

主なご意見・ご要望(R6.5)

■ 鉄道について

分類	内容
7 決済方法	<p>JR 東日本など首都圏8社が、2026 年以降(近距離の)磁気切符を廃止し、QR 切符に変える事を発表した。都営地下鉄がホームドアを 100%達成した裏側には、QR コードの利用があったと言う。車両改修費 20 億円が QR ステッカー代 270 万円で済んだとの事。同じように磁気切符読み取りの改札機より、はるかに QR 改札のほうが爆安だろう。そして出来れば全国に広がって欲しい。全国の JR 各社で使える「秋の乗り放題」切符は、連続 3 日間になったことで、自動改札が通れるようになった。青春 18 切符は、有人改札しか対応していない。当面、磁気切符のまま、5 枚綴りで自動改札で対応すべきだろう。将来的には、全国で QR コード対応の改札の普及で、QR 改札対応の青春 18 切符に変更して欲しい。5 月 15 日から東急線(世田谷線を除く)でタッチ決済が可能になった。既に関西圏では JR を除く私鉄・地下鉄でタッチ決済が導入されている。ましてや、QR 改札は急速に普及出来るだろう。</p>
7 決済方法	<p>みどりの窓口が混む原因は、年寄りが複雑な経路の切符を購入するからだと言うネットの声がある。この説は正しい。ジパング割引を使うためには、201km 以上(往復も可)の距離が必要なので、「旅行先の細かいルートは交通系 IC カード」とはしたくない。時間がかかるのは、窓口駅員の入力と、入力の確認作業で時間がかかるせいだ。しかし、この原因探しも今のうちだ。何故なら、所得ある人が JRE バンクの特典で 4 割引切符を購入しようとする場合、(利用できる割引回数が少なければ)一筆書きの旅程表を握りしめ、みどりの窓口で長々と居座り、高齢者のひんしゆくを買うことになるだろう。旅行センター「びゅうプラザ」もコロナ前から閉鎖され始め、2022 年 3 月末に全廃されたのも忘れてはならない。必要なのは、全国の複雑なルートに対応するようネットサービスを改良し、同様に能力の高い券売機を多く設置することだ。JR 各社は、開発費用や新型券売機の設置費用を惜しんではならない。また国鉄時代から続くフリー切符のデジタル性を高める必要がある。</p>
7 決済方法	<p>毎日新聞によれば、JR6 社で 2021 年 4 月と今年 4 月を比べると、みどりの窓口のある駅は 1183 から 760 に減ったと言う。最大は東日本で 440 から 209 へ、続く西日本は 360 から 173 へ減ったとのこと。この根拠は、西日本が 2020 年に発表した「アフターコロナでもお客様は元通りに戻らない」と言う、あやふやな予想だ。しかし 2022 年にはみどりの窓口は混雑が発生し始めた。昨年からは円安に合わせ本格的なインバウンドが戻って来た。ジャパンレールパスの発券には、窓口への立ち寄りが必要だと言うではないか。JR 各社に跨る割引切符の扱いは、各社睨み合いで簡略化が一向に進まない。A から B へ、B から A に短時間で戻る切符は、ネットや券売機にして貰いたい。外国人観光客用割引の発券方法など手続きを簡略化して欲しい。ジパング倶楽部も全員が専用クレカを持つ事で、簡単な切符は券売機で購入できる筈だ。「俺様優先」的な主張だが、窓口には複雑な手続きが必要な切符購入者・変更・取消しか並ばないようにして欲しい。</p>
17 その他	<p>新潟空港への鉄道、新幹線乗り入れを検討すべきです。トキエアさんが丘珠便と仙台便就航実現を果たし、毎日運行化と中部、神戸、佐渡便等も計画が進むなど伸びしろもあり需要があります。135万人で議論と県知事が宣言してますがあまりにも消極的です。道路とか自然環境に有害なメガソーラー等は反対意見を無視して事業化されるのに公共交通整備の事業化に消極的なのはおかしいです。できない理由を考えるのではなくどうすればできるか考えるべきです。</p>

■バスについて

分類	内容
2 運行頻度・ダイヤ	<p>松浜線のバスが朝夕を中心にすごく混雑していて乗り降りが大変です。特に物見山から万代あたりは最悪です。減便の影響もあるのかなと思われます。松浜方面(空港入口より先、松港橋あたりまで)は新潟駅 17:12 発の次が 17:32 発と 20 分待たなければならず不便です。運転士不足とはいえ早めの対策をうってほしいです。</p>
2 運行頻度・ダイヤ	<p>新潟駅のバスターミナル整備のおかげで、南北の行き来が劇的に便利に改善し、本当に感謝しております。ただ、南北の往来が出来るようになったにも関わらず、直通バスがほとんどなく、利便性は思い描いていたよりかなり限定的と感じます。南北をバスで直接行き来できることで、双方の人の往来が増し、新潟駅周辺の利便性や魅力がより増すのではないのでしょうか。改善を要望致します。宜しく願い致します。</p>
4 サイン	<p>新潟駅のバス停、番号の隣の空白部分に行き先を大きく明示した方が良い。ロータリーも横断できず、パット見て何番のバス停から乗ればいいのか、探さないとわからない。ましてや市外、県外から来た人は尚更。なぜバス停の番号の隣に表示しないのか不思議である。</p>
4 サイン	<p>市長記者会見で、おそらく新潟駅管理下のエリア又は駅下バスターミナルの中央区役所管理下のエリアだろうか、20 年は考える時間が有った筈のサイン類などが不十分だと説明があった。かつ供用開始から 2 か月近く経つのに改善されないらしい。JR 部分なら、JR の判断でサインの追加などすべきだろう。平成の大合併もあり、自治体職員の能力不足は隠しきれないものになっている。山口県阿武町の給付金誤送付は、笑い話では無い。自身の体験でも、市民税課・国民健康保険課の HP を書き直させた事もある。要は、職員が世の中を理解出来ていないのだ。表面化していないだけの話で、外部監査委員の指摘だけでは限界があるだろう。JR にしても、ダンジョン(迷宮)化した渋谷駅ほどでもないし、小田急が工事している新宿駅ほどでもないだろう。時間のかけ過ぎに、ペナルティが無いのも問題だ。</p>
4 サイン	<p>5 月 24 日の市長記者会見で、新潟駅下バスターミナルの案内表示が改善されていないと表明され、驚いた。「指示させていただいた」と言う表現が、わかりづらい。部下に指示したなら、丁寧過ぎる表現だが、JR 又はバス会社に対して指示なら、本来は「お願い」が筋だ。問題は、利用者の「慣れ」では無く、初見で外国人も含め理解出来なければ、零点だ。これでもかと思われる表示は、外国人が迷う駅が多い。JR 東日本の恵比寿駅と東京メトロ日比谷線の乗り換え表示。JR 西日本の奈良線東福寺駅と京阪電車乗り換え、東福寺方面へ歩行表示。いずれもユーチューブで見れる。根本的には案内を工夫するより、富山駅下路面電車駅がそうであるように、新潟の工事期間で歩行者横断ルート設けた位置に、信号・遮断機付き横断歩道を新設する事が早道だろう。決めてしまえば、バス運転手から文句は出る筈はないだろう。</p>
4 サイン	<p>新潟駅新バスターミナルにおける各種案内表示・サイン類が圧倒的に不足している。時刻表などはデジタルサイン化されているものの、それは既存の紙掲示を置き換えたに過ぎない。最も問題なのは「目的地に向かうのにどのバスに乗れば良くて、そのバスがいつ・どこから発車するか」が明示されていない。例えば金沢駅では、目的地ごとにバス乗り場・時刻表がリアルタイムで案内表示された総合案内表示盤が整備され、余所の来訪者でも乗るべきバスが一目で判るようになっている。そういった案内表示が新潟には無い。「新潟駅はまだ工事中」と言うが、それを理由に各種案内サインの整備を怠るのはただの言い訳でしかない。各種案内やサイン類は来訪者・訪問者視点で必要となる物だ。それらの整備を怠るのは「新潟は来訪者・観光客にとって不親切で冷たい街」という悪印象を与えかねない。案内表示・サイン類の少ない事が美しいと考えているのなら、それは大きな間違いである。来訪者・観光客目線で利用しやすい設備整備を強く望みたい。</p>

6 決済方法	地方のバス会社では、今春 IC カード払いが始まった所もある一方、国土交通相は完全キャッシュレスの実証バス運行を秋以降始めると明らかにした。設備の整備はバス内部に限られるので簡単そうだが、支払方法で乗客を選ぶことになり、路線バスでの実現は疑問点も残る。しかし現金を扱わず、釣り銭も用意しなくて良いのは魅力だ。関西では、クレジットのタッチ決済が私鉄を中心に導入され始めた。リゅうトカードもオートチャージはクレカ払いになるが、完全キャッシュレス化には、これ以外に、A タッチ決済の装備、B 車内でのチャージ禁止、C 車外のチャージ機の増設、D チャージ機のクレカ対応へ改良が必要だろう。高齢者には面倒な話かもしれないが、大幅な運転士の負担軽減や遅延解消につながるだろう。JR 東日本エリアの各地では、地域連携 IC カードの導入により、電子マネー機能やチャージの方法など利便性が格段に増した。この導入に当たって行政はバス会社に多くの支援している。行政は支援や社会実験の方法に様々あることを認識して欲しい。
7 遅延・早発	信号機の連動がバラバラで必ずどこかで赤信号になったりしてバスが遅れてしまいます。特に万代シティあたりから柳都大橋あたりは深刻です。改善を求めます。
15 その他	2024 年問題を機に、路線バスの運転手不足が全国で噴出した。その中で、北海道新幹線の延伸の遅れほど歓迎された新幹線も珍しい。冬季五輪の招致問題以外に、函館・札幌間の 80%がトンネル(リニア新幹線は 86%)になる事も遅れに影響している。延伸後、並行在来線の函館から長万部までは貨物線として活かされるものの、長万部から小樽までの函館本線(山線)は、道庁主導で廃線・バス転換が決まっていた。しかし、2023 年 5 月以降、道庁とバス会社の協議が進んでいないことが、5 月 5 日放送の BS フジ「今こそ鉄路を活かせ！」で報じられた。同時に、輸送量の多い余市・小樽間の路線バス対応について、民間バス会社の「無理」と言う TV 局への回答も放送された。道知事肝入りの「攻めの廃線」が足元から崩壊したと言って良いだろう。いずれにせよ、公共交通の軽視は地域の衰退に繋がる事は否定出来無いだろう。

■ その他

分類	内容
99 その他	新潟駅前、セブンイレブン、王将前の横断歩道を毎日利用しています駅前改築後から、横断歩道の青表示時間が 15 秒になり、待ち時間は数分待ちで不便です。バス優先の対応なのかもしれませんが、待ち時間長過ぎ、歩道可能時間短すぎです。先日は目の不自由なご老人や、高齢者の方が時間内に渡ることが難しく危険でした。また、待ちきれない歩行者は信号無視で渡る人多数です。車も長時間青にもかかわらず、赤なっても無視して走り去る車もあります。歩行者の便利も考えた時間配分をしてください。
99 その他	認知症が原因で行方不明の捜査依頼人数は、2022 年で 1.8 万人にのぼる。厚労省が発表した 2040 年の認知症患者の予測人数は、584 万人。認知症予備軍と言われる軽度認知障害の者は、612.8 万人と予測されている。これらを合わせると、2040 年の予測総人口 1 億 1284 万人の約 10%だ。これらの者は、家庭や施設に居るばかりでは無い。電車もバスにも乗るだろう。バスの乗り場に迷い、渡っていけない場所に入ってしまう事も日常茶飯事になるだろう。各地でニュースになる逆走・踏み間違いも、これらに該当する人が原因かもしれない。今でも新しい交通施設では、大き過ぎないかと思う文字を見かける。
99 その他	朱鷺メッセや新潟空港、弁天線からビッグスワンや黒埼、流通センターあたりへ小型モノレールが開発中の都市型ロープウェイ Zippar を整備すべきです。公共施設へ行くにも鉄道だけでは行けないので不便です。少子高齢化、人口減少、路線バス減便など公共交通が岐路に立っている今の時代こそ新たな交通網整備を考えるべきです。