

主なご意見・ご要望(R7.3)

■ 鉄道について

分類	内容
6 アナウンス	新潟駅エスカレーターの(右側)歩行を禁止にしてほしいです。都内のエスカレーターは、当たり前のようにエスカレーター歩行は禁止なので貼り紙等で注意喚起をしてほしいです。というのも以前エスカレーターを降りている時に、歩行者が子供にぶつかり転びそうになりました。エスカレーター歩行は転倒事故の原因にもなりますし、安全管理の面からしても歩行禁止にするデメリットはないと思います。
13 線路・踏切	越後線の信濃川橋梁は 80 年以上経過していますし、単線なので複線の橋梁に架替えし、上所駅から白山駅を複線化すべきです。
17 その他	3 月に上所駅が開業し、新潟南高校、新潟江南高校、北越高校への通学生の利便性が向上しました。いいと思いました。次は、沼垂駅を作り、万代高校、明鏡高校の利便性向上を図るといいと思います。新潟駅からのほか、朝の通学時間帯には信越本線、白新線からのダイレクト便モーニングライナーの運行も必要と思われます。事業主体は政令市である新潟市の交通局、または新潟市や港湾関係事業者の出資する第三セクター方式になります。この御時世、採算性や新たな出資法人を設立することに疑義を持たれる向きも多かれと思いますが、新潟地下開発株式会社が解散するのでトントンです。社名は新潟臨海高速鉄道がいいと思いました。

■ バスについて

分類	内容
2 運行頻度・ダイヤ	路線バスの本数が減便になった影響で、最終のバスに乗る乗客が多すぎて全員乗り切れないような状況が発生している。当然掴まるところもないし、信号ではブレーキをかけても止まることができず、オーバーランしてしまっている。1回ではなく信号で止まるたびに。交差点の真ん中で停止してしまっているような状況。バスが先頭だったためそれで済んでいるがバスの前に他の自動車がいた場合、最悪突っ込んでいます。人手不足、人員削減は分かるが、安全上問題があると思うので祝日前夜、金曜日夜だけでも特別ダイヤにするべきである。休日が混むと思いがちだが休日の方が意外と分散するため、終バスに集中するようなことはなく祝日前夜、金曜日夜の方が圧倒的に混んでいる。乗客数の状況をしっかり確認するべきである。
5 情報	W1 系統「新潟科学技術学園前」バス停降りてすぐの場所に位置する新潟工業短期大学が募集停止となるようです。学校法人としては引き続き新潟薬科大学(2027 年度新潟科学大学に改称予定)、附属専門学校を運営を行うようですが軸足は既に秋葉区朝日、新津駅前地区にシフトしていることを鑑み、バス停名を改めるとよいのではないのでしょうか。「寺尾西五丁目」または「上新栄町五丁目」など。同じ有明線では「帝石前」も昔の名前感が強いです、秋田中央交通 121,131,133 系統同名バス停と乗り間違える可能性もあります。「INPEX パイプライン前」または「青山五丁目」が良かったと思います。
11 料金	新・新潟駅バスターミナルが開業して 1 年経ち、南北直通路線もでき、便利になりました。【S61(B12 直通)】長潟線。さて、新潟市内均一運賃区間ですが、おおむね古町起点約 4.5km 程度までのエリアの設定となっているようですが、この駅南方面の設定は鏡までの、古町起点 3.3km 区間までとなっていて、他方面より短くなっています。おそらく南北直通路線が東西の跨線橋経由だった名残だと思いますが、現状不公平感がありますので、古町から 4.0km の弁天橋か、4.4km の原の台まで拡大されてはいかがでしょう。将来的には均一制度廃止や起点変更、ゾーン制運賃導入など抜本的な改革も必要だと感じます。

12 接客・ホスピタリティ	他事業者の路線バスを利用すると車内前部に「筆談具があります」というステッカーを貼付しているケースが見受けられます。新潟市区バスにもあったと思いますが、新潟交通の路線バスでは見かけません(一部子会社車両にはあった気もします)。聴覚障がいの方の利便性を図るもののようですが、新潟交通では不要と判断されているのかもしれませんが。運転手の中には手話対応可能の人がいるかもしれませんが、読唇術やスマホやタブレット端末の口述入出力での対応という方策もあるでしょう。乗客への充実した案内を図るのであれば「筆談具ありません」「手話対応可能です」などと適所に掲示すると良いと思いました。
15 その他	政令指定都市の中でも本市と人口減少率 1 位 2 位を争う北九州市の市営バスは、減便から一転 4 月から増便すると言う。2024 年度、運転士の初任給を最大 4 万円、年間賞与も 2.2 ヶ月増やした結果、採用人数が好調だと言う。新潟交通の運転士は、今後毎年 20 人から 30 人が退職し、この半数程度しか採用出来無いとしたら、近い将来どうなるのかは明らかだ。儲からない路線を維持し収益を悪化させた上、運転士の待遇を低下させ新規採用もままならないのが新潟交通だろう。このままでは、運転士の奪い合いに勝てる見込みは無い。コロナ禍などの外部要因が無い現在、経営者の責任が問われるのは当然だ。公共交通が維持出来無ければ、行政の責任も問われる。おそらく現在でも続いていると思うが、京都市営バスでは一部民間委託を行っている。運転士の待遇を改善することを条件に、刷新された経営陣との契約も考えた方が良い。今も有るかもしれないが、残業なしの短時間(20 から 30h/週)正社員の雇用形態も導入すべきだ。
15 その他	バスについてですが、新潟交通が最近減便ばかりです。そこで新潟市交通局をつくり、公営でバス運行をする。もしくは高速バスで実績のある、アイケーアライアンスか泉観光バスに、新潟市の路線バス事業に参入してもらうのも考えてもらいたいです。やはり新潟交通 1 社独占では簡単に減便や殿様商売になってしまっています。
15 その他	今年は 2015 年の新交通(新バスシステム)“ツインくる”導入 10 年となり、現行の老朽連節バス更新検討の節目の年にあたる訳ですけれども、連節バスの更新に異論は無いですが、果たして所期の目的を達成できていたのか、例えば一般車両と比較して定員 2 倍の触れ込みでしたが実際の輸送量は何倍でどの程度その威力を発揮しているのか、稼働率が低いように見えました。車体別に何パーセントで一般車両比での立ち位置はどうか、価格 3 倍、寿命半分程度の個体ですが、どの程度経済効率が実現したのか、その点を示されたうえで計画を立てられるとよろしいかと思います。
15 その他	岐阜市街を走る連節バス「清流ライナー」が 3/22、装いも新たに 2 代目となる新車「GIFU RED OMNIBUS」として運行を開始しました。新潟市でも 2025 年度連節バスの更新の可否を検討し、必要とあらば 2026 年度にも 2 代目連節バスが走り出す勢いのようです。現状の連節バスは新潟駅-青山間を中心に快速運行を行っていますが、宮前通などの通過バス停にダイヤホールが生じ、日中最大 20 分間隔となる不便が生じています。この解消を図ることと、3 年後に鳥屋野潟南部エリアで大型倉庫型店舗が開業し、路線バスでの来訪者が増えることを見込み、次世代連節バスは市役所前-新潟駅-南部営業所・市民病院前に建て替えると良いと思います。現在の萬代橋ライン BRT 改め BUS(ピーユーエス)は全車単車運行各駅停車に、市役所前-新潟駅-南部営業所系統と市役所前-新潟駅-市民病院系統は全車連節バス「ツインくる」での運行とし、系統番号 B2「萬代・コストコ・亀ジャライン」BCK(ビーシーケイ)と B3「萬代・コストコ・学館ライン」BCG(ピーシージイ)の交互運行にするといいと思いました。
15 その他	2025 年度内に連節バス更新計画を策定するようですが、現在の車両は早かれ遅かれ老朽化に伴い廃車になります。廃車になったらず鉄処分とするのではなく、2-4 号車はヤフオクで売ってください、購入する個人法人に高く売れば市財政に寄与します。1 号車は売却するのではなく動態保存でお願いします。京成バスも連節バス初号車は保存しています。新潟市が日本初の本格的 BRT 新都市バスシステムを構築した点で産業遺産、行政資料としての価値が高いものです。新津鉄道資料館構内や震災復旧リニューアルを兼ねて鳥屋野交通公園構内での運行を期待します。ゴーカートコースでもいいので。

■その他

内容
中央区の交通が不便で新潟 2km 都心とか衰退するだけで意味無さすぎるので公共交通機関を整備してください。そこで LRT やモノレールを希望します。LRT やモノレールの導入は、渋滞の解消や環境負荷の低減、高齢者を含む誰もが利用しやすい移動手段の確保、地域経済の活性化など多くの利点があり、持続可能な都市発展のために積極的に推進すべき施策です。また、バスよりも環境に優しく LRT は維持費も比較的低コストなので効率が良いです。具体的には新潟駅、万代、古町、市役所、県庁、市民病院、ビッグスワン、大型商業施設予定地、新潟駅の環状線を整備しましょう。期待される効果は、沿線地域の人口増加、地価上昇、移動の効率化、渋滞の緩和、移動の利便性など、新潟 2km と鳥屋野潟南部地区、白山地域などがまとまり中心部の活性化にも繋がると思います。ぜひ将来の世代のためにも一部区間だけでも良いので検討をお願いします。
デジタル障害者手帳「ミライロ ID」というものがあります。障害のある人に向けたスマホ用アプリです。マイナンバーと紐つけることで、市町村発行の障害者手帳の機能をスマホ画面上で発揮できるものです。カバンや財布から取り出していた障害者手帳を、スマホでパッと提示できます。新潟県内絡みの交通事業者では航空 3 社、鉄道 4 社、旅客船 3 社、新発田市(コミュニティバス)で利用できますが、新潟市(区バス)、新潟交通などバス協会傘下の乗合バス事業者、トキエアは未参加となっています。近県の乗合バス事業者では山交バス、会津バス、長電バス、アルピコ交通、富山地方鉄道などで利用可能となっています。新潟交通、新潟市区バス、住民バス、トキエアでも利用可能となるよう、関係各機関様におかれましては導入に向けたご検討をしてくださるようお願い申し上げる次第です。
東大通道路空間再構築検討会議の議事録を拝見させて頂きました。国土交通省が提唱する「まちみち広場」→街路空間再構築・利活用に向けた取組の機運を高め、全国画一的な整備事業を新潟市でも導入される構想のようで、非常に良いことだと思います。ですが、東大通での整備となりますと、LRT 敷設構想をまだ完全には断念していないようですので、同構想との調整が必要と思われますが検討されていないように見受けられます。LRT を開設する場合、せっかく再構築した広場をまた改築せねばならず、効率的な社会資本投資に反することとなります。そこで、整備にあたっては現在有耶無耶な存在となっている LRT 整備構想に関しては完全にドメを刺す、もしくは将来 LRT 整備時に必要となる空間を暫定的に確保した内容とする必要があると考えます。
新潟市内のタクシーの営業エリアの分けに関して。新潟市内が合併した関係で新潟市内のタクシーの営業エリアが合併前の新潟市区分けベースになっている。料金面や配車アプリや電話などで配車依頼すると対応する会社がわからないと使いづらいので、新潟市全域(+聖籠町)にするのか、現行の 8 つの区をベースにするなどわかりやすいようにしてほしい。
新潟交通の路線バスは運転手不足で減便が進んでいます。もはや JR と路線バスだけでは公共交通は成り立たないのが現状です。新潟空港へ鉄道や新幹線導入も必要ですがモノレールや次世代ロープウェイ zipper を検討すべきです。新潟市は危機感を持って対応して頂きたいです。
鳥屋野潟南部開発が決定し、大型商業施設開業後、深刻な渋滞発生が懸念されます。バス増便や新交通システムを導入すべきです。