

主なご意見・ご要望(R6.4)

■ 鉄道について

分類	内容
6 アナウンス	鉄道保線工事についてです。越後線沿線に暮らしています。安全な運行のために線路保線工事は欠かせないのは理解しているのですが、頻繁な夜間工事や告知が遅すぎる工事などが多くて騒音と振動で眠れないことがあります。ある程度はしょうがないとは思っていますが、工事計画を示していただけると沿線住民としては備えることもできる。金属音と振動が終電後から深夜 4 時くらいまで毎月頻繁にされては睡眠不足になります。信越線沿線に住んでいるときにはここまで酷くなかったと思うので越後線は単線だからしょうがないのか。と考えるようにしていますが、それでも頻度が多いのかなとも思います。せめて月単位で工事計画を沿線住民には知らせて欲しいです。工事をするな、ではないのです。お知らせを早くいただきたいのです。よろしくをお願いします。
8 料金	2024 年度の JR 東日本「大人の休日倶楽部」パスの値段と利用可能期間が発表された。問題の一つは、東日本エリアが 1 日伸び連続 5 日間で、プラス 3530 円値上げとなった。50 歳以上の子育てが一段落した奥様方が、友人同士で使う事も多いフリー切符だ。ただ、連続しているからと言って、宿泊を伴う形では利用していない人も多いだろう。例えば、東京日帰り、長野日帰り等を 4 日間続けて、宿泊費を浮かしている人も多いのでは。しかし 5 日間自宅から往復では体力が持たない。ゆえにプラス 1 日は不要だ。問題の二つ目は、指定席券が、5 日間で従来通り 6 回しか利用出来ない。北海道・秋田・山形新幹線は、全席指定。今年から、室蘭線・根室線の特急が全席指定に変わった。本州から北海道へ行くルートは、ほぼ身動き出来ない。プラス 1 日は不要で、座席指定は 8 回程度が必要だ。
14 接客・ホスピタリティ	JR 東日本は、カスハラには対応しない旨を方針と定めた。かと言って、みどりの窓口の混雑は解消するとは思えないし、えきネットや券売機が窓口の代わりになるまでに進化するとは思えない。1 時間以上待つのは、ウンザリだ。例えば一部の鉄道会社でバリアフリー設備の設置を目的に運賃を一律 10 円値上げしたことがある。そこで提案だが、同様に 10 円値上げし、みどりの窓口のある駅も含め、一駅 1 台から 5 台「話せる券売機」を設置し、対応する人員を用意したらどうか。1 時間の窓口待ちに苦情を言って、今時の駅員から「カスハラだ」と警察に通報されるより、ましだろう。
14 接客・ホスピタリティ	JR 各社の窓口削減が止まらない。桜目当てで訪れる外国人も呆れ顔だろう。最低 1 時間待たされるのは、正常と言えるのだろうか。券売機やネット、スマホでの購入を呼びかけているようだが、それらが窓口での切符購入と同じ手続きを行うことが出来れば、手続きの慣れの問題だ。しかし、そうでなければ、窓口閉鎖に見合う分の「話せる券売機」の設置とオペレーター配置がなければ、既存の窓口の混雑が増すだけの話だ。つまりアナログとデジタルのバランスが取れていないと言う事だ。例えば、超アナログなジパング倶楽部は、201km 以上の購入に適用される。201km の乗車券の有効期間は、3 日間だ。特急券は、乗車券と一緒に買えば距離は問われず、割引の対象になる。ビジネス利用より観光利用が圧倒的に多いため、201km 以上で数日にわたり利用するケースも多い。こう言う場合は、券売機やネットで、対応可能なのだろうか。その辺は良く分からないが、出来ないなら、JR 東日本の「えきねっと」などの出来が悪いと言う事でしか無い。かつ、致命的な欠陥でもある。
17 その他	新潟市と上越地域を結ぶ高速鉄道の検討が行われているようですが、新潟空港への新幹線、鉄道乗り入れも並行して検討すべきです。

17 その他	新潟駅からモノレールや次世代ロープウェー zipper で万代島経由で新潟空港や、弁天線経由でビッグスワンや曾野木、新潟ふるさと村や小新的流通センターあたりまで整備してほしいです。新潟市の重要拠点を結ぶので需要もあると思いますよ。
17 その他	JR九州・四国は、新幹線・特急の自由席乗り放題の切符を販売する一方、JR 東・西日本、北海道は特急中心に自由席を廃止する方向を取っている。利点は車内検札の省略と自由席を乗車人数以上に占める行為の抑止だろう。勿論指定席券のほうが高価だし、車掌業務等の削減が目的だろう。自由席があるとホームが混むと言うのは、大きな問題だとは思えない。JR 北海道は、自由席の廃止とともに「えきねっと」への誘導を図っているが、稚拙な方式で多くの乗客を、マイカーや高速バスに奪われていると言う。東海道新幹線でも隣の席に荷物を載せた行為は横行している。または、指定席でもあちこちの席に移る高齢者を見かける。コロナ禍で客数の減少が、一層拍車をかけた。しかし「一人でも多くの方に」の注意喚起のアナウンスも減った現象もあるだろう。ビジネス客を始め、乗れる時刻がはっきりしない一方、事前に切符を購入したい利用者にとって、自由席の選択肢が無くなったことは、大きなマイナスに違いない。
17 その他	新潟駅の商業施設が大方開店しているので、今後は売り上げだ。東十条駅・西八王子駅程度の乗降客数の駅で、アトレ吉祥寺に匹敵する施設が成功するかは、年商 200 億円達成が判断するラインだろう。新幹線の無い大分駅は、昨年度売上高 241 億円、入館者数 2165 万人だ。しかし新潟駅では、かなり高いハードルのような気がする。ネットでも、「行きたいが駐車場が有るのか」と言うものも散見する。そもそも、北陸新幹線は敦賀駅まで延伸し、益々上越新幹線のニーズそのものが薄くなっている。新潟市は日本海側唯一の政令指定都市と言っても、旧新潟市エリアは 40 万人ほどの人口だ。住民人口は減少、関係人口も伸び悩むなら、新幹線の本数も右肩下がりを覚悟すべきだろう。

■バスについて

分類	内容
2 運行頻度・ダイヤ	主に S90 の川根谷地から乗り、沼垂白山で降りて明鏡高校に通学してるのですが、朝は 1 本あるのに、4 月の改正から帰りのバスが蒲原町と沼垂白山に止まらず帰るのが大変です。13 時くらいと 16 時くらいに 1 本ずつくらいは止まるのがほしいです。
4 サイン	新潟駅の新バスターミナルが開業しましたが、のりばや、のりばへの案内標記が分かりにくいと感じます。特に、萬代橋ラインは新潟駅から万代・古町方面へ向かうメイン路線であるべきところですが、他のバス停と見た目はほぼ変わらず、一目で分かるものとは言い難いと思います。折角新しい萬代橋ラインのロゴマークを作成したのですから、是非新潟駅のバスターミナルでも大きく掲示し、可能であれば他の萬代橋ラインのバス停同様のデザインに装飾していただければ、大変わかりやすいものになると思います。また、バスターミナルへ降りる階段・エスカレーターの乗り口や降り口付近に、万代・古町・市役所方面の先発バスの乗り場案内を整備されると、なお親切になるのではないかと感じました。(以前の BRT 乗り場にあったデジタルサイネージには、市街地方面の先発バス案内がありました) 様々な意見が届いている中かと思いますが、市外の利用者からも、より分かりやすく使いやすいバス交通にしていきたいので、ご意見を送らせていただきました。ぜひ前向きな御検討と改善をよろしくお願いいたします。
6 決済方法	家族の定期を購入するのに、今時クレジットカードが使えないとは非常に不便です。コロナもあって導入が飛躍的に進んだのに、80万都市とは思えません。数万人が、数万円(今回は 7 万強でした)もの現金を用意して、タイミングを見計らって、万代バスセンターまで、わざわざ行かねばならないのはナンセンス、殿様商売もいいところです。早急に改善願います。

6 決済方法	<p>りゅーと、とその後についての要望です。りゅーとが導入され久しく時間が経ちます。ゆくゆくは機器更新なども必要になると思います。実際、同じように IC カードを導入している各地方では大きな壁がやってくる時期になってきています。今後新潟交通は「自社完結の IC カード」だけで行くのでしょうか。最寄りから新潟駅まで利用をしていると通勤通学では「りゅーと」と「Suica」を使い分けている人、チャージが手軽な「Suica」だけで乗車している方が多いなと感じます。そこで次期更新の段階では「ローカル IC カード」ではない JR 東日本が提供している「地域連携 IC カード」に切り替わって欲しいなと思います。これによる最大のメリットは JR 利用の人は定期券が 1 枚になること、チャージが楽になること、都度乗る人でも鉄道にもバスにも 1 枚で済むことです。また新潟以外に行っても Suica が使えるところでは利用できるのも大きいです。検討していただけると幸いです。また、新潟駅案内所で IC 定期券の継続だけでもできると助かります。</p>
10 バス待ち環境	<p>BRT をやめたこと、決断は尊重したいと思います。この先の LRT なんて話もありましたが宇都宮の事例を見ていると新潟には絶対無理だなと感じました。構想 30 年って言う中で同じように新潟は出来たのかな？と思うと「公共事業に先見性がない」新潟市には無理だなと感じました。日々バスを利用して思うのがありますが、なぜ「新潟駅」以外のバス停での並び方が統一されていないのでしょうか。ローカルルールが酷すぎて転入してきた当初とても苦労しました。市役所前から新潟駅南口くらいまでの間は通勤で車を使うと駐車場問題があるから公共交通利用が多いと思うのですが、今後シェアオフィスやビジネス街に新潟はして行きたいと言うのであれば「ダラダラ並ぶ方式」は脱却した方がいいと思います。せめて並び方サインを足元の歩道上にマーキングをすることが新潟交通と新潟市の間で協議してできないのでしょうか。中心部もですが郊外の住宅地や学校沿線などまあ酷いものだと思います。乗車マナーが悪いだけでも新潟って田舎だねと言われるものですので恥ずかしくないようになんとかして欲しいと思います。</p>
10 バス待ち環境	<p>一部マスコミが新潟駅下バスターミナルの乗り場同士で、反対側に渡れないと報じているが、今更の感も強い。この点は、行政とバス会社の間で決められており、一切変更(要望)は受け付けていない。長崎駅前の平面では辿たどり着けない電停(路面電車の停留所)を思い出す。歩道橋から国道の真ん中の電停にエレベーターを下ろしてアクセスする。車優先の昭和的発想は、共通だ。工事中にもそれなりに会議を開いているものの、御用系人物はアリバイ的に参加していたと記憶しているが、バスや鉄道利用者代表、正式な障害者団体代表は含まれていなかった筈だ。エレベーターも設置されていないのも、首を傾げる一つだ。市の資料には、バス案内所も完全に無視されたままだ。勿論、待合室は無い。安全柵も中途半端にしか設置されていない。これが 21 世紀に出来たものだと思うと、背筋が冷たくなる。</p>
11 料金	<p>新潟交通の運賃を調べてみた。市役所前、古町から鑑まで直行便で 260 円、乗換便で「のり割 30」を適用した場合 470 円と 210 円違う。市役所前、古町からイオン新潟南まで直行便 430 円、乗換便で 510 円と 80 円違う。万代シティから鑑まで直行便で 260 円、乗換便で 330 円と 70 円違う。万代シティからイオン新潟南まで直行便で 370 円、乗換便で 370 円で同じだ。弁天線に行く便はこの通りで、時間に余裕があれば、直行便を選んで乗れば、一部を除き安価かつ時間ロス無く到達する。料金調整が難しいのか、放り出した格好だ。これも、全国的に珍しい事例か。</p>
11 料金	<p>バス利用者減少の原因は、ご承知の通り自家用車への転換である。車が相対的に安価なものとなり、道路は国民の税金で縦横に巡らされた。一方バス利用者にとっても、混雑が解消するなど利点もあった。そこで要望だが、バス料金をさらに上げて欲しい。ワンボックスカーでの移動しか知らず育った高校生に公共交通マナーを説くのは無駄と言って良い。高校生など運賃が支払えない者が、退場することで車内環境は確実に良くなる。子育てや買い物で忙しい奥様も一層乗らなくなるので、更に環境が良くなる。バスの利用者が減少するのは、決して悪いことでは無い。人口減少を先取りするつもりで運賃を設定すべきだ。市内料金は、もう 100 円は上げるべきだ。ただし高額と思われる運賃を払える層しか乗らなくなるので、バス会社も他部門での収益を増やして貰いたい。空気だけを運び、補助金で維持している郊外路線も不健全だ。自治体の運営するバスに席を譲るべきだろう。</p>

11 料金	<p>「年金 100 年安心」の安心とは、年金制度の事で、給付はマクロ経済スライドで下がるとの事。このため、確実に高齢者の貧困が増えると言う。さらに、厚労省で検討されているのは、国民年金の保険料納付期間の 5 年延長と在職年金制度の超過分半額カットの廃止だ。蓄えの無い者は、老後も働けと言わんばかりだ。実際、高齢者の就労率は右肩上がりだ。そして、自営やパートが多いため、交通費の支給は見込めない。そこで「シニア半わり」の就労のための利用も積極的に許容すべきで、上限は廃止すべきだ。新潟交通には「おでかけ 65/70」と言う実質的な上限があり、短期の就労には「シニア半わり」がお得だ。また、自己負担率の低い他都市の敬老パスと混同してはならぬ。負担率は一律 50%は利用料金の多寡に関係が無い。人手不足の昨今、上限が理由で就労をためらうなら、社会にとっても本人にとっても損失だろう。</p>
15 その他	<p>バスダイヤが改正され、新ターミナルも供用が始まった。ターミナルは「整列乗車のための足元サイン」があって前より使い勝手が良くなったと思う。前はだらしなく列が伸びていだけで割り込みなども多かったので助かる。横断歩道がなく反対側に行くのが不便だと言う人もいるが「この形がほぼ全国共通」と言うことを知ってもらう必要があるのではなからうか。新潟があまりにも今までがイレギュラー過ぎたのだから。ダイヤ改正は 2024 年問題を考えるとしょうがないと思う。運転士さんだって人間で正直ここでの要求を見ていると過度な「低賃金で馬車馬のようにわがままを言う客と言えない利用者」と言うのもちらほらいた。ただお願いがある。間引かれていくのはしょうがないのだがそのサイクルができればパターンダイヤのようになって欲しいのだ。今まで 10 分間隔だったのが 20 分間隔になったり 15 分間隔になったりすると流石に都度検索しないと使い勝手が悪い。そして乗り換え先に「余裕を持って」移動計画を立てても遅延で間に合わないことが相変わらずある。渋滞はしょうがないにしても料金收受ではより IC カードも普及させていただきたい。</p>
15 その他	<p>日本の 2023 年総人口は、前年から 59.5 万人減少。1 年で鳥取県が消えた数字だ。新潟も失敗と呼んで良い三つの施策には、撤退戦が必要だ。一つに第 3 回新潟都市圏パーソントリップ調査を踏まえ、国県市町村が 2025 年度を目標年次に策定した「総合都市交通計画」とその中に描かれた基幹公共交通軸だ。今でも県 HP で読めるが、調査結果の内容は曖昧で、計画が夢なのか意志なのか判然としない。「道路空間を公共交通の走路空間として活用」と描かれているが、実現しないまま、来年最終年度を迎える。二つにバスタ新潟構想だ。路上のバス停を一箇所に集めるだけなら可能だろうが、商業施設とか帰宅困難者の収容施設だとか言う話になると、それを可能にする仕組作りは困難だ。三つに民間路線バス会社の赤字路線に対し、国市は補助金を交付することで維持し続けているが、運転士が不足する中、バス会社を生殺しにするのと同じだろう。バス会社にとって収益にはならず、マイナスでしかない。廃線にするか余裕のある他企業に運行を譲るべきだろう。行政では、平成の大合併で多くの負債・職員・老朽施設を抱えたそれらの整理も必要だ。</p>