

## 主なご意見・ご要望(R6.9)

### ■ 鉄道について

分類	内容
17 その他	新潟空港への鉄道、新幹線乗り入れを検討すべきです。

### ■ バスについて

分類	内容
2 運行頻度・ダイヤ	小針駅から済生会病院までのバスが少ないです。朝はバスが無く、小針駅から 25 分歩いています。夕方にもバスが無く、タクシーです。夕方の区バスは午後 6 時を逃すと終わりです。徒歩で行くのは大変です。区バスも少ないのでバスを増便するかデマンドタクシーを運行させて下さい。早急に対応お願い致します。
12 接客・ホスピタリティ	令和 6 年 9 月 22 日、朱鷺メッセから新潟駅行きのバスに乗車しようと、他の 50 人くらいのお客さんと並んで待っていた。15 時 41 分と 51 分のバスは、バス停に着くとドアを開けず、数秒間停車したのち、そのままお客さんを乗車させずに出発した。2 台のバスは満車ではなかったにも関わらず大勢のお客さんを無視した。新潟は酷い街だとがっかりした。
15 その他	新潟駅バスターミナル開業により亀田・横越方面のバスが笹出線経由となり、馬越バス停までの所要時間が栗ノ木道路工事の影響や夕方の渋滞と重なって10分程度の遅延が慢性化している。以前の明石通りや蒲原町経由と比べて所要時間の比較や明石一丁目バス停からの利用客数の検討をして経路変更を行っているのか疑問が残る。さらに新潟駅バス停の停車時間もバス早着により4分程度の時間調整後、夕方の渋滞である笹出線に向け出発する意味が分からない。栗ノ木道路工事と夕方の笹出線渋滞、新潟駅方面から栗ノ木道路への右折信号時間を新潟市、バス事業者、道路工事事業主体の三者で検討したのか、新潟駅開業に合わせて行わなかった笹口から馬越方面の道路改良の検討を考えなかったのか。バス利用者と渋滞の中で定時運行に努めている運転士の苦労を行政やバス事業者は理解して、路線改編やダイヤ改正に反映させていただきたい。これではバス利用者の更なる減少が懸念されます。
15 その他	路線バスの利用者回復に、市が知恵を絞っているのは良いことだ。市道の道路管理者なので、様々な手が打てる筈だ。8 月に公表された東大通の片側 1 車線化も、自動車の利用を制限し公共交通へ利用を促すものとして評価できる。「駅へ車で行けないなら、バスで行こうか」となるかも知れない。バス路線のあるエリアでは、自動車の利用を露骨に制限することが必要だろう。交通管理者がバス・タクシーの優先車線を奪ったことは、公共交通への裏切り行為だ。駅南地域を含め幹線道路を中心に、優先車線を復活すべきだ。2026 年 9 月に道幅の狭い生活道路(幅 5.5m 未満)は、速度 30km/h に制限される。生活道路を便利な抜け道として使いにくくなる筈だ。交通管理者は厳密に取り締まることで、バス利用者を増やす手立てとなる。高齢者割合も増え、3 人に 1 人は 65 歳以上だろう。シニア半わりの実績が 2020 年以降公表されていないのも問題だ。上限を撤廃するだけで、簡単にバス利用者が増えるのは間違いない。

## ■その他

分類	内容
99 その他	メディアシップ前の東港線十字路交差点はスクランブル交差点になってから青信号の時間が短く、隣の交差点と青信号のタイミングが別々の箇所もあり信号機に引っかかり渋滞やタイムロスばかりです。歩道橋を葬ってでもやるべきだったのかと思います。バスもいつも遅れます。スクランブル交差点を廃止して、ペデストリアンデッキを整備すべきです。バス乗り換えのためにも必要です。