

## 主なご意見・ご要望(R8.3)

### ■鉄道について

分類	内容
1 運行頻度・ダイヤ	東京 20:04 発とき 91 号を、いい加減に定期列車に戻して欲しい。百歩譲って臨時列車のままとしても、毎週土曜日や祝前日は確実に運転しないとダメ。金曜日や祝前日を除く日曜日、祝日は運転するのに、一番必要と言える土曜日や祝前日に運転しないというのは理解に苦しむ。
12 駅・ホームの設備	新潟駅の在来線ホームにホームドアを設置すべきです。政令市の玄関口と思えないです。早期の設置と他の駅にも設置すべきです。
16 駅周辺環境	月に何回か新幹線送り迎えに南口30分無料駐車場使用しています。タクシーの待機場所と乗り降りする場所が一般客の動線と一緒にすることに疑問を感じます。一般客が乗り降りするため列になっていると、無料駐車場の出口で待ち、遮断器が上がリません。料金がかさむ時があります。右の大きな広場があるのですから、そこにタクシー専用待機場所と乗り降り場を考えてください。動線を別にしたら、もう少し効率良い立地と駐車場になるかと思えます。週末はとにかく混んで困っています。これでは、無料駐車場30分じゃ短すぎます。使用者が多いのに駐車場も狭いと思えます。夜、隣の広場は溜まり場になって警察がきていることもあります。何もないあんなに大きな広場必要ですか。タクシー専用にし少し使用して、無料駐車場使用をスムーズできるように考えていただきたいと思えます。考案する方、一度週末夜に行って体験してみてください。お願いします。

### ■バスについて

分類	内容
2 運行頻度・ダイヤ	新潟空港の到着便の接続するバスで積み残し。バスの発車順番や混雑具合によっては場合によっては松浜線路線バスが(E22 新潟空港発新潟駅行き)が満車になるケースがあり、バスに乗車することができないので、突発的に増車できるように予備で投入可能な車両を営業所に待機させてほしい。あと、松浜線の一部バス停に E22 系統以外の新潟空港入口バス停と新潟空港までの距離の案内の表示はいいと思う。
2 運行頻度・ダイヤ	西小針線の快速便は、いずれは必ず復活させるべき。今は運転手不足などもあって難しいかもしれないが、沿線住民の通勤・通学事情を考えると、やはり必要だろう。停車バス停は新パターン 1 種類とし、新潟駅～新潟中央高校前間各停・(新潟商業高校前)・新潟高校前・浦山三区・上山・小針十字路・小針自由が丘・(西小針)・日和が丘・寺尾公園前・寺尾新町西以西各停とする(カッコ内は停車バス停を目一杯絞りたい場合のみ通過)。運転時間帯は、新潟駅行きが新大入口発基準で 7:00(冬ダイヤは 6:30)～8:20 で 10～20 分間隔、新大・内野方面行きは新潟駅発基準で 17:15～21:15(金曜日と 12 月中旬～1 月は 22:15)で 30 分間隔がベストである。
3 ルート・バス停位置	新潟駅の駅前と駅南を結ぶ通路ができてからは、徒歩での行き来が以前より何倍も容易になり大変助かっています。しかし、せっかく道路が通ったのに、バス路線が循環していないのが残念です。駅前から万代一古町一県庁一駅南口一駅前と循環させる予定はないのでしょうか。これができるれば南側の中央区の住民が古町へも足を運びやすくなるのですが、現在の市役所止まりのルートではどうしても「近いのに遠い古町」になり足も遠のいてしまっています。このような声は非常に多いものと想像されます、ぜひともご検討いただきたいです。

4 サイン	E1 臨港病院線・E2 松浜線の新潟駅・万代シティバス停等に、末広橋バス停と新日本海フェリーターミナルとの地図付きの距離についても案内を出した方がいいと思う。それに関しては、新日本海フェリーバス停は、末広橋バス停の案内の掲示も必要かと思う。
5 情報	以前、新潟交通の HP で公表されていた、路線別のバス停利用客数の資料公開を再開してほしい。利用状況が客観的にわからないと現状把握が難しいのでは思う。無理なら、町内会などの団体限定で公表した方がいいのではと思う。
5 情報	新潟市以外で、新潟市で 2015 年の新バスシステム開業後に、連節バス導入やバス路線の再編・乗り継ぎシステム導入が進んだこと、宇都宮市の LRT 計画について市報にいがた等で広報した方がいいかと思う。新潟市以外の事例のケースについて情報提供をすることで新潟市のバス政策の理解を進める気脚気づくりになると思う。
6 決済方法	りゅーと Link アプリについて■クレジットカード以外にも PayPay 決済での乗車券の購入対応できるようになったので、クレジットカードを持っていない中高生のバス利用の利便性を高める意味でもいい施策だと思う。今後も決済手段の多様化を進めてほしい。■アプリ利用時に優待サービスするお店を増やすなどの施策も継続的に取り組んでほしい。■新潟地域のフリーパス。現状、りゅーと Link アプリに登録することが条件。観光客の知名度が必ずしも高くないので、新潟駅バス停やバスセンター等の主要バス停に観光客向けのアプリ案内を出すなり、ジョルダンモバイルチケットなどの他のプラットフォームでも乗車券の部分だけでも購入できるように改善してほしい。
6 決済方法	新潟交通の路線バスにおいて、クレジットカードやデビットカード(VISA、master、JCB)のタッチ決済に対応して欲しいです。越後交通や他県の路線バスでも対応してきていますので、インバウンド対策や利便性向上のためにご検討の程よろしくをお願いします。
6 決済方法	新潟県内のバス事業者でここ数か月ほどでタッチ決済に対応する事例(新潟交通佐渡の本線、越後交通、南越後交通観光バスの一部路線)になっている。これ自体はインバンド客の対応や安価な手段でキャッシュレス決済対応になっていい。できれば、将来のりゅーとのシステム更新時にこれらの事業者でも交通系 IC カードを使えるように新潟県などと連携して対応してほしい。あと、新潟交通本体の路線でもタッチ決済対応を進めてほしい。それと、新潟交通観光バスの営業エリアでりゅーと非対応のバスがあるのでそちらの車両でもりゅーと決済導入を進めてほしい。
9 車両	EV のエアポートリムジンバス。EV バス路線バスを選択したこと自体は、導入計画があったときに観光バスタイプの車両がなかった路線環境(高速自動車道走行しない)で妥当だと思うけど、旅客と荷物の分離ができない車両構造で利用客から不評が上がっているの、既存の 4 台を佐渡汽船・みなとピア～新潟駅行きか E22 新潟駅～新潟空港メインの車両か新潟空港エアポートリムジンの増便メインに用途変更したうえで、EV 大型観光バスが購入できるので車いすリフト対応の改造を施したうえで導入するべきだと思う。
10 バス待ち環境	バスタ新潟(仮)の完成まであと10年ほどかかる計画変更になった以上、現在新潟駅南口の貸し切りバス、新潟県外高速バス乗り場に屋根や待合スペースを設置した方がいいと思う。
15 その他	Youtube にて TENY が制作した西蒲区六分地域の公共交通が終わっていて免許の返納もできないという内容の動画を見た。実際には南区管轄ではあるものの新飯田～白根の街中まで行く乗合タクシーがあるみたいだが全く認知されてない様に見えた。もっとこの「乗合タクシーの認知度を高める努力」をすべきに思う。しかしその乗合タクシーについても、2人以上で利用しなければバスで新潟駅まで行くくらいの高い運賃を支払う事になるので敬遠されてそんな感じもする。なのでアプリで予約状況を事前に確認する事ができれば後から便乗する人も安心して予約できるのでは。と考える。

15 その他	<p>連節バスの走行実験が新潟駅南口～南部営業所間でおこなわれるけど、新潟駅～朱鷺メッセ・佐渡汽船間も検討してほしい。特に、繁忙期にフェリー接続便大量のバスを投入。同様に、朱鷺メッセのイベント対応で大量のバスを投入。運転手不足でシャトルバスの輸送力を確保するなら車両側の輸送力を増やすべきだと思う。。以前、朱鷺メッセに神奈川中央交通の連節バスを借りて試験走行させた実績があるので道路上の問題は基本ないはず。バスセンターの発着スペースの改修すれば問題ないのではと思う。</p>
--------	---

## ■その他

内容
<p>新潟空港へ鉄道乗り入れを検討すべきです。新潟交通さんも運転手確保が厳しく年々減便になって空港へのアクセスがしづらくなっております。軌道系や次世代ロープウェイがあれば運転手不足に対応できると思います。できない理由を考えるのではなくどうすれば出来るかを考えて頂ければと思います。</p>
<p>路線バスが3月29日にダイヤ改正でまた減便です。JRしかない新潟市では路線バスはありがたいのですが年々不便になっていてJRから離れた地域は不利です。今後も減便は避けられないと思われるので次世代ロープウェイ Zippar や山梨県内で検討中の富士トラム(レールの代わりに磁気マーカーで走行できるタイプ)を検討して頂きたいですね。</p>