

主なご意見・ご要望(R6.7)

■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ですが、いい加減に「とき」の定期列車の本数を従来の 26 往復に戻して下さい。やはり、大宮～長岡間ノンストップの速達タイプは最低でも夜に1往復ないと、日帰りでは非常に困りますし、出来れば日中～夕方にかけても同様の列車をもう1往復欲しいです。今年 3 月の改正では、あたかも新潟だけが新型コロナ 5 類に移行されていないかのような扱いを受けている印象で、非常に腹が立ちます。最高速度こそ 275km/h に引き上げられてはいますが、現行ダイヤではそれによる利便性向上を感じる事が出来ていません。一昨年の改正で臨時列車に格下げされた「とき」を必ず定期列車に戻して下さい。本当の意味での利便性向上のため、早急に対応をお願いします。
17 その他	5 月投稿の「米坂線の不通区間は、国道を利用し JR が運行するなんちゃって BRT とすべき」と言う内容は、完全に無視された。財政難の新潟県が支援するとは、全く思えないので、真っ当な主張だ。市当局は、「当市と無関係」と言いたいし、早くも 2004 年 10 月の中越地震を忘れたことにしたいのだろう。1 か月間越後線・信越線で新潟・長野間の臨時快速列車が走った。地震直後でも、東京・新潟間は、羽越線・米坂線・山形新幹線で往来出来た。公共交通に関わる者は、新潟市と米坂線が無関係などと、口が裂けても言えない筈だ。迂回路線として、米坂線は残すべきと言う主張も真っ当だが、鉄道としての役割を終えたと言う主張も、同等に真っ当だろう。
17 その他	昨年 10 月 1 日、改正地域公共交通活性化再生法が施行されると、同じ JR 西日本管内で地方鉄道にとって明と暗とも言える現象が起きた。明は、富山県の城端線・氷見線についての昨年提出済みの再構築実施計画が 2 月認可された。IC カード対応改札や新型車両など利便性の要望が叶えられて無いとし、今後両線を「あいの風とやま鉄道」へ JR から移管すると言う内容だ。富山県が主導し投資を行うことで、サービスの向上と黒字化を図ると言うものだ。暗は、JR 西日本が芸備線(主に備中神代から備後庄原)の再構築協議会を要請し、3 月 26 日に第 1 回目が開催され、並行線まま各自の主張が表明された。まさに廃線しか無いと言わんばかりに、JR から 10 月 3 日に設置要請が提出されており、全国から注視されている。JR 九州の肥薩線(八代・人吉間)の復旧では、一部を公共事業化することで復旧費用全体を減らし、更に JR 負担分の割合も減らす事で進めようとしたが、合意に至らず、復旧後「上下分離」方式で維持する事で合意に達した。米坂線は、新潟・山形県の姿勢には熱意は感じられず、バス転換が妥当なところだろう。

■バスについて

分類	内容
7 遅延・早発	東港線十字路交差点がスクランブル化されて以降、青信号が短くなったうえに前後の交差点との青信号のタイミングも合わず渋滞ばかりです。路線バスも渋滞に巻き込まれて遅れてばかりです。改善してほしいです。
7 遅延・早発	松浜線のバスが通る国道 113 号線は朝夕渋滞が激しくいつも遅れています。青信号が短かったり、前後の信号機との連動が不揃いで足止めばかりです。対策をしてもらいたいと思います。いずれは次世代ロープウェー Zippar や小型モノレールで朱鷺メッセや佐渡汽船経由で新潟空港まで整備すべきです。

9 車両	中央区に住んでいて毎日バスを使っている者です。いつも時間通りかつ丁寧な運転をしてくださりありがとうございます。今日、バスに乗っていたら上から水が垂れてきました。右側の一番前の席です。おそらく冷房の出口周辺から漏れているようです。どうか修理と、同様の事態が起きていないか車両毎のチェックをお願いしたいです。
12 接客・ホスピタリティ	JR 西日本・赤穂線の車内で、「車内マナーについてのお願い」と言う掲示を見かけた。国鉄時代の黄色の115系の車内にシールで貼り付けられていた。同社岡山支社、県警鉄道警察隊、岡山市内高校 PTA 連合会ほかの掲示で、当時は相当酷かったのだろう。「タバコを吸う」は別にしても「混雑した車内で座席や通路にカバン・荷物等を置く」「大声で騒ぐ」「足を投げ出す」は今でもありそうだ。これらの場合は、「車外に退去していただくことや、法令により罰せられること」もあるとしている。この欄への最近の投稿では、バス利用者のマナーが凄まじく悪いと言うものもあるので、掲出者に名を連ねる(財)交通道德協会等に、バス車内のポスター形式の啓発掲示を相談してみたらいかかが。バス会社社員の意識の低さにも問題があるのは間違いない。
15 その他	市議会の議事録を読むと、未だ「政令指定都市にふさわしい」との修飾語を使い答弁する部長もいる。人口問題研究所が公表した2050年の推計人口では、2050年に船橋市より新潟市の人口は減少する。20歳から39歳の女性の2020年からの減少幅は、市全体で66.6%。50%を切る西蒲区41.1%、南区49.3%は消滅可能性区だ。平均より低い区は、他に北区、東区、秋葉区。西蒲区、南区は区として成り立つのか早急に考えるべきだ。と言うように今後の施設整備は中核市レベルがふさわしい。バスタ新潟も第二のプレーカを作る訳にはいけない。極端に言えば、駅下ターミナルに入れればもっと利便性が高まる。安上がりに済ませるなら、不測の事態に備え、財政調整基金を増やすことのほうが喫緊の課題だ。
15 その他	新潟交通は、2013年度から2018年度まで6年連続増収だったと言う資料を出しているが、純利益が10億円を超えたのは2015年度から2017年度の3か年だ。コロナ禍後、これに匹敵する収益を2023年度に叩き出した。利用者も回復しつつあるが、すぐに頭を打つだろう。運転士不足、新潟駅下ターミナル利用開始など、良くも悪くもニュースに接すると乗って見たくなるものだ。多くの批判を浴びたBRTは2015年9月に始まった。これは、路線短縮の実現・乗換が肝で、連節バスは派生的なものだ。最近の投稿を見ると、松浜線も(適当な土地は見当たらないが)空港入口辺りで、乗り換えしても良いのでは無いかと思う。松浜から先は、民間バス会社が担わなければならないのか、考える必要もあるだろう。通勤・通学利用者が、徐々に減少するのは避けられない。剰余金は、宿泊施設などに投資し、公共交通の比重を下げても維持出来る経営を目指して欲しい。