

主なご意見・ご要望(R5.11)

■鉄道について

分類	内容
1 運行頻度・ダイヤ	上越新幹線について、昨年3月の改正で定期列車から臨時列車に降格した「とき」4本に関しては、来年3月のダイヤ改正までに定期列車(自由席あり)に戻して欲しい。特に、東京20:04発の「とき77号」は必ず定期列車に戻すこと。「とき」24往復というのは少なすぎるし、夜に速達タイプがないと非常に使い勝手が悪い。せっかく最高速度を275km/hに引き上げたのだから、それを最大限に活かしたダイヤにしなければ意味が無い。
7 決済方法	ジパング倶楽部の入会要件が2024年4月から変更になると言う。従来の夫婦会員は無くなり、男女とも65歳以上の個人会員のみとなる。そこで要望だが、JR東日本・北海道エリアの切符は券売機で発券出来るものの、他エリアは主に緑の窓口又は話せる券売機になるが、両方とも結構混んでいる場合が多い。ぜひ会員カード利用による普通タイプの券売機での購入を可能にしてもらいたい。窓口の混雑解消につながるし、切符購入者のイライラも少なくなる。併せて、青春18切符の自動改札OKとする対応も急いでほしい。両方とも、駅員さん大歓迎だと思う。

■バスについて

分類	内容
12 接客・ホスピタリティ	新潟駅南から空港バスに乗りました。結構並んでいたにもかかわらずオンタイムで入ってきてそこからドライバー降りてトランクを開け、運賃先払いのアナウンスもなく、わからない人が両替やらなんやらで結局4分遅れの出発。ドライバーもなんのアナウンスもなく喋らない人で、出発時間に出れるように乗客を乗せるのが常識じゃないでしょうか。空港バスのトランクを開け締めしたり、利用方法をアナウンスするスタッフもいないし、田舎の空港だから仕方ないのでしょうか。
12 接客・ホスピタリティ	白根線の運転手は態度が悪い人が多い。終始無言だったり年配の人に対して上から目線だったり。今日乗ったバスの運転手も乗るときも無言、目的地に着いたときも何のアナウンスもなく、そっぽ向いたまま降りた瞬間にバタン!とドアを閉めて感じが悪く不快だった。大雪の日も30分以上遅れても何のアナウンスもなかった。バスが悪い訳ではないのはもちろん分かるが「お待たせしました、雪のため遅れています。」くらいのアナウンスはするべきだ。言葉が足りないいつも思う。普段は車利用をされている方がたまにバスを使うと決まって、運転手が感じ悪かったと言ってますよ。
12 接客・ホスピタリティ	西区の区バス坂井輪ルートをいつも利用させてもらっています。降車の際にりゅーとのチャージをお願いしたところ、男性の運転手さんから「渋滞で停車していた時間があつたので、そういう時をお願いしてください」と言われました。確かにその日は平日にも関わらず渋滞があり、運行も20分ほど遅れていたと思います。他の利用者が待っているのが急ぎたかった気持ちは分かるのですか、そういう言い方をされてとても嫌な気持ちになりました。悪い事をしてしまったとも思いました。ただ、チャージは停車時をお願いしますともありますし、降車直前に残高不足に気づいたのでそのタイミングでお願いした次第です。他の利用者からも何も言われてません。もし運転手さんの指示したタイミングで急に動き出して転んだり、怪我でもしたらどうされるつもりだったんですか。高齢者や身体障害のある利用者にも同じ事を言うつもりだったんですか。そちらの都合も考えずお手を煩わせてしまって申し訳ありませんでしたが、故意にお願いしたのではない事をご理解ください。

15 その他	新潟市の 2015 年以降の人口減少と高齢化率の上昇は、都道府県庁所在地の中でも、断トツの高さだ。回収の見込みの無い投資は出来ず、バス等交通の維持に暗い影を落としている。新潟駅の高架化や中央環状線も、自家用車ほかの利用の追い風になっても、バス利用への影響は予測出来ない。補助金が出ない赤字民間バス路線は、コミュニティバスに席を譲るか、コンパクトシティを目指し、人口密度の低い地域は公共交通を諦めてもらうしかない。コミュニティバスの費用も税金によるものだが、この場合、行政経費の節減も欠かせない。2005 年 2 市 8 町 1 村を編入合併した浜松市は、来年 1 月に行政区を 7 区から 3 区に変更する。単純に比較出来ないが、将来的には新潟市も考えなくてはならなくなるかも知れない。新潟と同等の人口規模で 8 区は他に見当たらない。区役所の人件費削減で、数路線の費用は賄えるだろう。
15 その他	新潟が全国トップ又は唯一と言う報道が、目に付く。例えば、路線バスの市内料金 260 円。比較が難しく集計は見えていないが、奈良交通の 250 円を超えるニュースは見られない。リクルートワークス公表の 2040 年担い手不足率全国一位。警察庁調べの信号の無い横断歩道での一時停車率全国最下位。JAF 調べの自転車でのヘルメット着用率最下位。バス料金改定時の「市民の声を聴く会」の開催は、「全国唯一」と市長記者会見で語られているが、条例を見ると「市長が必要と認めるときは」とあり、常に開かれる訳では無い。いずれにせよ、他に例が無いらしい。旧 BRT 運行協定の総走行距離の規定も、おそらく他に例は無いだろう。ここ数年の人口減少を見ても十数年後には 70 万人を割り、1 ターンも見込めず安定した高齢化社会になり、買い物バス以外、公共交通も必要ない状態に陥りかねない。
15 その他	新潟交通が他社の中古車両を使っているのは知らなかったが、あり得る事だ。あの銚子電鉄は、同じゲージの地方鉄道から京王電鉄のドアを貰ったと言うニュースもあった。当然、法定耐用年数を超えて使用するため、故障も増える。運行途中、直前に故障が分かった場合、その便は運休になる。減便で次の便まで時間が空くのは分かるが、これが現実だろう。勿論、鉄道のようにバス停に運休を知らせる手段は無い。これに懲りて、バス利用をやめるか、利用頻度を多くして経営に寄与するかは、市民の選択だろう。

■その他

分類	内容
その他	「新潟市の公共交通を考える会」が新潟交通が値上げを発表する前の 2023 年 5 月に出来ていたと聞いて驚いた。新潟市民は何ごと、一歩遅れるのが通常だからだ。ただ、首都圏と違い、交通事業者は商業施設や宅地開発で多く稼げる訳でない、行政の支出額に左右される面を無視出来ない。考える会は行政と協力し、新潟市の鉄道、道路、バス、タクシー、コミュニティバスの分野ごとに年間支出額を、市費と補助金に分けて明らかにすべきだろう。併せて、鉄道は駅別、道路は人件費別・用地費込みで維持・新設別に整理し、プロジェクトごとの別とそれを示すと分かり易い。2.5 億円で何 m 新設道路が出来るか、或いは舗装打ち換えが出来る距離を示すと、道路とバスへの支出比較が明瞭になる。これらに係る市職員の人件費も想像出来るだろうし、バス会社においては、市町村合併で得られなくなった補助金額も明らかにすべきだろう。これらが無いと、公共交通の議論は難しい。