

主なご意見・ご要望(R6.3)

■ 鉄道について

分類	内容
6 アナウンス	<p>CoCoLo 新潟がまだ全面開業ではないことから、今後においても、バス乗り場への案内を促すときは、(明らかにバス乗り場を把握している場合を除いて)新バスターミナル 1-10 番線と 11-18 番線では階段・エスカレーター等の昇降口が別であることから、1-10 番線側から反対側の 11-18 番線(逆も同様)へ横断歩道等を渡らずに無謀に反対側のバス乗り場目掛けて道路を横切るなんてことが起きないようにという願いを込めての 1 階の案内を強化されているようですが、それよりもそもそも乗り場の番線を間違わないように 2 階から各番線へ誘導するような案内をしたほうがロスが少なくなることもあるので、全面開業前は这个方法が望ましいと思いたい。そのことにより、新たな懸念ですが、現在の工事の進捗状況にもよるが、現時点では、JR 改札から万代・南口各バスターミナルへ向かうのは東改札からと告知していますが、東改札と同フロアの通路は 1 本だけなので、そこに集中することになってしまいます。そのことで、一時的かもしれませんが新たな混雑を生み出してしまうのではないかと余計な懸念をしています。</p>
12 駅・ホームの設備	<p>新潟駅の直下にできたバスターミナル。旧バスターミナルが万代口の中央からやや西寄りであったのですが、今回の位置は、東側に大きく振れています。また、両方向を通すという設計となったことで、長岡市のように中央部に島式の停留所を作るものかと思っていましたが、完全道路両サイドに設置という構造となりました。現状において当面の間、JR からバスへの乗換は「東改札」から出るよう促してほしい。ということ懸念していたのですが、最近になって新潟市が告知するようになったのでひとまずは安心なのですが、もし西改札から出て、旧バスターミナルへ向かおうとしても、大階段降りる前に「新バスターミナル」の方向へ促すようにしていただきたいことも併せてお願いできればと思います。むやみに西改札に近いエスカレーターを下りてしまったら、11-18 番線を利用したい方への移動がかなり面倒になる場合もあり得る。(新潟市が掲示した注意書きにもありますが、わざわざ長い階段や既に動いている東側のエスカレーターを使用するか、歩くにしても端にある信号機付きの横断歩道を利用するかのいずれか)</p>
17 その他	<p>円安と治安の良さなどの理由で、インバウンドの旅行者が俄然増えている。旅行者が移動で利用するのが、新幹線だ。ただ、その際良く利用されるジャパン・レール・パスは、使い勝手が悪そう。この外国人専用の切符は、東海道・山陽新幹線の「のぞみ」「みずほ」が通常では利用出来ない。そのため、「ひかり」は外国の車両かと思われるほど、外国人に埋め尽くされる時がある。東海道は、京都に行くのに各停「こだま」の選択は無い。「ひかり」の一択だ。が、「のぞみ」は数分ごとに出るが、「ひかり」は多くて 30 分に 1 本だ。JR 東日本は部外者だが、この決まりは奇しくもジバング割引と同一だ。決まりを変更するか、「ひかり」の本数を多く出来ないか検討して欲しい。</p>
17 その他	<p>米坂線の復旧を巡る議論が進んでいるように見えない。2022 年 8 月の大雨による被害であるが、鉄橋に損傷があった五能線は、同年 12 月に全線再開。橋脚に損傷のあった磐越西線は、翌年 4 月に再開している。2019 年 10 月に複数の落橋のあった水郡線は、2021 年 3 月に全線再開済みだ。米坂線の被害も、2022 年 8 月の大雨によるもので、復旧の見通しが立たないと言う事は、JR としては津軽線の一部と同じく廃線を含めた方針だろう。被害箇所が 100 箇所を超える点と 2 県に跨る点が問題を更に難しくしている。JR 西日本の山陰線・美弥線の一部も、2023 年 6 月の大雨で不通のまま、美弥線の不通区間は廃線の可能性がある。JR 北海道・根室線の富良野-新得は、3 月末で廃線が決定し、代行バスも終了する。只見線の不通は、福島県・沿線自治体との協議の結果、復旧区間を上下分離方式とし 11 年振りに 2022 年 10 月全線再開した。米坂線は当面代行バスのまま、JR は地元で工事費などを求めながら、只見線方式か廃線の示唆が予想でき、年単位で時間がかかる事になりそう。</p>

17 その他	新潟空港への鉄道乗り入れは民間主体で行うべきです。新潟県は消極的過ぎます。大形駅から新潟空港間の沿線には高速道路、新々バイパス、ござれや阿賀橋の道路、新潟県立大学、北高校、小中学校などの教育機関、イオン新潟東店、新潟自動車学校、津島屋工業団地、松崎ニュータウンなどがあります。中間駅設置において、これらの好条件を活かさない点はないです。新潟市など下越地方には私鉄がないので新鉄道会社設立で雇用が生まれます。また、新潟の鉄道は成長のポテンシャルがあります。
17 その他	新潟と仙台の行き来が不便なのをどうにかして欲しいです。仙台に行く際に新潟駅からの場合新幹線で大宮経由が一般的となっていますがどう考えても合理的ではありませんし、なぜ高いお金を払って遠回りする必要があるのでと思っています。特急列車を運行するなど新潟と仙台の行き来を簡単にして欲しいです。
17 その他	特急やくもの新型車両導入を前に、JR 西日本は国鉄色 4 色のリバイバルやくもを走らせている。やくもは、岡山から米子・出雲まで伯備・山陰線を行く、山陽山陰を結ぶ人気の特急だ。そして鳥取県内の沿線で撮り鉄のマナーが悪くトラブルが生じているとの事。しかし、むしろ原因を作る鉄道会社に問題を感じる。鉄道敷地に入ったり、ゴミを放棄するのは違法。駐車は、場所によって違法。駐車方法にも決まりがある。ただし、これらを抑止しきれない事を予見出来ない筈は無い。呉線のワンマンカーに乗車した際、10 分停車時に広島カープのラッピング車両をバックに、運転手が記念写真のカメラマンをしていたのを見た事がある。JR 東日本や東海なら考えられない事態だ。JR 東日本も色々な失敗を経て、沿線自治体に迷惑をかけず、社員にも負担をかけない方法を取っているの、西日本も原因の所在を認識して欲しい。

■バスについて

分類	内容
2 運行頻度・ダイヤ	3 月 31 日のダイヤ改正で路線バスが減便となり不便になります。通常のバスでは採算がとれなかったりや運転手不足になっているとしても、小型バス(中型二種)なら採算や運転手が確保できるなら積極的に小型バスでの運行を取り入れてほしいです。松浜(空港入口を過ぎて松港橋あたりまで)では新潟駅や市役所方面がコロナ前あたりは、夜間などどんなに間隔があいても 40~45 分くらいでしたが、今では平日夜や休日の昼間や夕方以降 1 時間前後かそれ以上バスがない時間帯が出現し、ダイヤ改正で更に増えてしまいます。ダイヤ改正は年 2 回なのでしばらく不便な状態が続いてしまいます。なんとか以前のダイヤになるように努力や工夫をしてほしいです。
7 遅延・早発	電車通学している高校生です。普段は自転車で駅に向かうのですが、天気が悪い日などはバスを利用しています。その際に、時刻表に書かれている時間から 20 分待ってもバスが来ないことがよくあります。天気が悪い時はバスが遅れることがあることは知っているので、早めに駅に着けるよう 1 本早いバスに乗ろうとしても、こんなに遅れられては意味ないです。おかげで電車に乗り遅れ学校に遅刻することもあり困っています。遅延証を出すか、時刻表の見直しを行なって欲しいです
10 バス待ち環境	新潟駅南広場の再編を巡って検討が始まったとのこと。気に掛かるのは、バスタ新潟構想と駐輪場の存在だ。バスタ新潟構想は、商業施設や帰宅困難者対策を兼ねた待合場空間を作ると言う構想が、ハードルを高めている。商業施設の権利が入居者持ちになるなら、まず入る企業は無い。待合室の滞在時間は、長くても 20 分から 30 分程度だ。空調費用を減らし、乗り遅れを無くすために、乗り場の脇に待合室を配置するのが普通だが、帰宅困難者用の大きな空間を作りたいとしたのが、進まない原因だろう。現実的には、名古屋駅太閤口の JR 高速バス乗り場程度で、進めるべきと思う。駐輪場は、臨時的扱いらしいが、まず有料化や頻繁な撤去で、台数を減らす必要がある。その上で、地下化などで地上レベルの利用を図るべき。岡山駅、旭川駅に隣接し巨大スーパーが出来ている。そこまで空間は無いが、食料品程度のスーパーも考えたらいかかが。

15 その他	<p>いよいよこの 4 月に新潟駅高架下バスターミナルや、新潟駅前広場整備が大詰めになるわけだが、新公共交通の再編として、新潟 LRT の整備の検討を早急に進めて貰いたい。全国的なバス、タクシーのドライバー不足対策(自動や、ワンマンなど負担軽減)や、車社会化による渋滞の軽減、新公共交通機関を設置することによって、富山や宇都宮のように、一大観光地としてのアピール(新潟のシンボル化)にも繋げ、インバウンド、国内観光による交流人口増加のため、萬代橋ラインと南部営業所方面の整備をお願いしたい。どのみち、将来的にドライバー不足が今よりも深刻化することが予想されるため、高齢社会に対応すべく整備せざるを得ないので、この新潟駅周辺整備関連事業の熱があるうちに整備していただきたい。</p>
15 その他	<p>路線バスの乗車マナーが「凄まじく」悪いとの投稿があったが、JR 利用時の自身の経験から言えば、コロナ禍前の内房線の男性高齢者も酷く、一部区間の姫新線の高校生は最悪だった。新潟の若い人達には社会性の欠如があるだろう。高校生の場合は、バス会社で解決は無理だろう。制服でどこの高校が分かるなら、直接学校に苦情電話するのが早道だ。一般教諭では無く、対外的能力のある副校長・教頭又は校長に話しをしなければならぬ。いつまでも改善しない場合は、県立校なら県教委に市立校なら市教委に、事の経過と対応した教諭名を伝えた上で、再度改善を求めるのが早いと思う。県は高等学校教育課、市は学校支援課で良いと思う。高校教諭は、自家用車で通勤する人が多く、意図的に登下校の生徒を見ないようにしているのが一般的だ。教員から「どこで見られているか分からないから、注意しなさい」と諭されれば少しは良くなると思う。乗客の 98%が高校生で、馬鹿騒ぎしている姫新線には、地元の住民は乗りたくないだろう。乗車マナー改善は、乗車率改善に繋がる筈だ。</p>
15 その他	<p>各地の路線バスの運転手不足を尻目に、宇都宮市の LRT の運転士には全国から応募者が集まったと言う。この宇都宮市の 75 年振り路面電車開業を受け、和歌山市では 2024 年度に採算面も含め導入を検討する。JR 和歌山駅と南海和歌山市駅の間の導入想定らしい。JR 紀勢線の軌道はあるが、日中は 1 時間に 1 本と便が悪い。2015 年度に庁内レベルで検討したが、導入検討に至らなかったと言う。那覇市は、LRT2 路線の 2030 年代開業を目指す素案をまとめた。この素案に基にパブリックコメントを実施する。さて新潟市は、2016 年に 8800 万円を投じ実施した社会実験以降、新潟駅南北貫通までに検討するとしていた交通手段の検討は行われ無かった。市民からしたら、どう言う検討でバスしか残らなかったと説明が欲しい所だ。当時も現在も、基幹公共交通軸とか謎の構想が多い。先進事例の写真を散りばめるが、具体的に何がしたいのか、可能なのか判然としない資料が多い。最低限、初期費用何億円程度、毎年何億円程度必要なのかを明らかにして欲しい。</p>

■その他

分類	内容
99 その他	<p>新潟出身者です。先日久しぶりに新潟へ参りまして、古町8のホテルに泊まりましたが、長岡行きの始発に乗る為、チェックアウトしてホテルからタクシーに乗ろうと配車アプリで頼んだら「配車出来ません」空車もいなくて榎谷小路までスーツケースと手荷物を持ってやっと乗りましたが、ドライバーさんに「重いなあ！」と嫌味を言われ、とても不快な思いをしました。市内の事を知らない観光客だったら新潟に対して良い印象を持たないと思いますよ。経営が大変なのは分かりますが、それを利用者に見せたら公共交通機関としては失格ですね。中心部の活性化には、観光客など市外から来る方が駅前ではなく中心部に滞在するような仕掛けが必要だと思うのですが、交通機関がこれでは同じ宿泊料金で同じサービスなら駅前への集中が避けられません。私も次回、中心部は避けて駅前にしようと思いますので。</p>