

主なご意見・ご要望(R7.6)

■鉄道について

分類	内容
1 運行頻度・ダイヤ	JR の増便を望みます。政令指定都市にありながら 20 分に 1 本(内野・新津・豊栄まで)が基本とは少ないです。朝夕は 5～10 分に 1 本、日中は 12～15 分に 1 本くらいまで増やすべきです。
7 決済方法	東急のデジタルチケット Q SKIP の半額キャンペーンは、今回で 2 回目だ。半額にしても普及しない理由は簡単だ。スマホで購入し一日券を画面に表示するものだが、QR コード対応の改札機数は最小限で、読み取り自体が商店のセルフレジと同じでスピーディーとは言えない。更に、世田谷線と路線バスは駅員・運転士に画面を提示するアナログ形式で、昔の紙の定期券と変わらない。(東京都の敬老パスなどを除けば)若い職員は初めての目視体験かも知れない。一方 QR コードに落とし込むだけなので商品展開が容易なため、東急のワンデーパスだけで 7 種類もある。JR の青春 18 きっぷはアナログを嫌い、最悪になったが、フリー切符では、工夫を凝らした商品展開が始まった。中でも JR 西日本の「岡山香川ワイドパス」は、3日間 3600 円で某 CM でも有名な小豆島行きのフェリーにも何度でも乗れる。エリア内の特急には、特急券購入で乗車券としても使える。ただ、有人改札でスマホの券面を見せるらしい。これでは 18 切符の自動改札化、転売禁止のうち一つしか満たしていない。乗車方法も過渡期にあるが、ぜひ JR 東日本ももっと魅力的なフリー切符を開発して貰いたい。

■バスについて

分類	内容
2 運行頻度・ダイヤ	初めて要望を申し上げます。『新潟市観光循環バス』についてとても便利なバスだと思います。しかし、観光と謳うのであれば、改善の余地ありかと思います。2025.6.15(日)に乗車し感じた事を記します。水族館前(マリニピア日本海)へ行った際、現行の便数では、すし詰め状態でした。これから需要が高まる時期です。近隣の観光に立ち寄るためにも、土日祝日は便数を増やすべき。市民の足はもちろんのこと、観光客の導線として伸びしろがあるのに、勿体無いです。
5 情報	新潟交通が昨年6月に公表した移動等円滑化取組計画書によると高齢者、障害者等が公共交通機関を利用して移動するために必要となる情報の提供として「お客様の問い合わせ手段を電話に加えて、Web 問い合わせフォームを活用する。」とされていますがまだ実施されていないようです。当方は車椅子利用者でなるべく乗車予定の前日までに利用区間、時間等を電話でお伝えするようにしていますが、Web 問い合わせフォームでの申込も可能になるようでしたら双方効率化が図られ便利になると思いますので早期のシステム導入に期待しております。よろしくお願いします。
15 その他	ハードオフエコスタジアムやビッグスワンスタジアムでイベントやプロ野球の大きい試合があるとバスに行列ができて輸送力が足りないと思います。そしてその不便さに伴い新潟駅南口から会場周辺までの道路が自家用車等で大変混雑し路線バスの運行に著しい遅延が発生しております。このような現状を踏まえ、以下のような対策をご検討するのはどうでしょうか。1 バス専用レーンを駅南口から会場周辺まで整備 2 バス優先信号の導入 3 バスに変わる新交通システムを導入(LRT 等)

■その他

内容
今年の夏に鳥屋野潟南部開発が着工するとのことですが、現状周辺の弁天線などの幹線道路はイベント時や朝夕の渋滞が深刻です。完成した後は今よりも更に渋滞が深刻化する懸念があると報じられています。ただでさえ、新潟市は JR しか軌道系がないうえ、路線バスは減便するなど公共交通が脆弱で車に頼るしかない状況です。対策としては弁天線にバスレーン設置するだけでなく、渋滞に左右されない新交通システム（モノレールや次世代ロープウェイ Zippar）導入を検討すべきです。
鳥屋野潟南地区に 2028 年に大規模な商業施設ができるということが本格的に動き出しているところで、日々渋滞が起こっているエリアであるので 4 車線化も進めていくという話が出ていますが、果たしてそれだけでどうにかなるとは思えないが私の見解です。そこで次世代型ロープウェイを鳥屋野潟南地区から新潟駅間で導入することを提案します。プラーカのあまりフロアに乗り場を作り鳥屋野潟南地区はビッグスワンやエコスタにもアクセスしやすいように乗り場を配置していけば良いと思います。実現できれば観光客を呼び込む良い要素になると思います。導入に前向きに考えてもらいたいです。
新潟空港へ新幹線や鉄道、新交通システム乗り入れを検討すべきです。今の新潟空港は車以外では新潟駅から出るバスくらいしかなく不便です。新潟空港が発展するには公共交通とつながり利便性向上が不可欠です。トキエアさんの尽力で札幌丘珠、中部便は就航（仙台便は夏以外運休になりましたが）、神戸や東京、佐渡便就航に向け動いているなど利用者増加の見込みはあります。ただ空港利用者増加だけでは限界ですから、新潟駅から新潟空港間の沿線施設利用などで需要を見出すのが望ましいです。大形駅から延伸なら、教育機関（高校、大学など）や木工団地や工業団地（津島屋あたり）利用者を取り込みますし、新潟西港経由なら万代シティ、朱鷺メッセ、佐渡航路、臨港病院、山の下海浜公園等の利用者を取り込みます。新潟県が本気になればできないことはないと思います。期待してます。
新潟市の公共施設の再編は、少しは進みそうだ。合併以来、再編が進まなかったのは、吸収合併された側の職員の定年後の職場を残したかったからだろう。人員調整が進んだ現在、施設の統合再編が可能になったと言う事だ。いずれ中核市並みの人口に減少する以上、施設の取捨選択は必要だ。道路、交通手段も同様だが、（例えば）学校統合に伴いスクールバスが必要になれば、新たな交通手段と言う教育費増も見込まれる。ただこれは例外的で、民間バス路線を始め公共交通手段は人口の多い地域に集中し、過疎エリアは減少するだろう。山地の割合が少ないに関わらず、過度に新潟市民が自家用車に依存している以上、年少者の親や免許返納世代は街中への住み替えを考える必要がある。かつて盛んに言われた基幹公共交通軸の利用がほぼ手付かずなのは、人口減少を見越した先見性のある施策として評価出来る。「幸せな縮小」社会では、財源も減る以上、ごく自然に交通インフラも（維持できるものを残すよう）取捨されるだろう。
新潟市は公共交通機関が脆弱で政令市ながら JR 以外の軌道系が一切ないです。それもありマイカー依存社会ですがマイカーは地球温暖化の原因となる温室効果ガスを大量に排出します。地球温暖化は今や猛暑や豪雨が頻発するくらい深刻なレベルです。新潟市も例外でないです。今後の地球環境を考えればマイカーへの依存を下げるために環境負荷の少ない軌道系や次世代ロープウェイ Zippar を検討すべきではないかと考えます。新潟市中心部や新潟空港、流通センターあたりへ整備すべきです。市議会で議論してほしいです。