

主なご意見・ご要望(R7.8)

■鉄道について

分類	内容
1 運行頻度・ダイヤ	上越新幹線において、現在臨時列車として運転している「とき 85 号」と「とき 91 号」につきましては、元々定期列車だったのですから、今回のダイヤ改正までに必ず定期列車に戻して下さい。特に 91 号は、日帰りの旅行や出張で非常に重宝されている便ですので、確実にお願いします。また、85 号は最高速度向上前と所要時間が同じようですが、こちらも確実に所要時間を短縮して下さい。かなり以前から同様の意見が多く出ているのですが、きちんと改善されるのでしょうか。

■バスについて

分類	内容
6 決済方法	クレジットカードやデビットカードによるタッチ決済に対応して欲しいです。(VISA、MasterCard、JCB) Suica やりゅうと以外の支払い選択肢を増やして欲しいです。インバウンド需要も対応できますので。
9 車両	先日、帰宅途中に新潟駅ターミナルでずっとクラクションを鳴らし続けているバスが居たのですが、車線の真ん中で停ったまま動かず運転手も居ませんでした。故障だと思うのですが、よく見るとバスの後ろはキズやヘコミだらけでボコボコ。クラクションが鳴りっぱなしだったこととの関連は分かりませんが、最近はキズやサビが目立つバスも多く、X の運行情報を見るとバスの故障が原因の遅れや運休が多いように感じます。政令市の中心部を走るバスがこの有様で恥ずかしくないのでしょうか。赤字でバスを修理するお金も無いのでしょうか。毎日バスで通勤している身としては、ボコボコのバスが来るたびに「このバスは大丈夫なのか」「エンジンやブレーキも整備不良なのでは」と不安になってしまいます。
10 バス待ち環境	毎朝、新潟駅の乗り場 10 から曽野木ニュータウン行きのバスを利用しています。10 番線は美咲合同庁舎行きも一緒になっているため、朝はかなり長蛇の列になります。その列が行き先別になっていない事からバスに乗る際、誰がその行き先の列の最後の人かわからない為後ろに並んでいた人に割り込まれ、折角並んでいて座れそうだったのに座れない事が度々あります。今朝も割り込まれ思わず声を荒げてしまいました。スペース的に難しいかもしれませんが、新幹線の乗り場の様に先発、次発の列に分けていただけませんか。早急に対応願います。
15 その他	第 3 回路線バスネットワーク関係者協議会で、奈良交通の例が紹介されているこの会社について補足すると奈良交通の運行エリアは全県を超えて、京都府(人口が急増している木津川市)や和歌山県まで伸びている。日本一の距離と言われる大和八木駅から新宮駅までの運行はこの会社だ。新潟交通に比べ収益に関し工夫を凝らしていると思う。例えば、今年 3 ルートから 1 ルートに減ってしまった奈良市のぐるっとバスや、明日香村のカメバスも、奈良交通が運行している。これらの観光系周遊バスのほか、橿原市や桜井市など多くの公的コミュニティバスを運行している。これは収益率 100%未満の路線に、上手く公的資金が注入されるよう工夫している証だろう。また JR 奈良駅西口は、路線バスの待機出来るし、関西本線の高架下にもバスが駐車されており回送距離を減らしている。新潟交通も、人口減少が甚しく収益の見込みの無い路線についてはコミュニティバス化へ動くべきだ。岡山市の例も紹介されているが、「公設民営」の岡山版について言及が無いのは残念だ。地方都市で公的資金が注入しないで、幸せが得られる都市は限られるだろう。交通事業者と公共団体の協力が欠かせない。

15 その他	リクルートワークス研究所は、労働供給制約社会が来るとして 2023 年 7 月に都道府県別の労働力充足率の予測を発表している。新潟県の充足率は、2030 年 84.8%と福島県に次いで下から 2 位、2040 年は 58.0%と全国最下位。新潟交通はこれらの警鐘を軽視し過ぎでは無いか。昨年運転士の初任給を 2 万円上げたと言う事だが、効果が薄いことを考えると改定前の給与が低く過ぎたのでは無いか。運輸業界内の運転士の奪い合いでは、敗北が予想される。バス利用者数は、旧 BRT 開始前まで回復している一方、運転士数が減っている以上、DID 地区以外は全国で一般的に行われているように、路線ごとの赤字額を行政等にしし減便・廃線にして、運転士を DID 地区に回すのが常識的だろう。越後曽根駅・白根線がタクシー会社に変更されたのが良い例だ。そうでなければ、行政が運営費を支出するコミュニティバス化は必要だ。新しい連節バスを公設民営の萬代橋ラインに入れ、古いバスは新潟交通に譲渡し、駅南路線に使わせれば良いと思う。
15 その他	短時間正社員とは、就業時間が違うが待遇は同じと言うものだ。ユニクロの「4 時間正社員」、モロゾフの「ショートタイム社員」が該当する。このほかイケアにもあるようで、(主に女性)パートタイムのまま正社員として採用するのだろう。2017 年には、広島電鉄がこの制度を採用している。同社の場合、65 歳定年後から 70 歳までのシニア社員に、この制度を適用している。拘束時間と就業時間を同一とする方法として、人材採用に腐心する交通事業者へ導入をお勧めしたい。勿論、社員が短時間正社員を選択するに当たり、性別・年齢に関係無く、昇給・昇進に差を付ける必然性も無い。奈良交通のデイトム社員(運転士)も雇用形態が正社員とあるので、この範疇に入るだろう。オランダでは、働く男性の 27%、女性の 75%が短時間正社員との事らしい。日本では様々な格差を設けたがるが、ほぼ同一労働同一賃金が守られているらしい。勿論日本よりオランダのほうが女性の就業率は高い。路線バスネットワーク関係者協議会に、奈良交通の例を資料提出されており、新潟交通に(主に女性の)短時間正社員採用を迫っているようで、頼もしい。
15 その他	市資料で、バスのサイズを小さくすることで普通免許 2 種で運行出来るようになったとし、愛媛県上島町町有バスの例が紹介されている。ただ、もともと道路交通法の旧 80 条バスと言うことも紹介して欲しい。自家用有償旅客運送と言われるもので、資料中の写真を見ても、白ナンバーだ。民間バス・タクシー会社が運行を担っている場合は緑ナンバーの事もある。全国では普通だが、新潟県では 80 条バスはほとんど無いため、前提部分で説明不足があるかも知れない。例えば、巻駅-角田線、巻駅-浦浜線などが民間会社が運行休止した場合、市有バスとして普通免許の自家用車で代替する事も可能だろう。つまり 80 条バスでは、そもそも民間会社が主体としては成り立たないことも、合わせて紹介して欲しい。
15 その他	市資料を見ると、昨年 2024 年に新潟交通のバス利用者が旧 BRT 開始前年 2014 年の水準(約 2000 万人)に回復した事が分かる。2014 年は市と協定を締結し、6 年ほど続いた年間総距離を固定した年なので、大変喜ばしい。勿論現在の目標 30 回/人年には、遠く及ばないが。神奈中バスは、運転士不足を理由に相模原市緑区の 11 路線を 27 年 3 月までに廃止したいと協議会に申し入れた。「路線バスの旅」の初回に乗った路線も含まれるので感慨深い。京都府木津川市の「公共交通だより」(協議会発行)2023 年 12 月号では、奈良交通から、市内 3 路線の廃休止・減便の申し出があった事を報じている。結論は読み取りづらいが、関西らしく路線別赤字額を明確に提示するなど、申し出はとても分かりやすい。前市長が主張した人口集中地域で路線集約し、郊外路線に資源を回す方式は、運転士不足と経営困難で難しくなっている。収益の低い過疎路線は、コミュニティバスなどに引き継ぐのが必然だろう。

■ その他

内容
地方自治体の都道府県や区市町村の工夫や対策をお願いいたします。

お願いします。新潟～羽田間の航空便を復活させて下さい。上越新幹線の開通に伴い定期便が廃止されてから 40 年以上が経ちますが、近年、上越新幹線は、北陸新幹線の開通やコロナ禍の影響による減便や無駄な停車駅増加によって非常に不便になっている上、東北(秋田・山形)新幹線の度重なる車両トラブルにより、安全面・技術面でも一気に信頼を失っています。今の状況下、この定期航空便を復活させれば、羽田～新千歳や羽田～福岡などのドル箱路線と引けを取らない存在になるはずです。JR 東日本に危機感を持たせるためにも、新潟～羽田の航空便復活をお願いします。

新潟西バイパスの小新インター付近は流通センターや大型ショッピングセンター、きらめきタウン小新 高校などがあって利便性が高いのですが公共交通機関は本数が少ない路線バスのみで車がなければ不便な地域です。またトラックやマイカーが多く渋滞や混雑も激しく交通事故の危険性も高いです。そこで解決策としてモノレール、LRT、次世代ロープウェイ Zippar といった新交通システム導入を提案します。新潟駅(ビッグスワン、黒埼)方面や内野(新通経由)方面を結ぶことで車を使わず通勤通学だけでなく日常生活が送れるのではないかと思います。新潟市にはぜひ決断をしていただきたいですね。

日 7000 歩で、がん・心筋梗塞・糖尿病・うつ病・認知症のリスクが軽減される説は広く知られようになったが、新潟市民の歩数は政令指定都市 20 市で最低、寿命は 2020 年統計で男性 13・14 位タイ、女性 12-14 位タイは余り知られていないかも知れない。歩数は公共交通の発達と正の相関、車依存と負の相関にあると言われている。新潟市健康づくり推進基本計画において、主な死因で全国平均を 30%を越える区を紹介している。脳血管疾患では北区、東区、江南区、南区、西蒲区、心疾患は南区で顕著だ。健康づくりの取組の違いもあるだろうが、恐らく公共交通の利用機会が全国平均を下回る土地柄も影響しているだろう。市としても健康寿命が伸びれば、医療費の削減が可能だ。商業的観点よりも健康づくりの観点からウォーカブルな街づくりが必要だ。ユーロヴェロほどとは言わないが、自転車利用や歩行者に優しい街・道路づくりが行政には求められる。

2020 年の市区町村別長寿ランキングで男女とも、10 位以内に入っている街が二つある。川崎市麻生区(18 万人)と滋賀県草津市(14 万人)だ。共通するのは、都心・中心都市から遠く、公共交通(1 時間前後)で通うサラリーマン世帯が多い点だ。鉄道(小田急線と東海道線)駅近くに、大きなスーパーがある点も共通している。今も人口増が続く草津市は滋賀県の第 2 の都市で、大津市には無い百貨店が駅に隣接している。通勤で新百合ヶ丘駅、JR 草津駅から乗ってもすぐ座れる訳では無い。階段を使い、買った物を持つ事で、自然に運動している事と同じになるだろう。「何となく車に乗っている人の行動変容」を促すために、公共交通の利用のおまけ・ご褒美に、健康や長寿が付いて来る事を強調するのも良いのかも知れない。