

## 主なご意見・ご要望(R5.12)

### ■ 鉄道について

分類	内容
17 その他	新潟と仙台の交通アクセスを改善して欲しいです。仙台にたまに行くのですが新潟と仙台は距離はそこまで離れていないのにも関わらずアクセスが非常に不便なため、大宮経由が一般的となっていますが大宮経由ですと料金が非常に高く、なんで仙台に行くのにわざわざ関東へ行かなければならないのかと思ってしまいます。ただ、現在は米坂線が不通な為、磐越西線で郡山まで特急列車を導入し、郡山から東北新幹線乗り換えというルートが望ましいと思います。
17 その他	新潟空港への鉄道乗り入れを事業化すべきです。仙台空港アクセス線のような感じで乗り入れてほしいです。
1 運行頻度・ダイヤ	熊谷・本庄早稲田に停まる「とき」が多すぎる。もう少し何とかならないのか。「あさま」や「たにがわ」があるんだから、そちらに任せるべき。「かがやき」や「はくたか」がある今、「あさま」は全便各停化しても問題ないだろう。こういう無駄な停車駅が目立つから、マイカーや高速バスにみすみすお客を奪われているのだ。最高速度を上げたところでこれでは何にもならない。そろそろ「あさま」を全便各停化して、「とき」の高崎以南の停車駅を絞り込んで所要時間を縮めなければならない。それと、東京 20:04 発の速達列車は絶対に定期化すべきである。
1 運行頻度・ダイヤ	来年 3 月 16 日ダイヤ改正の詳細が発表されましたが、その内容にとてもがっかりしています。昨年 3 月の改正で上越新幹線の一部列車が臨時列車となって以降、不便となっており、他にも同様の意見が出ていたのにも拘わらず、今度の改正で定期列車に戻るのがタ方のたにがわ号 1 本だけというのは、全く理解出来ません。特に夜の下り速達列車が臨時列車になって、土曜日の運転がほとんど無いとなると、日帰りでは利用できません。だいぶ以前から指摘されていることですが、JR 東日本の上越新幹線に対する扱いの悪さは、非常に大きな問題です。最終列車の繰り上げは仕方ないとしても、他にも改善すべき部分はあったのに全くといっていいほど改善されていないとは、本当に新幹線を利用してもらおうという気があるのか、実に疑問です。上越新幹線については、あらゆる面で課題が山積みです。とにかく最高速度が上がればそれで十分だろうという甘い考えは捨てるべきです。
1 運行頻度・ダイヤ	3/16 ダイヤ改正が発表されたけど、上越新幹線はバツサリ切り捨てられた印象で、誠に遺憾だ。上越新幹線の利用者数だってコロナ禍前と同水準に戻っている。少なくとも「とき」は定期列車だけでも昨年春改悪前の 26 往復には戻さないとダメだし、高崎以南の停車駅も絞らなきゃならない。こんなことはやる気さえあれば簡単にできること。もっと真面目にやらないと。
1 運行頻度・ダイヤ	ダイヤ改正のリリースを見たが、昨年臨時列車に格下げされた新幹線「とき」4 本はいつになったら定期列車に戻すのか。コロナ 5 類移行に伴う利用状況の回復に合わせて増発しますと言っておきながら、増発するのが「たにがわ」1 本だけってどういこと。高い特急料金徴収しておきながらこのダイヤって、ぼったくりも良いところ。利用者を何だと思っているのか。

1 運行頻度・ ダイヤ	上越新幹線は、終電の繰り上げも賛成できないが、それ以上に「とき」の定期列車の本数を何としても元の26往復に戻して欲しい。もう人の流れはだいぶ戻ってきているのだから、そろそろ元の本数に戻してもいいだろう。少し前まで20時過ぎの下りで大宮を出ると長岡までノンストップの速達便があったが、それが臨時列車に格下げされてからは非常に不便になった。夜に速達便がないというのは、特に日帰りでは使い勝手が悪すぎる。最高速度を275km/hに上げただけで全て解決と思ったら大間違い。コロナ禍前の80%~90%程度人の流れが戻ってきているという話だが、これを100%にするには、昨年3月改正で臨時列車に格下げされた2往復を一部自由席の定期列車に戻すことが必須。それから、高崎~大宮間の停車駅が全体的に無駄に多すぎ。そろそろ北陸新幹線の「あさま」の全便各停化を実施して、「とき」の停車駅を絞り込まないと駄目。+35km/hというのはかなりのスピードアップだと思うから、それを最大限に生かしたダイヤに改善しなければ意味がないし、終電の繰り上げというマイナス材料を忘れさせるような便利なダイヤにしてもらいたい。
1 運行頻度・ ダイヤ	来年3月16日ダイヤ改正に関するリリースが発表されましたが、その内容には落胆の色を隠せません。中でも上越新幹線は、昨年3月のダイヤ改正で定期列車2往復が臨時列車に格下げされたことで一気に不便になりました。特に東京駅20:04発の便に限られた日しか運転しないとあつては、泊まらないと非常に厳しくなります。コロナが5類に移行して上越新幹線もだいぶ利用者数が回復しているので、上記2往復を定期列車に戻して欲しいという気持ちが強かったのですが、この改正ではたにがわ号1本だけです。一体何を考えているのでしょうか。何年も前からJRの上越新幹線に対する冷遇傾向が垣間見えていたのですが、今回のリリースでそれが顕著となりました。そんなに上越新幹線の乗客を減らしたいのでしょうか。それで将来的に新幹線史上初の廃線に無理矢理持って行こうとしているのでしょうか。終電の繰り上げは百歩譲って受け入れるとしても、手抜きとも言えるような今回の改正内容は大いに問題があります。多くの人に利用して欲しいと思っているのなら、もっと利用者の意見・要望に耳を傾け、真剣に取り組んでもらわないと本当に困ります。

上記、鉄道のダイヤ改正に関するご意見をほかに11件いただきました

## ■バスについて

分類	内容
2 運行頻度・ ダイヤ	路線の整理縮小ならびに延長について。西小針線を主に使っているがその西小針線でも時間によっては小針上山を超える段階で数人しか乗ってないと言うことが最近増えてきた。さすがにこれでは採算取れているのだろうか。と心配になる日もある。継続的に走るバスを乗客の一人としては思っているので途中で運転を打ち切れるようになっての元日ダイヤのように小針十字路を境にして内野営業所や新潟大学まで行かなくても西部営業所に行くような減便ダイヤになってもいいのでは。とさえ思う。またはJR駅までの運行で乗り換えを促すような形になってもよかろう。それと同時に並走する有明線や寺尾線も調整することで横に複数ある路線をテコ入れすることで全体的に減便しつつも利便性は残すような形にはできないものだろうか。または思い切って有明を西小針に、寺尾を大堀に統合することで本数を全体的に他の路線にも回すことはできないのだろうか。どの路線も厳しいのだけれど萬代橋ラインは本数が多すぎてアンバランスになっているし乗車しながらもこんなに偏重した路線網と本数と言うのは他の自治体からみても違和感のある運行形態のように思う。必ず残る路線が欲しいんだよ。

2 運行頻度・ダイヤ	<p>萬代橋ラインの車両が空いていると言う声があり、便数を調べて見た。平日寺尾線・大堀線直通を含め140便の萬代橋ラインに対し、青山から先の寺尾線31便・大堀線46便・小新線16便、味方線9便を合計すると102便だ。白根線は、ほとんど直行便だ。萬代橋ラインの140便は、西小針線87便、有明線57便の合計144便に匹敵する。常識的に、連節バスは運転手不足をカバーする筈のものなのに、市との約束があるのか、これでは全体で減便が必要になる理由が分かる。重ねて言うが、寺尾線など支線102便を幹線・萬代橋ライン140便が上回るのは噴飯物で、新潟市と言う土地は非常識の代名詞と言われるだろう。新バスシステムと言う非常識を正して欲しい。</p>
3 ルート・バス停位置	<p>駅直下のバスターミナルができることになり絶賛完成間近ではあるのだが南北縦貫路線と言うものが検討されていると言う。果たしてどの路線がどこまで延長する形になるのだろうか。直通することにより便利になるところはあるだろうが、その逆に直通によって鳥屋野十字路方面に本数が減るのではないだろうか。そんなに「古町」って大事なのだろうか。他の街から来た人間にとっては中心市街と言うが休日に行ってもまともに人が歩いていない寂れた街と言う印象しかなく、ローサも倒産する始末なのに市長は変にこだわり残そうとしているが、ビジネス街として以外に残す意味が少ないくらい19時を過ぎれば乗降客が格段に減ってくる街だ。こんな状態で直通にしたところで収益は減るのでは。高齢者のための要望だったらモーニングライナーのような「買い物ライナー」のような形で数本でいいように思う。だったらもっと他に必要な「しもまち」など他に運転士が必要であろうところに配置して運行してもらった方がいいように思う。新潟交通は新潟市といったい何がしたいの。市も新潟交通もただ一部市民の騒がしい声だけで決めないで欲しいし、考えないで欲しいと思う。</p>
11 料金	<p>障害者運賃が適用されるのはバスが多く、身体や療育手帳の人は優遇されているが精神の場合はバスだけである。名古屋市では市内の鉄道路線を利用して後日還元されるシステムをICカードを使えばできるようにしているのだが新潟市はなされないのだろうか。税金が多い街だからこそできるのかもしれないが東京都や横浜市などでは福祉乗車証と言う形で公共交通に乗りやすいようにしている。タクシーにしても身体療育だけは扱いは良いが精神は扱いが冷遇されているのが現状と聞く。福祉の分野かもしれないが、半額とは言わないが何割か戻る形であれば通院などで救われる人が多いのではないだろうか。公共交通を利用するのは通勤時を除けばいわゆる福祉枠や交通弱者と呼ばれる人が多いと思うのだが、新潟市としてはもう少しそれらの人たちにも優しい街であっていいのではなからうか。高齢者ばかり優遇されているよなって感じに見える。新潟市が見捨てられる要素の1つに公共交通に対する扱いはあるのももう少し改善することがあっても良さそうに思う。</p>
15 その他	<p>新潟交通の状況を見ていると運輸部門より他の部門での収益で補っているのがわかる。ただ多くの市民はそれには無関心で「グループで黒字」をことさら印象操作で減便などネガティブなことではしか印象を抱いていないように思う。かつては区間乗車率などを出していたように思うが、今だからこそ「区間乗車率」「路線利益率」を出したらどうだろうか。マイバス意識ではないが数字が悪いところが減便されても致し方ないのだからもっと乗って支えるじゃないと、最終的には自分たちに跳ね返ってくるのだが、なぜか新潟市民は昔の「華やかな新潟市」の印象が強いのか、県都にいがた意識が強すぎて現実を見ていなさすぎると思う。JRなどでも営業係数を路線ごとに出しているのに「ICカード」を利用する人が増えている今だからこそ計算で出やすいのではないだろうか。路線の整理などで使う資料があれば市民に公開してもらった方が乗客としては減便や廃止でも「意識」がある程度できるのではないかと思う。無茶な運行要望も数字と言う根拠があつてこそ反論できるし、増やせにしても論じる根拠になれると思う。</p>

15 その他	小田急は、11月29日から10両編成の通勤型車両「もころん号」1編成を約半年間の予定で、運行させ始めた。「もころん」とは、子育て支援と銘打った、青いモコモコした動物形のオリジナルキャラクターだ。車両の先頭と後方をラッピングし、車内の広告・中吊りの箇所はキャラクターの絵で飾っている。「もころん」が斜め掛けしているロマンスカーの顔が入ったポシエットは、私自身どこに売っているのか売店で尋ねたほど、なかなか良い。着ぐるみは、色々な駅やイベントに登場させているが、ぬいぐるみが発売されていないのは、残念だ。半年間限定になるかも知れず、発売されれば垂涎的だ。新潟交通も、古いカボチャバスも良いが、2024年に新しいキャラクターを登場させ、グッズ展開も加えたキャンペーンをぜひ打って欲しい。
15 その他	ラッシュアワーでの路線バス遅延が多い理由の一つに信号機の制御問題があると思います。青になって進んだとしても、1つ2つ先の信号が赤になっていたり青信号のタイミングがそろっていないことが多いので見直してほしいですね。現に沼垂通りや東港線などはそれが多く渋滞や混雑ばかりで数分以上遅れています。
15 その他	「新潟市の公共交通を考える会」のHPやマスコミの論調を見ると違和感を感じる。BRTと言う名称は、もともと補助金を貰う方便と言われ、定時性・速達性が期待された訳ではない。専用走行路と言われても、そもそも道幅が足りない。萬代橋ラインが通る道と富山・宇都宮の道を比べれば明瞭だ。当初から市職員は分かっていたので、2016年の東大通での実証実験以降、早々にLRT共々専用路も捨てた。前市長の4選出馬が無ければ、BRTそのものが無かったかも知れない。市職員は土木系職員で交通の専門家ではなく、白山駅前を結節点に提案するなど、首を傾げる点も多い。「考える会」は、市の言う基幹公共交通軸に注目する一方、第3回パーソントリップの結果から策定したと言う市の説明をそのまま受け入れているが、市民は検証を怠ってはいけない。前市長は市営交通部門の創設やコミュニティバスの負担より、民間にBRTを走らせたほうが安価と言う趣旨の正直過ぎる説明をしており、即ち民間のバスしか、今後も出て来そうも無い。
15 その他	新潟駅下バスターミナル供用開始を記念して、ぜひ、テレビ東京の「ローカル路線バス乗り継ぎの旅」「同Z」に出演していた太川陽介さんと羽田圭介さんと呼んで、トークショーを開いたらいかがか。駅下にバスを通すだけで無く、ターミナルを設置する例は、寡聞にして他に知らない。それだけ貴重と言うか珍しい。地方交通事情や主演者の裏話が豊富で面白いことは保証出来る。チケットはファン垂涎的になるだろう。
15 その他	新潟市民の公共交通に対する「乗車マナー」が凄まじく他の市町村に比べて悪いと感じている。他の自治体からやってきた人からしたら驚くようなことが多い。多くが公共交通に親しむことなくマイカーに移行したり、親が教えなかったりするのが多いのだろうがそれにしても酷いと思う。まず「ICカードリーダー」のところに門番のように掴まり動かない人が学生や女性に多い。あとから乗ってくる人のことより自分のスマホを使うのに便利な場所を確保したいからなのか動かない。あとから乗る人はタッチできずに不便である。ここに立つと言うサインをバス車内でもカラーリングしてほしい。次にすぐ降りるでもないのに後ろから詰めないで最前列で立ちふさがる。降車時に邪魔でそれだけ時間がかかるのだが、お構いなしなので後ろから詰めるようにアナウンスしてほしい。後ろはスカスカだったりする。10分以上乗れば後ろから詰めてほしいくらいだ。さらに走行中に無理に動いて両替しようとしたりする高齢者の多いこと。
15 その他	2015年ミラノ・マルペンサ空港でスカラ座がドニゼッティのオペラ「愛の妙薬」の公演を行った。運用中の空港を利用したこの時の指揮者は、現在のN響の首席指揮者ファビオ・ルイーダさんだ。ルイーダさんは、なかなか難しい面もあるだろうが、新潟に縁のある東響なら、新潟駅高架化工事の完成を記念に催し物を依頼すれば、小編成で何かやってくれるかも知れない。基本プラン決定から20年余を要した工事の長さ、辟易していない市民はいない。利用者に長年にわたり多くの不便をかけた市とJR東日本は、完成に当たって何か式典なり催し物を考えなければいけないと思う。

## ■その他

分類	内容
その他	<p>厚労省人口問題研究所が、2020年国調をもとに2050年の人口推計を公表した。県全体では30%、68万人の減の推計は、現在の島根県ひとつが消える計算だ。新潟市は22%減で61万人になると言う。税収の2割減の可能性もあり、議員・職員や維持費のかかる施設も減らさないと間尺が合わない。おそらく政令指定都市で、これ程減少率が高いのは、他に一つあるか無いかだろう。もう10年もすると市民の3人に1人は65歳以上となり税収は2割以上落ちる。新潟駅下ターミナルの供用開始時まで決めていた新交通システムは、金のかからない民間バスにいつの間にか決まり、駅縦貫路線は公設民営でも無いようだ。市の交通計画は判を押したように、地図に矢印を描く以上の事をしていない。予算不足で後年度負担になるような計画を財政当局が許さなかったのだろう。ならば、交通手段を明らかにしない基幹公共交通軸の2割以上の減修正が必要だ。</p>