

主なご意見・ご要望(R7.9)

■鉄道について

分類	内容
1 運行頻度・ダイヤ	JR の増便(特に朝夕)を希望します。
1 運行頻度・ダイヤ	上越新幹線「とき」の定期列車増便を強く求めます。どう考えても 1 日 24 往復は少なすぎです。最低でもあと 5 往復は増便し、その増便分はいずれも途中停車駅が大宮・上野を含めて 5 駅以内の速達タイプでなければなりません。他の方も書かれていましたが、3 年前のダイヤ改正でコロナ禍の影響による定期列車減便が行われたのを境に、特に日中以降の下り新潟方面の利便性低下が著しく、日帰り利用では非常に使い勝手が悪くなっています。臨時列車を乱発しているようですが、そんな余裕があるのであれば、その枠を利用して速達タイプの定期列車を増便すべきです。単に最高速度を上げるだけではなく、もっと便利に使えるようなダイヤにしなければなりません。遅くとも来年 3 月のダイヤ改正までには必ず増便してください。大宮以南が逼迫しているから増便できないというのは大嘘です。

■バスについて

分類	内容
9 車両	6 月議会定例会によれば、連節バスの実質稼働率は 6 割程度とのこと。2013 年に入札が行われ、15 年稼働が始まった新潟市の連節バスは、スカニア・ボルグレン社製だ。当時国内では連節バスが製造されていなかったためだ。ところが、日野自動車といすゞ自動車で共同開発した車両が発売されると、以降ベンツやボルボ等から一斉にブルーリボン(日野)、エルガデュオ(いすゞ)の導入が進んだ。2020 年 7 月運行開始した横浜市営バスの「ベイサイドブルー」、同年 10 月の東京 BRT もそうだ。2024 年 4 月の東急「タンデムライナー」、同年 7 月の横浜市戸塚区の神奈中「ツインライナー」もそうだ。日本の道路事情に通じたメーカーで、故障にも即刻対応してくれる車両を選ぶのは当然だ。勿論、入札すれば直接為替相場の影響を受けない国内メーカーが落札するのは畢竟だ。納入期間も前回より大幅に短縮されるだろう。公設民営を辞めるならともかく、簡単な仕様で早めに更新すべきだ。
11 料金	コロナ禍が忘れ始める一方、物価高が家計を直撃している。その中で、各地の敬老パスが変化を見せている。横浜市の敬老パス(70 歳以上)は 2022 年 10 月から IC カード化と共に負担額が細分化された。今年 4 月以降は 75 歳以上で免許証を返納した者は、3 か年自己負担無しでバスを交付されるようになった。東京のシルバーパス(70 歳以上)は今年 10 月から大幅に自己負担が軽減される。また来年度以降 IC カード化が計画されている。カード化に伴い横浜市は、バス車内や地下鉄改札口(有人)に専用読み取り機を設置したが、東京都は対象バスが多いだけに、システム改修で対応するのか楽しみだ。新潟市のシニア半わりは、2021 年 10 月に上限を設けたこと以外、大きな変更は無い。更に進化の余地は無いのか、考えてほしい。65 歳以上の人口は減少しても、年齢構成は更に高齢化する。元気に街に出て買い物することで、健康増進、交通安全、消費拡大を図れると思う。

15 その他	路線バスネットワーク関係者協議会の開催要綱を見ると、2030 年 3 月までの 5 年間とある。担当者も 3 人位変わる計算か。正確な会議録を残す必要があろう。さて構成員は行政職員が半数の 7 人に対し、バス協会、新潟交通は 2 人だ。市域を走る路線バス会社は、親会社の新潟交通と子会社の新潟交通観光バス、その他数社となる。協議会の設置目的が新潟交通(株)の運行に限定されているのは分かるが、運転士不足から新潟交通観光バスも風前の灯に近い。については開催要綱を変更し分科会を設け、区・住民バスの運行者のバス会社・タクシー会社との討議の場を設ける必要もあろう。2024 年問題を前に廃止された金剛バスの解決策は、結局コミュニティバス形式だった。新潟交通グループの場合も、収益の見込める路線は残しても、人口集中地区以外は減便・休廃止は止むを得ない。引受会社で路線を継続して貰えるには最低限の保障が必要だろう。
15 その他	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。もはや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	食料品値上げのニュースに隠れて、路線バスの値上げは当然視されているのか、大きなニュースにもならない。この 10 月から東急バスは均一区間 230 円から 250 円(IC240 円)へ、小田急バスは同 240 円から 250 円へ値上げされる。両社とも 2 年連続の値上げだ。一方都営バスは 210 円、川崎市営と横浜市営は 220 円のままだ。やはり、諸費用の上昇の他、特に民間では運転士の確保に苦心している様子がうかがえる。新潟交通も、半分は市営バス化しないと維持出来無いのではないかと危惧する。その場合、収益性の低い路線でも廃止しないとと言っても、市民は納得しないだろう。減便はマイルドな廃止のようなものだ。単なる悪い夢に終わることを願うものだが。
15 その他	市資料によれば、2024 年の路線バス利用者がコロナ禍前の 2019 年のものより少ないと、利用者が回復していないとしている。ただ旧 BRT 協定を締結した 2014 年の利用者数に匹敵する回復を見せている。市の人口はこの 10 年で 4 万人は減少しており、減便などで総運行距離も遥かに減少している筈だ。旧 BRT 開始後の利用者増は、路線集約により生じた余力で人口集中地区に新規路線を開設した点、シニア半わりをスタートさせた点が理由だろう。2024 年にはシニア半わりの利用者も、最も利用者が多かった 2019 年に次ぐ人数を記録した。一方この間、新潟交通の従業員は約 100 人、グループ全体で約 300 人が減少している。車両用燃料費、車両更新費、人件費は年間数億円は違ってくる筈だ。不動産・旅行事業の収入で黒字を維持しているが、持続可能な路線バス事業には運転士の獲得が欠かせない。従来から言われている待遇改善に、一層努めて貰いたい。

■その他

内容
新潟空港へ鉄道や新交通システムを導入すべきです。
新津駅から巻駅まで LRT か DMV(デュアルモードビーグル、鉄道と道路の両方を走行できる交通機関)を導入してほしいです。新津巻間は国道 460 号しかなく狭い片側 1 車線で移動も大変で路線バスは新津白根間くらいしかなく本数も少ないです。また南区は鉄道がなくどこに行くにも大変です。導入されれば新潟市中心部を通らず行き来できますし、羽越本線の新津新発田間や磐越西線と相互乗り入れ可能になれば増便や直通で利便性も向上します。再エネ(特にメガソーラー)やデータセンターのように環境負荷が大きい事業とは違い環境にやさしいと考えます。
1 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。