

主なご意見・ご要望(R6.1)

■鉄道について

分類	内容
1 運行頻度・ダイヤ	3月16日にダイヤ改正が行われるが、その内容は実に酷いものだ。京葉線のことばかり大々的に報道されているが、上越新幹線の改正内容もかなり問題だ。コロナの影響により一昨年3月の改正で「とき」4本が臨時化されたが、もう行動制限も緩和されて、利用者数もだいぶ戻ってきているはずだ。にも拘わらず、上記4本が改正後も臨時のままというのは、一体何を考えているのか。夜の時間帯に速達列車がないというのは不便極まりない。とき77号(臨時化前は345号)などは、土曜日辺りはかなり需要があると思うのだが何故運転しないのか。この辺りが本当に理解不能。新潟～東京間運転の「とき」が1日24往復では明らかに少なすぎるし、終日毎時2往復を基本にして、定期列車だけでも30往復(内、速達列車14往復)は確保しないとダメ。東京駅のホーム数や他の新幹線の本数を考えても、それくらいの本数は余裕で確保できるはず。とにかく、利便性が上がるようにもっと努力しないとダメ。コロナ禍以降におけるJR東日本の上越新幹線に対する扱いは問題だらけなので、もっと利用しやすいダイヤにするよう厳しく呼びかけて下さい。
2 車両編成	朝の信越線の新潟方面の両数がほぼ4両でどの時間に乗ってもキツキツになっているので、新津から増結したり、増便してほしいです。
9 遅延・運休	新潟駅を発着する越後線、白新線、信越線の3路線に関して風対策や雪対策をもっとJR東日本に働きかけてほしい。雪がふる、風がふくのは珍しい事ではなく、良くあることです。たまにしか雪が降らない、風がふかないならまだしも、毎年雪は降りますし、新潟市が海側にある以上、風も強くなります。そんなことはよくある中、ずっとJRは何も対策せず、最近はずぐに事前運休を発表し、代替手段も用意しないなど、公共交通事業者として自覚がないように感じます。天候による運休や遅れが多すぎます。政令指定都市の鉄道がこれで良いのでしょうか。新潟市が補助をするなどして沿線の風対策や雪対策をサポートしたり、JR側と交渉するなどして、悪天候の日でもある程度安心して鉄道利用出来るよう、JRと掛け合ってください。
17 その他	新潟東港への貨物鉄道乗り入れが注目されていますが、貨物だけでなく旅客も一緒に事業化すべきです。東港や太郎代地区は公共交通が不便です。付近には工業団地などが多くあり、乗り入れが実現すれば通勤にも使えますし、太郎代まで路線バスの運行本数を増やせば豊栄や新発田方面への移動もしやすくなります。朝夕は1時間に2本、日中は1時間に1本くらいの運行が望ましいです。

■バスについて

分類	内容
1 所要時間	新潟市内で数センチの積雪でしかなかった昨年12月下旬に松浜線の新潟駅または市役所行きのバスが大幅遅延したのは気象状況だけが原因ではないと思います。交通量の多さ、バスレーン規制が不十分、信号機制御の問題などがあるのではないのでしょうか。積雪時でも遅延が最小限になるように改善を求めます。今のままではいつもより20～30分ほど早く出ても遅刻してしまいます。

6 決済方法	新潟交通のりゅーとカードのチャージ方法を調べると、時が止まったままのようだ。オートチャージを除くと、窓口で課金するか、チャージ機の設置場所 11 個所で課金する以外は、車内でチャージと言う。何処の会社をモデルにしたのか分からないが、運転手に負担を掛けるような方法を維持し続けるのか理由が分からない。運転手不足で減便が始まり、経験年数の少ない運転手も乗車している。2011 年スタート、2013 年全国交通系 IC カードの片利用が始まって以来、変化が無い。その間、Suica は全国の多くのコンビニでも課金出来、新しい券売機ではクレカでも課金出来るようになった。市の発行する「のりかえ現金カード」も全国唯一かも知れないが、変化なく、ガラパゴスそのままだ。観光資源に乏しいのが幸いしているが、地元の人しか「まち割 30」が適用されないのは、行政が関与しているだけに問題だ。プログラムのにも、「のりかえ現金カード」を使用せず乗り継ぎした場合、利用者数の補正出来ず、割引もされず増収の原因になったのは否定出来無いだろう。
7 遅延・早発	新潟交通のバスに乗ろうとした際、走って行って乗ろうとした手前で扉を閉められました。その後に時間を確認しましたが、時間にはまだ間に合っていました。待つべきではないでしょうか。最終のバスで次もなくとも困りました。このようなことをした理由をお聞かせいただきたいです。
12 接客・ホスピタリティ	車内アナウンスで転倒事故防止のため、バスが停車してから席を立つよう促している例があるが、乗車当日雪道であったためそれがエスカレートした事例で、降車時はバスが停車し前扉が開いてから席を立つようなアナウンスがされた。もちろん、まだ動いている途中で席を立つと注意を受けるようなことが見受けられる。かと言って、私はそれを忠実に指示に従い、降車時に前扉が開いてから席を立って移動しようとする、「降りないのですか」と急かされる注意をされた。これではどうしたらいいのかと。こんな両極端な注意を促すことを周りで聞いていても運転手や乗客、互にいい気分がしないので、強い言葉や極端な注意で抑止するのではなく多少は目をつむるような、ほどほどの注意にとどめるようにしていただきたい。
12 接客・ホスピタリティ	特定の営業所所属の運転士の乗換案内(特に「まち割 60」対象ではない路線)に力を入れ過ぎているアナウンスは、親切のようだがえって耳障りに聞こえてしまう。降車停留所があるたび、どこから乗車したかによって、乗車した停留所とその運賃を全て読み上げることも過剰なこと。個人からすれば早々に額が分かることでよいことではあるが、実際に必要としている方は、現金精算をする方であって、IC カードがかなり普及している現状であれば、そこまであまり気にするところではないものと思われる。これが他人目線からだ、他の乗客の運賃まで全て読み上げるので、場合によっては、誰がどこから乗ったのか他の乗客に特定されてしまうことも考えられるので、この読み上げは非常に気持ち悪い。また、運転中ほとんどひっきりなしでアナウンスばかりなので自己満足とも取れる過剰なアナウンスは本当に控えていただきたい。
15 その他	新潟交通の路線バスにおける改善策は、一つに萬代橋ラインの便数削減。青山で接続する路線より萬代橋ラインの便数が多い状態は、全便直通のほうがマシと言っているようなものだ。更に駅下ターミナルの開始で市役所までは、西小針線・有明線に選択可能になる筈だ。二つに 2015 年に新規開設された路線は、前年の旧運行協定(総運行距離規定)と 2015 年の路線集約により余った運行距離で生まれたものだ。利用の少ない路線は廃線も考えるべきだ。三つに、減便の次に必要なのは、経路短縮だ。交通結節点と言わなくても、廃線か経路短縮の二択が迫られれば、利用者は後者を選ぶのは必然だ。横浜市青葉区の行政を交えた新しい乗継方法の実施に当たっても、利用者が多いほうが少ないほうを飲み込む方法で行われている。会議の参加者からは、乗り継ぎの是非を問うアンケートの対象に経路短縮にならない利用者が多く含まれると、苦情が出たほどだ。四つに、超赤字路線は、10 人乗り車両のコミュニティバス(タクシー会社へ委託)へ転換を模索すべきだ。経営不振が続くと、市内料金 300 円の時代が見えて来るだろう。

15 その他	<p>新潟市と新潟交通の新しい協定が報じられると、市民の大概の見方は、「公設民営は終わった」と言うものだ。公設民営の「根幹」である、新たな車両の供与や結節点の整備も盛られていなければ、その通りだろう。既に萬代橋ラインの便数とその先の路線の便数を上回っており、実質的には乗換自体が無意味になっている。ただ、行政資料にあるBRT第2期(新潟駅下から市民病院まで)のルートは止めて貰いたい。南営業所行き路線の利用者は、間違いなくいるが、民家の無いルートを走らせる余裕はどのバス業者にも無いだろう。また、「バス交通に関する協議会」を設置するとあるが、昨年の運賃値上げ申請時の「市民の意見を聞く会」を想起させられる。会の議論は、決して新潟交通の営業行為を縛るものであってはならない。同社の所有するホテルの客室は、昭和の当時のままで、とても薦められるものではない。改修もままならないようだ。今後、高齢化と人口減少は急速に進むと同時に、合併当時の職員も大量に退職していく。一方でコミュニティバスの経費も増大するかも知れない。新潟市は、行政の効率化と経費の削減を目的に、8区を4区に減らすなどの検討も始めて欲しい。</p>
15 その他	<p>新潟市は、2021年10月にシニア半わりに上限を設けているが、公共交通利用促進等の観点からこれを撤廃すべきだ。一つに東京都健康長寿医療センターの研究で犬を飼う高齢者は、そうで無い者と比べ4割以上も認知症の発症リスクが少ないと言うものがある。公共交通の利用にも共通だろうし、介護費用にも影響が無い筈はない。二つに総務省の統計では、高齢者の就業率は右肩上がりで、パートタイムの割合が大きいだろうが、65歳から69歳までで50.3%とのことだ。一方、「超・人手不足社会」では、シニア労働力は益々重要なものになる。一部の高い頻度の利用者のため上限を設けると言うのは、税の公正以上に他の利用者への心理的抑制効果のほうが高い悪手だ。三つに、昨年9月の運賃改定以降、上限の改定は無い。新潟交通の「おでかけ65・70」は市内料金と同じ率で値上げされており、シニア半わりより「おでかけ」のほうが得な場合があるとしても、バス会社には減収になり支援には繋がらない。四つにコロナ禍で利用者の減った2020年にも、シニア半わりの利用者は殆ど減らなかった実績もある。バス会社の増収もシニア半わりに支えられた実績は否定出来ない。</p>
15 その他	<p>新潟交通の路線バス新協定に係る報道資料を見ると、「運送収入も2013年より2018年度までの6年連続増収」だったと書いてある。これを年譜と照合すると次のようになる。2013年は25%から40%お得だった買物カード等のバスカードが廃止された年だ。2015年9月にはBRTが始まる。ダブルカウントを補正していると言うが、利用者数も増える。2016年にはシニア半わりが始まる。2019年から利用者数も収入も減少し始めるが、前年11月にはBRT見直し派の現市長が当選し、直通運転が増え始める。2020年にはコロナ禍が襲い、2021年10月にはシニア半わりの上限が設けられる。利用者の利便性とバス会社の収益は、見事に反比例している事が分かる。その結果、運賃の大幅改定に繋がるのだが、新潟市民は高めの運賃でも利便性のほうを求めたためだろう。</p>
15 その他	<p>新潟駅下バスターミナルの供用開始時期も決まり、路線の変更も公表されている。そこで要望だが、一つに名称の統一が必要と思う。また「広場」も多過ぎはしまいか。BRTの「ツインくる」の名前を覚えている人も少ないだろう。二つに「やっぱりガード下だね」と言われたいよう明るくして欲しい。三つに駅前広場全体は中央区役所の管理のようだが、バスターミナル部分は24時間通行可能のため、バス会社に占用させる訳ではないようだ。清掃や照明管理、除排雪が速やかに行われないと運行に支障が出る。2015年の経路変更時は、利用者の混乱・運賃徴収ミス・交通事故と話題に事欠かなかった。同じ事の無いよう願う。駅前広場全体は今世紀当初の施設配置を置き換えたが、結果は使い始めてから分かるだろう。</p>

15 その他	<p>昨年 8 月 24 日の市長定例記者会見では、「価格(バス運賃)を上げるときは(消費生活)審議会にかけるというのが新潟市の条例」になっているとし、(条例で規定されているのは)「全国で一つ」と説明されている。バス会社が運賃の改定を申請する先は、国土交通省で、国交省は市町村長の意見を聞くことは無い。新潟市の条例で運賃の変更通知を求められているのは、一般乗合旅客自動車運送事業者、つまり路線、高速バス、コミュニティバスで、タクシーは含まれない。主に路線バスを狙い打ちにした全国唯一の珍しい条例だ。全国同一の扱いなら、新潟市のアドバイザーの神奈川中央交通は、運行するエリアの自治体全てに対し改定の通知を行い、市民の声を聴く会と消費生活審議会で説明しなければならない。新潟市消費生活条例の制定時に何があったか分からないが、もう少し全国レベルの良識と報道が欲しいところだ。少なくとも政令指定都市としては恥ずかしい。</p>
--------	---