

主なご意見・ご要望(R7.1)

■鉄道について

分類	内容
1 運行頻度・ダイヤ	上越新幹線の3月ダイヤ改正内容は全くいただけない。東京 20:04 発の「とき(現ダイヤでは91号)」をはじめ、コロナ禍で臨時列車に格下げされた列車はもういい加減に定期列車に戻さなければならないのに、何故やらないのか。しかもそれだけでなく、午後の「とき 328号」が本庄早稲田に追加停車するという不可解な改悪。停車間隔調整のためだと言うが、だったら先行の「あさま624号」と高崎で緩急接続して追い抜くとか、もっと適切なやり方があるはずだ。本数の少なさをさることながら、こういう無駄な停車駅が越後湯沢以南を中心に非常に多く、折角の275km/h 運転も焼け石に水。はっきり言わせて頂くと、相当頭の悪い人たちがばかりが集まってダイヤを決めているとしか思えず、怠慢で不誠実な対応には強い憤りを隠せない。
1 運行頻度・ダイヤ	3月15日ダイヤ改正についてだが、上越新幹線の内容がかなりひどい。何で「とき」は改正後も24往復のままなのか。これでは特に日帰りでの利用がかなり不便。もう人の流れは完全に戻っているのだから、最低でも元の26往復に戻さないと駄目だろう。しかも、大宮～東京間の容量を考えたとしても、更にあと5往復くらいは悠々増便できるはず。それと、夕方時間帯の上りの「とき」1本が「たにがわ」に代わって本庄早稲田に停車するという、お笑いネタのような改悪。停車間隔を調整したいのなら、先行の「あさま」を高崎で接続できるようにした上で追い抜き、本庄早稲田や熊谷の停車はその「あさま」に任せて「とき」はノンストップで大宮に向かわせるなど、もっと他にやり方があるはずだ。こういう怠慢というより悪ふざけと言っても過言ではない対応については、自治体がもっと厳しく指摘・指導するようにしないと駄目だと思う。
17 その他	大学入学共通テストの県内最大規模の試験会場は新潟大学で今年は約3,700人が受験したそうです。また、昨年の2次試験は前後期日程合わせて約5,000人が受験したそうです。試験会場へのアクセスは越後線、西小針線臨時バス、自家用車送迎、他がありますが、越後線利用の場合、内野駅、新潟大学前駅のいずれも会場まで離れているのが難点です。このため自家用車送迎が増え、近隣道路の渋滞を招いています。渋滞緩和、アクセス利便性向上の一案として、試験日(共通テスト、2次試験)当日限定の臨時駅設置はいかがでしょう。設置位置は下五十嵐踏切の内野寄り、この付近は線路の北側に大学南土地地区画整理事業の際に複線化用地を確保してあるのでホームに転用できます。運賃は内野駅と同一(過去に両毛線臨時駅で実績あり)、受験生のほかにレア臨時駅のため、遠方からの鉄道ファンの来訪による収入増も期待できます(予讃線津島ノ宮駅並)。常設せよとの意見・要望もあるかもしれませんが、接続道路が狭小であるため、現時点では難しいと思います。駅名は【合格ゲートウェイ駅】をお願いします。グッズ販売、ポップ焼きなどの露店も頼みます。

■バスについて

分類	内容
3 ルート・バス停留位置	新潟交通のバスの萬代橋ラインと有明線と西小針線の古町の市役所前・郊外方面の停留場を、Co-C.Gビルから新潟眼鏡院の間の古町通りを挟み込む位置に移転するべきです。そうすれば、新潟駅バスターミナルや万代シティ停留場等からバスに乗り古町の停留場を利用する乗降者を、古町通りに容易にアクセスすることができるでしょう。

7 決済方法	<p>県内高速バス「ときライナー」ではクレジットカード、デビットカードでの運賃支払いが出来ますが、路線バスでは出来ません。インバウンド客を新潟に振り向かせるためには、運賃決済手段の多様化が必須です。既に都営地下鉄、京急、京王、西鉄や福岡市営地下鉄などで導入が進んでいますし、関西大手私鉄も続々導入予定です。バスでは上記ときライナーのほか、近隣では会津バス、長電バス、アルピコ交通、富山地方鉄道の一部路線で導入されています。新潟市が「選ばれる都市」となるためにも、決済手段としてタッチ決済は必須です。導入の暁には国内外観光客がどっと押し寄せます。非導入の場合は閑古鳥が鳴くことでしょう。</p>
9 車両	<p>東区バス河渡ルートに使われるバスは昨年変わりましたが、車椅子対応車両であるにも関わらず車椅子での利用ができません。更新予定の有無、あれば時期を東区バスサイトに明示していただけます様お願い申し上げます。</p>
15 その他	<p>昨年 8 月末に開催されたバス交通維持に向けた利用促進策を考える協議会のその後のニュースを聞かない。新潟交通と新潟市の新運行協定の中の「市民一人当たりのバス利用回数、30 回/年を目標とする」を受けたものだ。コロナ禍前の水準を維持しようと言うものだったと記憶している。少子高齢化で年齢構成も乗らない方向に進む時代に、正直可能なのか疑問だ。市民の行動変容を促すにしても、例えば旧新潟市から合併市町村の区役所へ通勤する(逆も)市職員が自家用車から公共交通に変えるかと言うとかなり無理筋だ。ましてや一般市民には余程のインセンティブがなければ相手にされないだろう。更に、協議会(一部秘密会有り)は準備会なのか、正式名称も会議録も HP 上公開(協定には情報公開に努めると有る)されていない。2023 年度に決まった事を渋々やっている印象は否めない。まずは政令指定都市とは言わず、バス利用回数維持を実現している都市数箇所(有るかどうかわからないが)に職員を派遣して勉強して来ることは、必須だ。</p>
15 その他	<p>新潟交通の運転士不足の報道が詳細になるにつれ、もう終わっているような印象を受ける。運転士の 72.6%が 51 歳以上なら、15 年後にはこの主力メンバーが退職しているのは確定条件だ。新潟市外の路線は、全て廃線にして貰った上、新潟交通の路線バス部門を車両・人員を新潟市に移して、市営バスにする事も考えるべきだろう。運転士の待遇も公務員並みにすれば、運送業界から転職者も出て来るだろう。人中心の街づくりを進める中で、マイカー規制(近鉄・学園前駅周辺の規制など)などバス利用者を増やす方策を実施する事が必要だ。補助金頼みばかりで自主的政策は苦手だろうが、運行の危機を目の前にして待った無しの状況だ。</p>
15 その他	<p>夫婦二人暮らしですが、主人のみクルマを持っているので私はバスで普段通勤や買い物をしています。古町のバス停がたくさんあり、乗り継ぎ割引がりゅーとカードだと使えて便利ですが、バス停が点在しているので集約してもらえたら嬉しいと思います例えば、三越跡地を商業や住居ビルにするのではなく、新宿駅のバスタのようにバスターミナルとして各方面への路線バス、県内外の高速バス、タクシープールにしてくれたらいいなと思います。スマホの電源やトイレなども整備されたいと思います。バス通学の学生さんのために勉強ができる自習スペースなどを用意するのもいいと思います(人の行き来があるので防犯的にも)。夏は暑く、冬は寒いので建物内のバスターミナルなら乗り継ぎの待ち合いも快適に過ごせますし、待ち合わせスポットにもなると思います。夜は新潟駅と古町をピストン運行のノンストップバスを 15 分おきぐらいで運行し、終電近くまで古町で飲めるようにするのもいいと思います。バスも人材不足とは思いますが、減便が進むと中心部で車を持たずに暮らす高齢者や学生さんなどが困ると思うのでぜひ運行を続けていただきたいなと思います。</p>

15 その他	<p>路線バスの利用促進を検討する筈の路線バスネットワーク関係者協議会が、運転士不足に話に移っているようだ。しかし、報道で伝わる新潟交通の実態は不明のまま。例えば、運転士の年齢階層別構成は新潟交通全体なのか、新潟市内を運行する範囲なのか判然としない。2030 年度に約 90 人運転士が不足すると言う話も新潟市内の事でなければ、一体、新潟市で不足する人数は何人なのか。新潟交通社員発言の「儲からない路線を止める」ことは「我々の使命では」ないとは、市内路線の事を指しているのか曖昧だ。佐渡や県北の運転士を新潟市に異動させるのは、無理があるだろう。運転士の雇用面から路線廃止を遅らせた面は、無いだろうか。市町村合併でも、職員雇用の維持は誰も隠していない。これらの曖昧さのためか、出席者の発言も散漫な印象を免れない。会議をマスコミ公開する度、ネットが荒れる。出来れば会議は非公開にして貰い、会議概要も HP 掲載しない方が良いと思う。</p>
--------	--

■その他

分類	内容
99 その他	<p>秋葉区。荷物が多くて最寄り駅からタクシーを呼ぼうと電話をしたが、乗る場所と降りる場所を聞かれ、乗せる地域と自宅が同じ地域内だからという理由で断られた。自宅は駅から 40 分も歩く。雪の中、大きな荷物を持って歩けと。また、医者に行くのも知り合いに頼むことになる。風邪くらいで救急車を呼ぶわけにはいかないだろう。買い物すら行けない。行政としては、この生活交通・公共交通の空白地域(秋葉区小須戸周辺)の問題はどう対策をうつお考えか。行政も人の善意をアテにして生活交通事業をウヤムヤにするつもりでは無いことを早々に知らせ、対策を聞かせて欲しい。</p>