

主なご意見・ご要望(R2.9)

■ 鉄道について

分類	内容
その他	<p>大学で東京に来て、そのまま東京で就職した者です。お願いします。JR 以外の鉄道を作ってください。このままだとますます新潟市から若者が流出します。(新潟市の職員の方はなぜ、東京を知った若者が新潟に戻ってこないか、理解しているのでしょうか?)人口減少は市の税収入ダウンにつながり、負のスパイラルに嵌り、ますます新潟は衰退します。本当に日本の都市を代表とする政令指定都市の一つでしょうか? 収支が合わなくても、赤字路線でも市営の鉄道を作り、新潟の発展を支えるべきです。鉄道をはじめとした公共交通機関は人間で言う血のようなものです。血の循環ができていないようであれば、都市は死にます。(バスうんぬんの話が出ると思いますが、東京に住んだことがある人なら鉄道の方が何倍も便利ということは知っていますよね?) 真剣に考えてください。本当によろしく願います。私は新潟市が大好きです。いつかまた帰って来たいと思えるような新潟市を作ってください。P.S. 私が新潟市長なら新潟市営鉄道の建設を第一のマニフェストにします。そのくらい、鉄道=人口流出 STOP と考えています。</p>
駅・ホームの設備	<p>寺尾駅の券売機の様子が昼間でも薄暗く、切符を買う時にお金が見づらい。せめて小さい照明灯を一基つけて買いやすいようにすべきである。</p>
駅の位置	<p>上所駅の早期完成を望みます。和合線沿いに用がある場合や、ユニゾンプラザや新潟南高校に通学する生徒にとっては必要です。無理だとは思いますが高架駅にしてほしいです</p>
駅の位置	<p>越後線の新駅上所駅が開業位置を含め具体化しそうだ。この検討の中にぜひ越後線の複線化も含めて欲しい。とりあえず新潟駅・関屋駅間を複線化するとしても、実行できれば必ずしも白山駅との中間位置に新駅は限定されないのではないかと。信越線、新崎駅までの白新線は複線だ。一方市内で人口が増えている区は中央区と西区のみだ。最終的には内野駅まで複線化するとして、列車本数は確実に増え、現在なし得ていない鉄道とバスの連携も可能になるだろう。新駅ももっとバス停が新設しやすい位置にすることが出来る。そして関屋駅—県庁—上所駅—新潟駅の民間バス又は区バスも想定出来るようになる。</p>
運行頻度・ダイヤ	<p>上越新幹線は、一時期に比べたらだいぶ使いやすくなりましたが、まだまだ問題は多いです。毎時 1 往復がメインというのはいただけません。他の新幹線の本数や東京駅のホーム数を考えても、終日毎時 2 往復設定することは十分可能なはずで。速達タイプ(途中停車駅が大宮・上野を含めて 5 駅以内)と停車タイプを毎時 1 往復ずつ設定しなければなりません。通勤時間帯の続行便や帰省・行楽シーズンの臨時列車は大宮または上野発着で構いませんので、定期列車を新潟～東京間終日毎時 2 往復確保すべきです。</p>
接続	<p>JR 白新線の大形駅から新潟空港まで、新潟駅から朱鷺メッセ・新潟西港経由か貨物線経由で新潟空港まで新鉄道線を整備すべきです。鉄道空白域で交通が不便です。クラウドファンディングを活用してでも実現すべき事案です。国内線も新潟空港と同様の地方空港間を結ぶ空路が誕生する見込みもあります。</p>

接続	新潟空港へ鉄道新線を整備して欲しいです。路線バスも本数は充実していますが朝夕はラッシュアワーで渋滞や混雑が多く、時には足止めを食らってしまいます。松浜から先は路線バスの本数が大幅に少なくなり休日ダイヤだと2時間近くない時さえあります。新潟空港に鉄道乗り入れを実現して交通結節点化、松浜の交通体系を都会並みにしていくべきです。
----	--

■バスについて

分類	内容
運行頻度・ダイヤ	西小針線の夜 21 時台(新潟駅前 21:15 発)の快速便を復活させて下さい。
遅延・早発	西区のバス停上坂井(青山行き)で時刻表にある時間の3分前からバスを待っていましたが、きませんでした。(20分待ちました)予定時刻前に通り過ぎてしまったものと思われます。交通状況によって予定通りに発着できないことは理解していますが、せめてバス停の時刻表に書いてある時間まで停車していただけないでしょうか
情報	路線バスの、1000円で一日乗り放題キャンペーンはオンラインやアプリで購入可能にしてほしいです。
料金	笹出線は交通量が多い上、朝夕を中心に休日の昼間などの時間帯でも渋滞や混雑しています。そのせいでバスが時刻通りに到着しないことが多いです。下手したら短距離なら歩いた方が早い場合すらあります。それもありますので笹出線の早期4車線拡幅をお願いしたいです。あと県庁線は一部を除いて210円ですが区間の半分以下乗車ならワンコインか150円から180円に引き下げてほしいです。
運行頻度・ダイヤ	古町 21:23 発の快速内野行きを復活させてほしい。
その他	弁天線にバスレーンの導入が望ましいです。
ルート・バス停位置	女池桜木町のバス停から女池二丁目のバス停まで距離がありすぎです。距離を縮めるか新しいバス停を作ってほしいです。
決済方法	新交通システムの試行錯誤で有名な名古屋市でSRTの走行試行が始められる。同構想にある道路空間の他交通との共有と整理、均一料金とワンタッチ料金収受、全国共通カードの採用、分かり易い運行間隔と乗合空間の整備は新潟市に於いても参考になるだろう。8月投稿分に新潟駅高架下バスターミナルの開設に合わせ、市役所前から昭和大橋・駅南へ折り返す提案があり、180円均一料金化も加えられていたが、この際新潟市もワンタッチ料金収受に変更したらどうか。また、重複する路線がある場合、バス停を共有し、バス停に電光表示で出発時刻を重複路線とも表示し、出来るようであれば「遅れ」の表示も行って欲しい。バス停への投資が必要だが、将来を見据えた投資と理解して欲しい。

決済方法	新潟交通のりゅうとカードが、JR 東日本のスイカと相互利用が出来るようになるよう希望する。可能になれば A.財布に 2 枚入れる必要がなくなりうっかりエラーが減る。B.鉄道も乗れ、電子マネーとして使える。C.乗継割引「まち割 60」が市発行カード無しで適用される。D.鉄道駅でもチャージ出来る。使用上のマイナス点はほぼ無い。この地域連携カードは、既に仙台市交通局のイクスカで導入されており、山形県では導入する路線バス事業者に補正予算を組み補助すると言う。新潟市域を越えた交通機関のため、市と言うより新潟県の補助を期待する。一定期間、バスセンターなどで個々新しいカードに交換する形でお願いしたい。
運行頻度・ダイヤ	県庁経由市民病院線の本数が少ないのが気になります。一応、基幹公共交通軸ですが平日ダイヤは 1 時間に 2 本しかない上、休日ダイヤだと平均 1 時間に 1 本で、最終運行が出発地点で午後 6 時前です。さらに交通量が多く渋滞しやすいため利便性が低いです。BRT 路線化して本数を大幅に増やすべきです。
遅延・早発	笹出線は大半が片側 1 車線で朝夕のラッシュアワーでは高確率で渋滞します。路線バスも遅れやすく新潟駅南口まであと少しというところで足止めを食らったりします。早期の片側 2 車線化を願いたいです。凍結している区間は今年度中に解除してもらいたいです。新潟市の関係者は笹出線の交通状況をより把握して頂きたいです。
その他	新潟交通との運行協定が一時凍結となり、新潟交通側での減便が自由になると報道各社で耳にしました。少なくとも減便前には新潟交通に乗降データの推移を公表させ、市議会や関係地域コミュニティ協議会を巻き込んで市民が納得できるよう努めて下さい。その結果11月でなく来年3月に本格減便がずれてもやむを得ないと思います。
その他	いくらコロナの影響でやむを得ない事情があるとはいえ、減便して走行距離を減らしてしまったらシステムを導入した意味がないだろう。BRT が今の路線で本当にいいのかなども含めて、根本から考え直すいい機会だと思う。