

## 主なご意見・ご要望(R7.11)

### ■鉄道について

分類	内容
1 運行頻度・ダイヤ	白新線は豊栄駅から先は日中は 1 時間に 1 本しかないのが現状ですが 30 から 40 分に 1 本に増便してほしいです。10 何年前に越後線の内野吉田間を昼間 40 分に 1 本に増便する社会実験がありましたが白新線でも同じように社会実験だけでもしてほしいです。新発田市は自然が豊かですが都市機能も充実していて新潟市のベッドタウンで将来住みたい街の候補です。だからこそ交通の利便性向上は必要です。
1 運行頻度・ダイヤ	おそらく来月中旬あたりに来春の JR ダイヤ改正の概要が発表されると思われ、今から注目しているのですが、上越新幹線については本当に改善してもらえないと困ります。数年前にコロナ禍の影響で一部定期列車が臨時列車に格下げされたことで、特に夜の下りが不便になり、日帰りでは非常に利用しづらい状況となっています。もうその時とは違って人の流れは戻っているのですから、定期列車への復帰及び一部自由席化は必須です。中でも東京 20:04 発とき 91 号は至急定期列車にして下さい。だいぶ前から同様の意見は多数出ているのですが、何も改善しないばかりか、今年 3 月の改正では夕方の上りにおいて嫌がらせとも取れるような改悪も行われ、何を考えているのか全く不可解です。現状、上越新幹線は最高速度が上がったとはいえ、特急料金に似合ったダイヤになっておらず、コストパフォーマンスが非常に悪いです。公共交通である以上、利用者の意見は真摯に受け入れ、誰もが使いやすい乗り物にしていこうに努力しなければならぬと思います。
17 その他	障害者手帳の申請中は JR の割引をうけられないのを改善していただきたいです。なぜ区役所で手続きしているにもかかわらず原本でなければならないのですか。何のためのコピーに印をおしているんですか。偽造などあるかとおもいますが、意味がわかりかねます。

### ■バスについて

分類	内容
2 運行頻度・ダイヤ	8:17 分新潟発の新潟医療福祉大学行きを利用しているのですが浜谷町、宝町あたりでもうすでに 3-5 分ほどダイヤに遅れが生じています。私はもう少し先のバス停で下車しているのですが、ほぼ毎日定刻についていないのでダイヤを見直した方がいいと思います。
2 運行頻度・ダイヤ	新潟交通の時刻表を見ると、西新潟方面から到着する(直行便を除く)青山止まりの寺尾線、大堀線、小新線、味方線の平日合計は 63 便。青山を出発する萬代橋ラインは 122 便だ。将来運転士不足が深刻化し減便が続く場合は、青山乗換を解消し萬代橋ラインの便数を 3 分の 1 程度に減らした上、連節バスをこの路線に残したらどうか。余力が残れば、市役所前-南部営業所行きを増やす事もできる。多少難点となるのは、古町・市役所前に行く場合、乗客がどの路線に乗れば良いか分からない点だ。ただ、寺尾線等の青山経由路線は萬代橋ラインと乗り場を共有しているし、西小針線・有明線の乗り場と近い位置に有るので、どの路線のバスに乗れば早く到着するか(慣れれば)分かるだろう。白根線も、BRT 開始当初はバイパス経路を除き青山止まりだったように思う。初め有れば終わりも有る。運転士を確保出来なければ、市民も納得するだろう。
2 運行頻度・ダイヤ	部活の時間が短くなってしまい、いつも乗っていたバスを待つ時間が 40 分が増えてしまったため部活に最後までいることができず、泣く泣く一本早めのバスで帰っています。わがままを言うようで本当に申し訳ございませんが有明線内野営業所行き、もしくは有明線グリーン団地前行きのバスを 16、17 時に増やして欲しいです。

7 遅延・早発	出勤のために利用してる西区バスがあまりにも遅れてくるので大迷惑です。10 分以内にくれぱいい方というのは日本の公共交通機関ではまず考え難い。遅れるのであればもっと道路状況や利用者の傾向を調査しながら時刻表を作るべきです。使いたくないけど使わないことには職場にいけません。
8 接続	新潟空港と新潟駅を結ぶ空港連絡バスについての意見です。飛行機の便との接続が悪すぎます。新潟交通は、飛行機の出発・到着の時間を考慮することなく、ダイヤを組んでいるのではないのでしょうか。私は新潟市民ですが、はじめて新潟空港に到着した県外の観光客の方々は、この空港アクセスの接続の悪さをどう感じられるでしょうか。空港は新潟の玄関口であり、ここで新潟に悪い印象を抱かれてしまうのは非常に残念なことです。改善を強く望みます。
9 車両	毎冬感ずる事ですし、職場の同僚や周囲でも当たり前の様に冬の悩み所として話題に上がる意見ですが、バス中の暖房が効き過ぎている事がこの季節、バス通勤通学の大きな苦痛の種です。毎冬、バス酔いより暖房酔いで具合が悪くなりそうだと話題にも上がります。冬場はバスが混む事も多く、車中で立っている状況も多いため、周りの迷惑を考えるとアウターを脱ぎ着するというのも難しいです。人を押し除けて運転手に意見するのも同様です。物価高な昨今、職場や店でも光熱費削減やエコ活動意識等からエアコンや暖房使用等控える事も当たり前に浸透してきています。そういった観点からも、何だか新潟交通は意識が低いのではとも話題によく上がります。降る事が少なくなりましたが新潟は雪国であり、他所に比べると私も含め、周囲の大半は通勤時等に暖かな服装で寒気を防いでいるのが見て取れます。車中は外気でのバス待ち時に比べ、着込んでいる分でも十分暖かいのです。過剰な暖房は不要と思われます。運転手さんの身なり(制服着用のみ？アウターなし？)の問題で運転手さん仕様で車中を暖めているのかもねという意見も毎冬周囲から聞きますが、暖房問題お願いします。
13 運転技術	江南区バスの急な割り込みをされて危ない思いをされたので、気をつけて欲しい。
13 運転技術	11/28(金)18:47 頃 BRT の大型バス(回送)が、大堀幹線 小針 3 丁目のJA小針出張所を黄色信号で無理矢理左折しました。黄色信号は原則停止です。進行方向の横断歩道が点滅していたら、減速してほしいです。BRT が黄色信号で左折できるわけもなく、途中で赤信号に代わっても曲がりきれず、対向車の私達は矢印が出ていても右折できません。今回だけでなく、時々黄色信号で無理矢理左折してきます。曲がれないのだから、黄色信号は原則停止してください。
15 その他	世田谷区砧公園の隣の世田谷清掃工場フェアを訪れる機会があった。駐車場が無いので近隣の住民が主に子ども連れで訪れ、大盛況だった。臭いは皆無でフリマやゲーム、苗木配布に「はたらく車大集合」は見応えがあった。広報用のスケルトンのバックカー車へ模擬ゴミ袋を入れる体験や自衛隊の隊員輸送用？ジープに乗ったり、工場内に入れたり 1、2 時間は楽しめる。新潟のバスの日のイベントにも「はたらく車」も参加したらどうか。他に東急バスや消防車、フォークリフト等も集まっていた。と言うのは、ホワイトカラーの業務は AI に侵食される一方、人気が無く供給が追いつかないエッセンシャルワーカーの賃金がホワイトカラーより上昇すると予想する論調が増えている。米国の求人広告に掲載された給与の伸び率は、2024 年末頃からホワイトカラーをブルーカラーが追い抜いていると報告されている。労働力不足の度合から言っ、日本は米国よりこの傾向が強いという。バス運転士不足の問題も、給与水準を一から考え直す必要があるだろう。

15 その他	<p>市資料中で白ナンバーの公共交通の紹介に、2箇所出会った。ひとつは議会特別委員会の視察報告で東京都葛飾区のグリーンスローモビリティである。無償で電気バスで6人乗車出来るが、無償のため道路運送法の対象外だ。茨城県境町の自動運転バス(電動、10人乗車可能)も無償だ。自治体が運行主体なら無償は分かるが、持続可能なのか。もうひとつは、路線バスネットワーク関係者協議会の資料中の愛媛県上島町の自家用有償旅客運送(地方運輸局に登録が必要)だ。名称のとおり運賃を徴収する。町有バスのバスを小型化することで、1種運転免許(普通)の所持者は大臣認定講習を受講すれば、運転出来るようになったと言う。ただ同じハイエースでも、大きさによっては中型免許が必要なものもある。(交通事業者がバス持ち込みで委託を受ける場合は、緑ナンバーも可能だ)。道路運送法の2020年の改正で、事業者協力型として、民間企業が運行管理や車両の整備管理等で協力出来るようになった。いずれにせよ、民間事業者側の運行不可能範囲の拡大に対する危機感があるのだろう。運行形態の法的位置付けと運営費を賄う財源(運賃、補助金、市費等の割合)の説明も加えて欲しい。</p>
--------	---

## ■その他

内容
<p>白根など南区には鉄道がないので LRT かゴムタイヤトラムを導入してほしいです。ゴムタイヤトラムは山梨県で検討されている富士トラムを参考にするのも良いのではないのでしょうか。富士トラムはレールや架線が無くても道路上に設置した磁気マーカーを読み取って運行するタイプで景観にも優れ LRT ほどコストはかからず鉄道と同様軌道扱いのようです。新潟交通電車線跡地を活用するのも良いのではないのでしょうか。検討してほしいです。</p>