

## 主なご意見・ご要望(R7.12)

### ■鉄道について

分類	内容
1 運行頻度・ダイヤ	<p>来年 3 月の JR ダイヤ改正のリリースを見たが、はっきり言ってヒドイの一言。本当に上越新幹線を使ってもらいたいという気があるのか、不思議でならない。以前から指摘されていることが全く改善されていないだけでなく、前回の上りに続いて今回は午後の下り 1 本において意図のわからない「とき」の本庄早稲田追加停車。「たにがわ」の終電繰り上げに伴う本庄早稲田通過の見返りのようだが、全く関係ない時間帯の「とき」が代わりに停車するという意味がわからない。このダイヤ作成担当は一体どういう神経をしているのか。2022 年春の改悪を皮切りに「とき」は年々不便になっていく。新潟～東京間は高速バスやマイカー利用もあるため、これでは新幹線離れがどんどん進んでいき、近い将来、新潟～高崎間は新幹線史上初の廃線という事態も想定しなければならない。もっと真面目に利用者の声に耳を傾けないと駄目。本数ももう少し確保しないといけないし、所要時間も全体的にもっと短くしていかないと、コストパフォーマンスが悪すぎる。意味不明の鈍足化をしていては、利用者は逃げていく一方である。</p>
1 運行頻度・ダイヤ	<p>JR のダイヤ改正のリリースが発表されたが、上越新幹線は何の改善も見られず、とても残念でならない。3 年前の改正における一部速達列車の臨時化による利便性低下は相当なものなのだが、未だに定期便に復活しないのは何故なのか。要望が多く出ているのだから、もういい加減に改善しないとダメだろう。後、最近、「たにがわ」に通過駅を設けて逆にその駅に「とき」を停めるという逆転現象が一部で起きてるけど、これって何のメリットがあるの。「たにがわ」に通過駅を設けるのって邪道だし、本庄早稲田や熊谷は「たにがわ」「あさま」の全列車停車で対応すれば済む話なんだけど。いずれにせよ、要望にきちんと沿ったダイヤに改善していくかないと、乗客離れを促進するだけになってしまふし、新潟～羽田間の航空便復活も本気で考えていかなければならなくなる。</p>
1 運行頻度・ダイヤ	<p>JR 各社(四国を除く)の来年 3 月 14 日ダイヤ改正の内容が発表されました。上越新幹線の改悪ぶりがひど過ぎます。2022 年 3 月改正での一部速達タイプの「とき」が臨時列車になったのは、新型コロナの影響によるものなのですが、4 年が経過する次の改正でも放置したままなのは不便だし理解に苦します。しかも、今年 3 月の改正にあつた上りの「たにがわ」に通過駅を設けて代わりにその通過駅に「とき」を停めて無駄に所要時間を長くするという改悪が次の改正では下りでも行われるのです。停車間隔の調整や停車本数の確保を謳っていますが、それならば他にもつといい方法はたくさんあるはずです。この改悪は感情の赴くままに意図的にやっているようにしか思えず、非常に腹立たしいです。こんなことしか思いつかないようでは相当頭が悪く、鉄道会社として失格です。JR 東日本はまず基本的な段階として、利用者に対し誠心誠意向き合う姿勢をきちんと身につけて下さい。</p>
1 運行頻度・ダイヤ	<p>JR の来年 3/14 のダイヤ改正が発表されたけど、あの内容はないでしょう。とにかく上越新幹線に関する内容がメチャクチャ。前回の改正でもあつたけど、何で一部の駅を通過する「たにがわ」を設けて代わりに「とき」の停車駅を増やすのか。停車間隔調整とか最終列車繰り上げに伴う措置とか言っているけど、だったら「あさま」に停めさせるとか、列車の順番を入れ替えるとか、他にもっとやり方があるだろう。ここ数年の JR 東日本はとんちんかんな改正ばかりで、本当に迷惑している。上越新幹線にだって改善すべき部分は非常に多いのに、何をやっているんだか。利用者をモノとしか考えていないような人達にダイヤ作りをやる資格はない。再来年の 3 月まで待たずに早期のダイヤ再改正を強く求める。最高速度が上がったからそれで OK という甘い考えは絶対に捨てるべき。</p>

1 運行頻度・ダイヤ	上越新幹線のダイヤ改正内容がひど過ぎて、大変腹が立っています。2022 年改正での「とき」定期列車減便による利便性低下は想像以上です。私の周りでも不便だという声が以前から多く、改善必至であるにも拘わらず、未だに改善されないのは理解できません。更に、前回もあった「たにがわ」1 本速達化する代わりに「とき」1 本鈍足化という訳のわからない改悪パターンが更に 1 本増えるとは、どういう神経をしているのでしょうか？これははっきり言って、利用者に対する冒涜です。上越新幹線がいまいち利用されていないのは新潟～東京間移動の需要が無いからではないのです。新潟～東京間移動自体の需要は非常に高いです。関越道や圏央道などの強力な道路交通が存在する中で、不便でコスパの悪い上越新幹線が選んでもらえていないだけなのです。こんな不便なダイヤでは到底選んでもらえないというのを JR 東日本はいい加減に認めるべきです。利用者あつての公共交通なのですから、もっと真剣に取り組まなければ話になりません。理不尽な改悪を繰り返すなんてもってのほかです。
------------	---

上記のほか、鉄道のダイヤ改正に関するご意見を、20 件いただきました。

## ■バスについて

分類	内容
2 運行頻度・ダイヤ	こどもが通塾に江南区バスを使用。土日使用だが、本数少ないと加え、当たり前のように遅れる。1本前は早く着きすぎ、時間に余裕をもたせても、30 分以上の遅れ。土日の混雑は分かっているのだから、それを見越しての時刻表になぜしないのか。政令指定都市をうたっているが、中央区のさらに中央は、バカみたいにバスがいるが、そこから出たら、こんなにも交通が不便なのに、公共機関を使いましょうという意味がわからない。だから、若者がいなくなる。学業の地域格差もうまれる。子育てに力を入れているのはわかるが、子育ては高校までではないのか。通学にも格差がありすぎる新潟市は、交通機関に関しては非常に住みにくい。値段を安くしたところで、使えるバスがなければ意味がない。バスターミナルの多数ハブ化を行い、乗り換えを当たり前とするなど検討してほしい。無駄な路線が多い。路線が長ければ、本数が増やせないのも当たり前。各区バスを増やし、ハブステーションから、違う区バスに乗り換えるなども手だと思う。
2 運行頻度・ダイヤ	新潟医療福祉大学行きの新潟駅発 7:52 は大学前に 8:53 に到着しますが、9 時からの授業で、ギリギリなので 8:45 着位にしてもらえると嬉しいです。
2 運行頻度・ダイヤ	年末年始の勝手なダイヤ変更はおかしい勤務している人のことを考えてほしい、同じ方面へ行く他のバスへの誘導等、他の社員の対応があるべき
3 ルート・バス停位置	市役所 4 番のりば、萬代橋ラインのバスを降りた人から「新大病院はどっちですか？」とよく聞かれる。丁度市役所の建物に隠れて見えない位置にあるので分かりづらいのだろうと思い案内して話を少し聞いたら「市役所前で降りると新大病院が目の前に見えるのだが今日は全然違う景色だ」と言っていました。おそらくいつもは 12 番のりば西小針線を利用していると推測されます。確かにこの 2 つのバス停は同じ市役所前だが位置がかなり離れている。そこで西小針線も萬代橋ライン近くの 5 番乗り場にするか、双方のバス停を別な名前にしてほしい。
10 バス待ち環境	いつも 5 番線から乗り学校に行っているものです。5 番線は新潟万代高校と新潟東高校の 2 高校が朝、主に使用しています。万代高校は臨港病院行き、東高校は下山スポーツセンター行きです。その 2 つの別のバスの並びがひとつになっているせいで行列の中からバラバラに出てきて乗るというのが今の乗り方になっています。それでは前の方に並んでいたけど反対側の端っこのは後ろの人には大きく追い越されてしまったり、順番を全く守らず一番先頭に行く人も全然います。その現情を知って欲しいです。そこで、できれば朝の時間だけでもその 2 つのバス用で並びを分けて欲しいと思います。臨港病院行きの列、下山スポーツセンター行きの列のようにして欲しいです。たいぶ難しい話になってきちゃうと思うんですけど困っている人は沢山いると思うのでどうか検討の程お願ひいたします。

12 接客・ホスピタリティ	2025年12月16日に、新潟駅11:42発のS96亀田二本木 秋葉区役所行きのバスに乗ったのですが、そのバスの運転手の言動が不快で悲しいです。降りる際に障がい者手帳を提示して料金を割引してもらおうと、手帳を提示して「割引お願いします」と伝えたのですが何も返ってこず2、3回しつかり手帳を見せて「割引お願いします」と伝えたら「カードですか?」と聞かれ「はい、カードです」と伝えたら「カードか現金か言わないとわからないです」と言われました。手帳での割引は1年以上この方法でできていたことと態度の冷たさでとても混乱てしまいました
13 運転技術	まだ乗っている最中なのに扉を閉めようしたり、座る前に発進をされた
15 その他	東京バスが、路線バスで初めて外国人運転手をデビューさせた。自動車運送業(バス・タクシー・トラック)が特定技能1号に認められたのは、2024年3月だから養成期間を考えると、これから徐々に増えていくのだろう。特定技能1号の在留期間は5年で家族の帯同は不可なのに対し、同2号は在留期間に期限は無く家族の帯同が認められている。ただ、日本語能力試験の受験も義務付けられている。バスは同試験のN3、トラックはN4の取得が必要だ。国の有識者会議では、離島・半島地域(佐渡も含む)では、日本人運転手の確保が難しいことからN4取得の外国人単独業務(日本語サポーターが同乗しない)に積極的なのに対し、その他地域は慎重と紹介されている。有識者からも、「離島・半島地域では、N4の単独業務でも良いのでは」ないし「N3とN4の違いは読み書きの違いに過ぎない」という意見が出されている。日本バス協会は、N3からN4への要件緩和、特定技能1号から2号への変更を要望している。自動翻訳機兼ねた社用スマホがあれば、どの地域でもある程度は可能だ。養成期間が長いので地域ごとの状況に左右されるが、進む方向は同じだろう。
15 その他	銀座や表参道は外国人観光客で溢れ、繁華街の飲食店では客も店員も外国人のケースは、普通の光景だ。人口の3%が外国人と言っても、20代に限ると9.5%、10人に1人が外国人だ。30代前半を含めると8.8%のこと。かつては言語の問題から接客業で働く外国人は少なかったが、今では名札を見なければ日本人でないことに気付かないことが多い。バス運転士が特定技能に認められたのが24年と遅く、現在では制度利用は始まったばかりだ。仮に在留期間に期限の無い特定技能2号に変更されれば、2世は日本語教育も不要だろう。例えば愛媛県上島町は、しまなみ海道近くで風光明媚な場所だが、町外に出るのはフェリーが必要だ。こう言った場所など外国人ドライバーを望む地域が多い。出生数の減少は、国の予測よりはるかに早い。いずれ外国人を求める傾向は全国に広がるだろう。新潟も複数人の外国人で(他の都市に先駆けて)実績を重ねることが必要だ。
15 その他	自家用有償旅客運送が全国レベルでは如何に多いか、「路線バスの旅Z」の16弾(2021年6月15日放送)を材料に、調べてみた。ルートは4日間で岡山後楽園から尾道、出雲大社を経由して山口錦帯橋へ目指すもので、到達に成功している。乗車した路線バスは全部で31本、うち公営バスはゼロ、民間バスは20本、コミュニティバス(緑ナンバー)が7本、コミュニティバス(白ナンバー)が4本だ。この4本が交通空白地域を走る自家用有償旅客運送だろう。運行箇所は中国山地を縦断するもので、往復乗車したので実質2本だが、民間の路線バスを繋ぐルート上有るので、大変貴重なものだ。緑ナンバーのコミュニティバスは瀬戸内海側の県境付近の集中している。人口が多い山陽側は、民間企業が運行を担い、山間地域は行政が車両を購入しドライバーを工面しているのだろう。新潟市も近い将来、運転士を用意出来ない会社に代わり、白ナンバーの路線バスを走らせる日が来るのかも知れない。

15 その他	新潟交通の資料によれば、2023 年度を基準に 2030 年度には 90 人の運転士不足が生ずるとのこと。人員不足から 23.3% の運行が減便・廃止になると取って良いだろう。つまり「公共交通じまい」を迎えることは避けられ無い状勢だ。新潟交通観光バスは西蒲区を中心に路線バスを、他のバス会社・タクシー会社に譲って来た。だが、西蒲区・南区は人口減少が著しく、早晚これらの廃止も日程に登るだろう。京都府の木津川市地域公共交通計画では、コミュニティバス等に、「運行継続条件」を設けている。コミュニティバス(1 日 8 便)で 1 日 10 人以上の乗車、予約型乗合タクシーでは予約日に 1.5 人以上の乗車を条件としている。かなり緩い基準だが、便数を別にすれば南区の区バスの実績は継続困難な水準だ。金剛バスが廃止された際、近鉄バス・南海バスがコミュニティバス方式で引き継いだほか、金剛バスの車両を購入し、自家用有償旅客運送を始めた町村もあった。新潟市も新潟交通の車両を買い取り、消防 OB 等が運転する日が来るかも知れない。
--------	---

## ■その他

内容
南区の公共交通機関が不便な点について。南区は JR は無く、バスも 30 分に 1 本ほどのペースでしか来ない公共交通機関でのアクセスが悪い土地になってきています。車の利用者が増えた結果、平日の通勤ラッシュ時の国道 8 号は大渋滞です。新しく中央環状もできていますが、それが交わる上塩俵の交差点はいまだに混雑しています。もっと公共交通の手段や本数を増やすべきではないでしょうか。