p>顧客単価の増加のためにJR東海中央本線の「セントラルライナー」のように車内設備を一般車と異なる設備にして着席料金を徴収する。具体的には・・・転換クロスシートの車両を用い軽井沢～長野間のうち小諸～長野(篠ノ井)間の着席者から200円を徴収する。ネック・・・車両の調達・改造と費用、ネックになる部分は殆どが費用の問題になると思うが、これは地元自治体の協力が不可欠だと思う。観光列車等は自治体で購入して、しなの鉄道ヘリスという形をとっても良いのではないと思う。</p> <p>(上田市 男性)</p>	<p>しなの鉄道では、朝夕の通勤時間帯に、上田・長野間ノンストップの有料快速列車を運行しています。</p> <p>この列車は転換クロスシートを採用しており、主力の115系車両に比べくつろげる仕様となっています。</p> <p>有料快速列車は、現在1日3本運行されていますが、連携計画では、直通運転化に併せて快速化についても検討することとしていますので、ご提案については併せて検討します。</p>
駅舎整備	<p>駅のトイレを洋式ウォシュレットにする。</p> <p>(軽井沢町 男性)</p>	<p>中軽井沢駅・小諸駅については、駅舎の改築に併せて検討します。その他の駅については、利用者の要望を踏まえ費用等を勘案し検討します。</p>
	<p>円滑に乗車ができるよう、整列乗車の為のラインの整備を全駅に整備。上田駅では3番線のみ整備されていますが、首都圏では路線カラー別に整備されています。また、社団法人日本民営鉄道協会のホームページ上でも用語として掲載されています。割り込み乗車や乗降中の事故がないように整備・監督していく必要があると思います。</p> <p>(千曲市 男性)</p>	<p>乗車人数を考慮し、上田駅下りホームで整列乗車を行っています。</p> <p>その他の駅については、今後の利用状況の変化を踏まえ検討します。</p>
	<p>中軽井沢駅の改築について、しなの鉄道は軽井沢町の交渉力が弱いことをいいことに、自身の経費負担を免れている。一企業体として当然ともいえるかもしれないが、常識を越えた姿勢はしなの鉄道へのイメージを低下させる。善処をお願いしたい。</p> <p>(軽井沢町 男性)</p>	<p>中軽井沢駅舎の改築については、軽井沢町のご理解を得ながら、町としなの鉄道が協力して進めています。(しなの鉄道 株)回答)</p>
	<p>屋代駅の千曲市民ギャラリーを狭くしないでください。案によれば今の1/3～1/5の広さになるようです。あの駅舎は半分を市が費用を出して建てたものだと聞いています。なぜ市のスペースを極端に狭くするのですか。到底理解できません。ギャラリーは駅利用者の憩いの場であり屋代駅の売りのナンバーワンだと思います。他にあんな駅ありますか？ぜひゼロベースで再考してください。ギャラリーに出店している常連の皆さんの意見は聞いたのですか？</p> <p>エレベータを作ってください。高齢者の方の鉄道利用が多いからです。</p> <p>(千曲市 男性)</p>	<p>市民ギャラリーは千曲市の施設であり縮小については考えておりません。</p> <p>なお、市民ギャラリーは駅舎内にあり、無料であることから今まで多くの皆様にご利用いただいて参りましたが、平成22年度よりご利用いただいている皆様のご理解をいただき、有料とさせていただきます(千曲市回答)</p> <p>エレベータの設置には駅舎の改修を含め等多額の経費が必要となりますので、駅舎の改修等が計画された時点で検討します。</p>

項目	意見・提案内容	連携計画への反映等
駅舎整備	<p>信濃追分の駅舎はかなり老朽化しているように見受けま。地震等があり倒壊の恐れがあるのではないかと。</p> <p>駅南口に出口が作られましたが、多くの乗客はこの駅舎内を通過しています。運悪く電車到着後、駅舎内を通過時に地震が起きたりしたら、駅舎が崩壊する恐れは？駅舎の下敷きや、乗客に怪我などの恐れがあるのではないかと。取壊す等対策は必要ないのですか？</p> <p>(軽井沢町 男性)</p>	<p>駅舎の耐震化については、順次進めていく必要がありますが、計画期間内には、中軽井沢駅、小諸駅について、改築に併せて耐震化を図ってまいります。</p>
新駅設置	<p>小海線の「乙女」駅にしなの鉄道の駅を併設できないだろうか？</p> <ul style="list-style-type: none"> ・御代田、軽井沢方面から佐久市の高校に通学するのにいちいち小諸駅で乗り換えるのでは不便である。逆に「平原」駅は不要にも感じます、佐久方面から上田、長野に向かうのも小諸駅で陸橋を渡って乗り換えしなくてもすむのでは。 ・「乙女」駅の近く、徒歩数分で小諸市文化センターが有り各種イベントが開催された時に「上田」「佐久」「軽井沢」「御代田」など各地から、しなの鉄道利用の集客が見込めます。又、しなの鉄道企画のイベントでは「長野」当たりからも乗車券とセット販売で集客する事もできます。 ・以前に「乙女」と言うネーミングが面白いと何かの雑誌で紹介された事がありました、記念乗車券などイベント企画もイメージアップに使えるのでは。 <p>(小諸市 男性)</p> <p>軽井沢～中軽井沢間に簡易な駅を造る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中学校、高校、役場等の目的の場所があれば人が乗る。立派な駅でなくともよい。利便性を良くし、山手線のような感じにしたい。 ・上田のジャスコや御代田のミネベヤや病院、高校などターゲットを絞ってみてはどうか。 ・また、目的地利用者に併せた時刻・ダイヤの設定。 <p>(軽井沢町 男性)</p> <p>駅の設置による利便性の増加 駅の設置を行い利便性の増加を図り需要を喚起する。 具体的には・・・(仮)アリオ上田の近く、東御加沢の工業団地付近へ駅を設置する。(仮)アリオ上田駅は店舗直結をアピールし鉄道利用に誘導する。</p> <p>(上田市 男性)</p> <p>海野宿等観光地の最寄への駅の設置 高齢者社会を迎え、旅行される方も高齢の方が増加すると思われる。お年を召してくると駅から観光地まで自動車を使うことになってしまいます。ならば最初から車で・・・というお客様も観光スポットのそばに駅があればしなの鉄道を使ってもらえるのではないかと。具体的には・・・海野宿はちょうど田中と大屋の中間にあり宿場自体が線路から近くにある。ここに駅を設置し、観光客を誘導する。</p> <p>(上田市 男性)</p>	<p>ご指摘のとおり、新駅の設置は、利用者の増加に寄与するものと考えていますが、多額の建設費と運営経費が必要となり、採算性を考慮して判断しています。</p> <p>しなの鉄道では、開業以来4つの新駅を設置し、利便性を向上し利用者の増加に努めてきました。</p> <p>当面、中軽井沢駅及び小諸駅の既存駅舎の改築を予定していますので、計画期間内に新駅の設置は困難な状況であり、長期的な課題と考えています。</p> <p>なお、連携計画ではこのことに代わるものとしてパーク&ライドやバスとの接続改善を図ってまいります。</p> <p>田中駅と大屋駅の中間への駅の設置は、しなの鉄道(株)の『中期経営計画』(H16～20年度)で実施する旨を記載しましたが、採算性を考慮し計画から削除した経過があり、今回の連携計画には盛り込みませんでした。</p>

項目	意見・提案内容	連携計画への反映等
新駅設置	<p>駅間は最長 2k 以内に！(沿線住民アンケート調査から) 沿線住民アンケート調査では「しなの鉄道を利用するために重要なこと」で回答数の 22.56% の 759 件が「駅周辺に無料の駐輪場・駐車場を整備する」としています。また、「駅を増やす、駅までの交通手段を便利にする」とする回答数も 18 件あります。</p> <p>「降車駅別 駅までの利用交通手段」として、徒歩のみは最低で 40% 超、多くの駅で 60% を超えています。</p> <p>こうしたことから、しなの鉄道の利用者増を図るには駅を増やし、徒歩利用者の利便性向上させることが最重要課題です。</p> <p>軽井沢町内に限っても、軽井沢高校の前をしなの鉄道は通過し、軽井沢駅と中軽井沢駅間は 4k ある。軽井沢高校から軽井沢駅まで 2k 程あり寒さの厳しいときもある。近くに降りできる停車スペースを作れないものですか？</p> <p>また、中軽井沢と信濃追分間は 3.2k です。最近沿線にも住宅ができ、軽井沢バイパスとの交差する付近に停車スペースを確保することはできないものですか。</p> <p>次に、信濃追分と御代田間は 6k もあります。御代田町の草越付近に停車スペースがあれば利用者が増加するのではないか？</p> <p>しなの鉄道の軽井沢 小諸間は 22k に 6 駅、駅間の平均距離 3.6k、小諸 上田間は 18k に 7 駅、駅間の平均距離は 2.57k、上田 篠ノ井間は 25.1k に 9 駅、2.78k です。軽井沢 小諸間の駅間は他の区間と比較すると人口密度の関係からか長いのでしょうが、そのことが自動車に依存するようになり、駅周辺に駐車場の整備を求めているのではないか。</p> <p>駅周辺に駐車場を確保するより、徒歩で移動できる 2k の範囲に駅があれば利用者は便利になり、しなの鉄道利用につながるのではないですか。</p> <p>それには、しなの鉄道が利用している車両では駅の数を増やすことは、他の問題を起こし、解決は難しいかもしれませんが、駅間を短くすることは結果としてしなの鉄道の利用数を上げ、経営改善に貢献すると考える。</p> <p>現に、「鉄道を利用しての最終目的地は降車駅から 2k 以内に位置している場合が多く、駅に近いほど「徒歩」の割合が高くなっている」と報告書で指摘している。しなの鉄道の線路が近くを通過していても、乗り降りできないという現状を改善することで鉄道利用は着実に増えると考え。その上で運行本数の増加策の検討を望む。</p> <p>駅間距離の問題は軽井沢 小諸間だけの問題ではなく、全線 65.1k で 19 駅から計算すると 3.42k となりしなの鉄道全線の課題と考える。徒歩が降車駅から 2k 以内とあることからすれば駅間も最長 2k 以内とすることを要望する。</p> <p>(軽井沢町 男性)</p>	<p>ご指摘のとおり、新駅の設置は、利用者の増加に寄与するものと考えていますが、多額の建設費と運営経費が必要となり、採算性を考慮して判断しています。</p> <p>しなの鉄道では、開業以来 4 つの新駅を設置し、利便性を向上し利用者の増加に努めてきました。</p> <p>当面、中軽井沢駅及び小諸駅の既存駅舎の改築を予定していますので、計画期間内に新駅の設置は困難な状況であり、長期的な課題と考えています。</p> <p>なお、連携計画ではこのことに代わるものとしてパーク＆ライドやバスとの接続改善を図っていきます。</p>

項目	意見・提案内容	連携計画への反映等
ダイヤ	<p>現行ダイヤについて 2783M 軽井沢 20:20 発戸倉行き 東京 19:28 発「あさま 545 号」が上田駅にて接続しますが、長野まで延長運転は検討できませんでしょうか。戸倉より長野方面への利用者が中にはいると思います。 新幹線乗り換え時間（上下線とも） 時間帯によっては1分ないし3分程度で、降車してから改札を抜け、乗り換えに走っても間に合わないことが生じると思います。これまでの編成過程で、全列車を考慮することは難しいかと思いますが、10分前後（上田駅での乗り換え平均時間）に設定していただけると幸いです。（利用の多い時間帯を中心に、乗り換えに関するアンケート実施） (千曲市 男性)</p>	<p>ダイヤ編成は新幹線のほかJR在来線や民鉄路線との接続のほか車両運用を考慮して行っています。しなの鉄道では戸倉駅に車両基地があることから戸倉止まりの列車があります。今後、ご指摘の点を踏まえダイヤに工夫をしてみたいです。 ダイヤ編成は新幹線のほかJR在来線や民鉄路線との接続を考慮して行っていることからご指摘のような状況が発生しています。連携計画を待つまでもなく、可能な限り新幹線との接続を図ってまいります。</p>
	<p>軽井沢～小諸で折り返し運転をしていますが、軽井沢～上田の普通列車折り返し運転があってもいいのでは？高崎方面からの目線がないような気がする。高崎・前橋方面とのつながりが強いと思うので上田で折り返しはあってもいいのでは？ (千曲市 男性)</p>	<p>ご指摘の事項については、利用者の動向を踏まえ、直通運転化の中で検討します。</p>
接続改善	<p>軽井沢駅での最終長野新幹線との接続を！ 軽井沢駅での最終新幹線の接続を復活してください。東京駅 22 時 4 分は決して遅い時間ではない。軽井沢駅着 23 時 19 分です。乗客が少ないことが理由で接続をなくした時期と今では大きく変わっている。この時間帯に帰宅ないしは来軽の人も見受けません。現に軽井沢駅前には迎いの車が止まっています。最終新幹線の接続の復活を強く望む。 (軽井沢町 男性)</p>	<p>最終新幹線とは、利用動向と運行経費とを勘案し現在接続をとっていませんが、連携計画では上田駅での接続を経費負担や乗合タクシーでの代替を含め検討することとしているので、軽井沢駅についてもあわせて検討します。 なお、上田駅で最終新幹線に接続する上り(小諸行)列車は車両運用の工夫によりH21年3月から運行しています。</p>
	<p>新幹線との乗継ぎが悪すぎると思います。すべての接続をとるべきであり、上り下りとも5分とすべきです。しなの鉄道は長野新幹線との共存を図ることが重要なことであると思いますがいかがでしょうか。 (東御市)</p>	<p>ダイヤ編成は新幹線のほかJR在来線や民鉄路線との接続のほか車両運用を考慮して行っています。限られた運行本数の中ですべての要望にこたえることは厳しい状況ですが、出来るだけ接続改善を図ってまいります。 なお、平成 22 年 8 月から軽井沢～小諸間の増便にあわせ、軽井沢駅での新幹線接続改善を図る計画です。</p>

項目	意見・提案内容	連携計画への反映等
<p>接続改善</p>	<p>軽井沢駅での長野新幹線(下り)としなの鉄道(下り)の接続の改善を！</p> <p>月曜から金曜までの5日間、信濃追分駅から軽井沢駅間を利用している。基本は信濃追分駅・上り7時14分で、下りは軽井沢駅20時20分発で軽井沢 信濃追分駅間を利用している。しかし、この時間帯を外れると長野新幹線としなの鉄道との接続が悪く利用できない。その場合は軽井沢駅まで車で送迎を家族に依頼している。</p> <p>東京発16時44分発以降18時24分の間、軽井沢駅の接続は最悪。軽井沢駅着17時27分は6分待ちで接続がありますが、その後20時20分までは軽井沢駅で長時間の待ち時間となり、しなの鉄道利用は難しい。長野新幹線はこの間臨時を除くと4本運転され、どれもが軽井沢駅でのしなの鉄道との接続は悪い。</p> <p>最悪は長野新幹線・軽井沢駅着18時27分着は、わずか3分前の18時23分にしなの鉄道は軽井沢駅を発車している。長野新幹線の前後運転も接続が悪い中で、わずか数分前にしなの鉄道は発車するというのは「意地悪」をしているのか？軽井沢駅では乗客不在の電車運行したいのか？軽井沢駅員に聞いても、「長野新幹線との接続を優先している訳ではない」との返事、理解に苦しむ。これは次回の時刻改正ではぜひとも改善してほしい。</p> <p>また、20時20分を過ぎた時間帯でも、軽井沢止まり長野新幹線22時16分着は、30分待ち、他に21時44分は50分待ちです。</p> <p>例外は金曜日で、長野新幹線の軽井沢駅着19時11分着があり10分待ちで接続している。しかし、月曜から木曜日は上記の通りです。</p> <p>こうした理由から定期券は購入していない。定期券より回数券の方が乗ることも出来ない電車のために定期券を購入するより経済的です。</p> <p>また、家族で日帰りの新幹線を利用した外出には軽井沢駅まで車で移動する。軽井沢駅まで帰ってきてもしなの鉄道との接続が悪いときが多く、また、軽井沢駅周辺の駐車料金も鉄道利用時と比較しても便利で高くない。</p> <p>(軽井沢町 男性)</p>	<p>ダイヤ編成は新幹線のほかJR在来線や民鉄路線との接続のほか車両運用を考慮して行っています。限られた運行本数の中ですべての要望にこたえることはできませんが、出来るだけ接続改善を図ってまいります。</p> <p>なお、平成22年8月から軽井沢～小諸間の増便にあわせ、軽井沢駅での新幹線接続改善を図る計画です。</p>
	<p>新幹線最終の接続 (ここでは御社路線内のみを取り上げます)</p> <p>東京22:04発「あさま555号」を利用の場合、軽井沢・上田での接続が一切ありません。極論、1本前の東京21:28発「あさま553号」を利用した場合、軽井沢・上田の両駅で小諸行き・長野行きの最終に連絡します。利用者は多様で、最終で長野県へ帰ってくる人にとって乗り換えができることが一助になるかもしれません。つまり、利便性重視の一言になってしまいますが、利用者減少に少しでも歯止めがかけられるのではないのでしょうか。</p> <p>(千曲市 男性)</p> <p>最終新幹線との接続がなく不便ぜひ復活して欲しい。東京の出張は週1程度、現在は上田まで迎えにきてもらっている。</p> <p>(長野市 男性)</p>	<p>最終新幹線とは、利用動向と運行経費とを勘案し接続をとっていませんが、連携計画では経費負担や乗合タクシーでの代替を含め検討することとしています。なお、上田駅で最終新幹線に接続する上り(小諸行)列車は車両運用の工夫によりH21年3月から運行しています。</p>

項目	意見・提案内容	連携計画への反映等
接続改善	バスとの接続を良くすることは、乗降人員を増やすためには重要なこととである。 (匿名)	市町ごとの法定協議会等に依頼します。
	軽井沢のバスとの時刻を合わせて欲しい。 (軽井沢町 男性)	
増便	昼間の時間帯は1時間に1本程度の運行では待ち時間が長く、利用しにくい。 先日も、中軽井沢方面に用事があり、用事は30分程で終わり、中軽井沢駅での待ち時間と軽井沢駅方面に行くことが不便なため、仕方なく、中軽井沢までの自動車での往復としました。 (軽井沢町 男性)	連携計画では、平成22年8月から軽井沢～小諸間の増便することとしています。
	昼間の軽井沢～小諸の増便を実現して欲しい。 (長野市 男性)	
	県内利用者の増加のために・・・ 長野～軽井沢間の快速の設定 軽井沢で新幹線に接続し、新幹線駅の無い小諸～長野間の需要も喚起する。具体的には・・・長野～軽井沢間1日10往復程度の直通の快速を設定 長野～上田間の増発 利用者数の多い長野～上田間を増発し需要喚起を計る。 具体的には・・・軽井沢～長野間の快速等を含め20分毎のダイヤとする。快速の無い時間帯は上田行き1本小諸行き2本 具体例・・・静岡鉄道では静岡～清水間を6分ごとに運行しているが、黒字を確保している。 (上田市 男性)	連携計画では、直通運転化に併せて快速化についても検討することとしています。 現在同区間は、概ね30分間隔(朝夕は20分間隔)で運転されており、追加的な利用は少ないと判断しています。
企画列車	全国で唯一「しなの鉄道」にしか残っていない「169系」をもっとPRしてはどうでしょうか?(愛知県男性) 去年走った「リバイバル信州号」は大きな反響があったと思います。今度は検査入場したごとに順次4編成とも湘南色に戻してみてもどうでしょうか。「湘南色の9両編成で走る姿が見たい!」という意見をよく聞きました。しなのサンライズ号が(平日)9両編成ですので、やってみるのも良いかと思えます。他に例として「JR各社」、「ひたちなか鉄道」や「長野電鉄2000系」などリバイバル塗装は全国各地で大人気となっています。 (愛知県 男性)	連携計画では、観光列車を運行することとしていますので、ご提案については併せて検討します。
	169系車両について しなの鉄道にしか残っていない貴重な車両であり、もっと全国にPRする必要があると思います。 車両の塗色を湘南色や長野県で馴染みのあったNストライプなど懐かしい色にして集客力のアップを狙う。 (愛知県 男性)	

項目	意見・提案内容	連携計画への反映等
企画列車	<p>しなの鉄道にしか残っていない169系電車をもっとアピールしてはどうでしょうか？例えば、ファンクラブの中で169系に特化したクラブを新たに作り、みんなで169系を支える為の資金を募集するのも1つの手だと思います。例として大井川鉄道のトラストトレインなどがあります。</p> <p>169系を使用した観光列車やバスツアーなどで、しなの鉄道に乗って移動してもらう事も良いと思います。</p> <p style="text-align: right;">(愛知県 男性)</p>	<p>しなの鉄道ファンクラブには多くの169系電車のファンが会員となっています。169系電車は老朽化のため更新を計画していますが、それまでの間は同電車を利用した企画列車を運行し、ファンクラブ会員をはじめ169系のファンの方に広くPRすることを検討します。</p>
	<p>県外からのお客様にご利用いただくために・・・</p> <p>観光列車の運行</p> <p>一般的に観光で出かけるのは、非日常的な空間、時間を楽しむためです。せっかく新幹線から乗り換えても乗った電車が、いつも走っているのと大差の無い通勤車両だったとなるより、移動の時間も楽しめるような車両のほうが楽しんでいただけるのではないかと。また、自家用車でお見えになった方でも非日常が楽しめるような車両であればご利用していただけるのではないのでしょうか。</p> <p>具体的には・・・乗ること自体が目的となるような車両。3両編成又は4両編成。1両は地元の観光地や自治体のPRや地元の小中学生の絵画等の作品の発表の場、イベントスペース等に使用。時には、有名画家や、写真家の入場料?を頂く代わりに電車に乗れば見れるという企画も良いと思います。残りの車両も例えば2番煎じ3番煎じになってしまうが水戸岡鋭治氏にデザインを依頼するなどした乗る事が楽しめる、目的にできる車両を導入する。中古車の改造で導入する。</p> <p>具体例・・・JR九州の観光特急、富士急行の富士登山電車等 ネック・・・車両の調達、改造費、中古車なので車両の寿命が短い。</p> <p>長野電鉄湯田中への直通運転と直通運転を利用した旅行商品の発売</p> <p>例えば、午前の新幹線で軽井沢に降りたお客様が、観光列車に乗車になり別所温泉、戸倉上山田温泉、湯田中・渋温泉などへ行き宿泊してもらう。又は前日上記の温泉地等に宿泊したお客様が、翌朝観光列車に軽井沢まで乗車し軽井沢プリンスショッピングプラザ等で買い物を楽しんだあと軽井沢から新幹線でお帰りになるというように誘導してはどうでしょうか？</p> <p>具体的には・・・運行は1日1往復～2往復。観光特急として運行、特急料金は3～500円程度、宿泊セットクーポンの発売 ネック・・・施設の改良、運賃配分、協力してくれる宿泊施設の確保</p> <p style="text-align: right;">(上田市 男性)</p>	<p>連携計画では、企画列車・観光列車を運行することとしているので、ご提案もあわせて検討します。</p>

項目	意見・提案内容	連携計画への反映等
企画 列車	<p>八ヶ岳、浅間山から軽井沢への高原列車(小海線との連携)をモチーフに、乗って楽しい列車を目指したい。快適さと利便性の向上により、観光客だけでなく、沿線住民、特に、高齢者他の利用者は必ず増大する。</p> <p>(軽井沢町 男性)</p>	<p>連携計画では、企画列車・観光列車を運行することとしているので、ご提案もあわせて検討します。</p>
	<p>春と秋にSLを走らせてみては。 JRと連絡して海水浴シーズン、小海から乗換なしで直江津、谷浜まで海水浴列車を走らせてみては。(国鉄時代はやっていました。)</p> <p>(佐久穂町)</p>	
企画 切符	<p>環境定期券の導入。土曜日及び12月30日～1月3日には定期券所持者の家族の方には100円で乗車できるようにする。</p> <p>土曜日及び12月30日～1月3日のみ1日フリーきっぷの導入大人1000円・中学高校大学専門学生700円・子供500円に!</p> <p>(須坂市 男性)</p>	<p>連携計画では、家族向け割引切符を検討することとしています。</p> <p>連携計画では、企画切符を発売を計画しているので、提案の趣旨を踏まえ検討します。</p>
	<p>もう少し料金を安く、小諸から長野まで500円から700円くらいで。</p> <p>(佐久穂町)</p>	
サイク ルトレ イン	<p>昨年のサイクルトレインを体験したが、宣伝不足が顕著であった。サイクリングの普及は、先ず愛好家を引き入れ、それにつられて未経験者、初心者が参加する、といったアプローチも必要である。自転車関係の雑誌も10冊近くあり、紹介して貰えばよい。軽井沢-上田なども「浅間山麓の景観・歴史を楽しむ」半日の良好コースである。</p> <p>(軽井沢町 男性)</p>	<p>連携計画では、サイクルトレインの運行を計画しており、ご提案を参考に内容を検討します。</p> <p>また、情報提供の高度化として目的毎に体系的に情報提供することとしているのでご提案もあわせて検討します。</p>
	<p>サイクルトレインは非常に良かった。こうした試みをどんどんやって乗車人員が増えたら料金を下げてお客さんに還元して欲しい。</p> <p>(軽井沢町 男性)</p>	
P & R	<p>パーク&ライドの成否は駐車場料金の低廉化と思われる。軽井沢町についても、しなの鉄道の切符があれば、無料化あるいは200円程度に割引引くべきと思われる。</p> <p>(軽井沢町 男性)</p>	<p>連携計画では、駐車場の無料・低額化を検討することとしています。</p> <p>なお、一部の駐車場においてはすでに実施されています。</p>
	<p>パーク&ライドの推進:無料だけでなくもいいので低価格な駐車場を整備して欲しい。</p> <p>(長野市 男性)</p>	
	<p>駅周辺の駐車場の無料化若しくは安くすること...は、乗降人員を増やすためには重要なこととである。</p> <p>(匿名)</p>	

項目	意見・提案内容	連携計画への反映等
情報提供	<p>しなの鉄道は地元企業・住民に対してセールス・プロモーション活動をしていますか？セールス、プロモーション活動を県外でしないとダメでしょう。</p> <p>(千曲市 男性)</p>	<p>連携計画では情報提供の高度化としてご提案について実施することとしています。</p>
I C カード	<p>スイカ、パスモ等の交通系電子カードを使えるようにして欲しいです。</p> <p>2005年から2009年9月まで学生として上田に住み、しなの鉄道は長野や松本に行く際の足として利用させていただきました。現在も東信地域を訪れる際利用しています。</p> <p>旅や公共交通に関心があり度々ホームページを覗いています。応援しています。</p> <p>(神奈川県 男性)</p> <p>J R 東日本長野支社、しなの鉄道、長野電鉄で協力してI C カード「Suica」を導入しては？</p> <p>(千曲市 男性)</p>	<p>I C カード導入には多額の費用が必要なことから、しなの鉄道(株)の現在の経営体力では困難な状況です。</p>
その他	<p>定期券の購入はクレジットも可能とすべきと思います。</p> <p>(千曲市 男性)</p> <p>屋代駅も千曲駅も国道からの入口がわかりません。R18 に表示を作ってください。</p> <p>(千曲市 男性)</p>	<p>しなの鉄道(株)で検討中です。</p> <p>千曲駅については、国道18号の両側に駅を表示する看板を設置しています。</p> <p>屋代駅については、屋代駅前の交差点信号機の表示は屋代駅前となっておりますが、国道18号交差点信号機の表示は、杭瀬下となっております。具体的な要望等をお聞かせいただければ、必要に応じて検討してまいります。</p> <p>(千曲市回答)</p>
	<p>高速性と運行ダイヤの正確性を目的とする新幹線との明確な差別化が必要。ゆったりと快適で、小回りの利く利便性の高い地域の足となり、また、観光客にも楽しめる乗り物とする。従って、下記対応がふさわしい。</p> <p>小諸・長野間(利用客が多く経済性に優れる区間)と小諸・軽井沢間(利用客が少なく、季節的増減の多い区間)を切り離し、別個の設備と運用を行う。つまり、小諸・長野間の運行は、従来通りの設備と営業方針を継続する。</p> <p>一方、小諸・軽井沢間は、単線運行、2両連結のディーゼル車(小海線タイプ)或いはL R Tによる営業とする。運行本数をラッシュアワー以外も最低1時間に2本とする。</p> <p>信越線当時の特急対応の設備は、需給のミスマッチから、維持管理上、過大な負担であり、更に、J R 払下げの老朽車両は快適さからほど遠く、乗客の足を遠ざけている。また、イメージも暗い。(軽井沢町 男性)</p>	<p>連携計画では、利用者の増加のため軽井沢～小諸間の直通運転化を計画しており、ご提案のようにしなの鉄道線を分割する予定はありません。</p> <p>過剰設備の処分については、しなの鉄道(株)の中期経営計画に記載されています。</p> <p>なお、連携計画は利用者を増やすための施策をまとめたものですので、ご提案はしなの鉄道(株)で検討することとします。</p>

項目	意見・提案内容	連携計画への反映等
その他	<p>2000年以降しなの鉄道を利用しているが、10年程前に赤字の問題を軽井沢駅員に聞いたら「これは健全な赤字です」との返事です。一社員の発言であっても、「健全な赤字とは」一般的な企業からは発想できないことです。当時のJR東日本の国鉄時代が終わり、そこから分離、しなの鉄道も一般的な企業と考えられますが、なぜか、駅員の返事は「健全な赤字」という言葉でした。社内でも恐らくそのように考えていたのでしょう。</p> <p>赤字分は将来、誰かが支援し解決するという考えがあったのでしょう。赤字分は税金で穴埋めするわけで、開いた口が塞がらなかった記憶がある。</p> <p>(軽井沢町 男性)</p>	<p>しなの鉄道(株)では、長野県等の支援を受け経営改善に努めてきた結果、平成17年度以降は黒字となっております。今後とも連携計画に沿って経営の安定を図ってまいります。</p> <p>(しなの鉄道(株))</p>
	<p>しなの鉄道はJR東日本から分離され、その使命は乗客の短時間に長距離の輸送を「近隣住民の足」へと変革したと考える。しかし過去10年間はその使命を果たすために、例えば駅間の距離を短くする等、どれほど実現してきたのか疑問である。この最大の課題を解決に向けた今後の活動を強く要望する。</p> <p>(軽井沢間 男性)</p>	<p>しなの鉄道では、沿線市町の支援を受け開業以来4つの新駅を設置し、また運行本数も大幅に増加しました。</p> <p>連携計画では、増便・接続改善のほか駅舎改築等様々な施策を組み合わせ更なる利便性の向上を図ることとしております。</p>
	<p>駅員無配置時間帯における集札をもっと徹底してみたらどうでしょうか？</p> <p>(愛知県 男性)</p>	<p>しなの鉄道(株)では、適宜特別改札を実施しています。</p> <p>なお、連携計画は利用者を増やすための施策をまとめたものですので、ご提案につきましては、しなの鉄道(株)で検討することとします。</p>