

主なご意見・ご要望(R6.8)

■ 鉄道について

分類	内容
1 運行頻度・ダイヤ	とき 91 号を定期列車にして欲しい。元々定期列車だったんだし、夜の時間帯にも速達タイプは最低 1 本は必要。
12 駅・ホームの設備	日頃はお世話になりまして、有難うございます。私は新潟市民です。越後線「巻駅」は将来的に自由通路とエレベーターを併設し、バリアフリー化を進めていただけるそうですが、完成まで10年掛かると伺いました。10年の工事期間を要するのは、駅前周辺の道路整備などを含めてのお話かと思いますが、現在駅舎のない2番線についた電車から降りて、大きな荷物や身体の不自由な方が駅舎のある1番線に移動するためにはエレベーターやエスカレーターがないと線橋を渡るしかなく、相当しんどい状況です。つきましては、巻駅へのエレベーターの設置だけでも、急いで事業化していただきたいと思ひます。これは、切実なお願いです。どうぞ、宜しくお願ひいたします。
17 その他	新潟駅から越後石山・東新潟駅間にも新駅を設置してほしい。柴竹エリアはいずれの駅からも遠く、バスの本数も少なく、大変不便なエリアです。これが実現出来れば柴竹地区の住民利用や卸団地への通勤需要も狙えると思ひます。越後線では上所駅も出来ますし、公共交通の利便性向上の為には新駅は必要だと思ひます。

■ バスについて

分類	内容
2 運行頻度・ダイヤ	私は新潟市南区に住んでいる高校生です。高校に入り電車を使うことが必要になりましたが、自宅から駅までバスで30分かかります。新潟市のほうで村と羽生田駅とを繋ぐバスを出していただいています、1日一本しかなく時間が合わないため利用できません。私の住んでいるところは運良く加茂市や三条市がすぐ近くなのでそちらのバスを利用していますが、市外料金になってしまうため出費が痛いです。また、私の住んでいるところから少し離れた、加茂や三条に頼れない地域は本当に家に帰る手段がないです。そのため現在運行されている南風タクシーのような、必要な便を電話で注文するシステムでいいので、三条市や加茂市の駅と南区を結ぶ、料金の安い公共交通機関を用意していただきたいです。特に夏休みの午前の部活が終わったあとに乗れる12:30ごろや普段の平日の部活終わりに乗れる夜7:30などのバスがほしいです。南区の中でも外れの方で人口は少ないですが、住んでいる学生の多くが高校に通うのに苦労しています。子どもを持つ親が送り迎えに苦労しなくても高校に通えるように最低限のインフラを整えてほしいです。
7 遅延・早発	空港通りは朝夕の渋滞が激しく、空港入口から山の下近くは特に渋滞が多く、通勤で使ってる路線バスも渋滞に巻き込まれて数分から10何分遅れも当たり前で嫌になるほどです。青信号延長や路線バス増便も限界があります。新潟空港への鉄道やモノレール、都市型ロープウェー乗り入れを検討すべきです。民間主体で事業化すべきです。

9 車両	小田急もころん号は、期間限定で終了と思われたが、逆にラッピングを通勤型車両の外側全体(内装も)に広げ継続運行されている。5 両プラス 5 両の 1 編成だが、一際目に付く。この夏からは、沿線 4 ヶ所で着ぐるみが登場するイベントも開催する。グッズ展開も、T シャツ・ぬいぐるみ・カードケース・バッグ等々に増えている。JR 西日本の国鉄色特急や広島カーラッピングと比較しても本格的だ。ぜひ、新潟交通もこの際真似して明るい色味の車両で、走らせて欲しい。色味は、渋谷区のハチ公バスに似ているので、参照して欲しい。笹団子色は終了して、連節バスのラッピングでも面白いと思う。良くも悪くも話題を集める試みが必要だ。
12 接客・ホスピタリティ	ここ1ヶ月くらいの間に 2~3 回あったのですが、16 時 08 分くらいに東中通停留所を通過する BRT(快速ではない)新潟駅行のバスですが、バスの進行方向より走って行って乗ろうとすると必ず行ってしまいます。駆け込み乗車が危ないとか、理由はあるかもしれませんが、外気 36 度の中走って行って、バスも停留所に停まっているにもかかわらず、ドアを閉めて出発してしまうのはどうかと思います。バスの前方から来ている訳ですし、運転手は私を見ているはず。走り出したバスなら分かりますが、停留所に停まっていて、あと 5 秒くらいの距離にいる客を無視するのはどうかと思います。いつも同じ時間のバスです。もう少しお客の気持ちを考えて行動をお願いいたします
15 その他	来年度以降、関川村の路線バス全廃が協議されているとの事。運行を担っている新潟交通観光バスには、長い間ご苦労様と言いたい。報道では、小中学生の登下校の足しか取り上げられていない。村は 20 年間で、小学校 5 校を 1 校に、中学校 2 校を 1 校に統合したと言う事なので、良くまあスクールバスを運行させなかったものだと思う。民間バス会社は、ほとんどボランティア運行をしていたと言って良い。株主なら怒り心頭だろう。新潟市内、特に合併市町村域にも似たような路線が多い。徐々にタクシー会社のハイエースの運行などに移行しているが、経営に市内・市外の別は無い。経営基盤を強固するためにも、人口・利用者の増減に合わせ、路線の増設・撤退をお願いしたい。
15 その他	新潟駅下バスターミナルの発着便数について、記者会見席上、市長は新潟日報記者とのやり取りの中で、1 日 2500 台と答えている。横断歩道の必要の有無とは別に、多いかと言えば、6 時から 23 時までの平均を取れば、一般車両を排除しているので、2.4 台/分で当然少ない。徐行している以上、危険な横断をしても事故に至らないレベルだ。そもそも、頭端式ホームに比較したら、一時停止の回数も信号も減少している。2002 年のコンペ開催時も堀越英嗣氏プラン以外は、100 人程の市民を除き広く公表されていない。駅前広場の面積を広げるばかりで無く、ガード下以外のプランを見てみたかった市民も多いだろう。これも前市長の置き土産か、極端に言えば、元札幌エスタや京都駅烏丸口のバスターミナルの形でも良かったと思う。従前の駅舎開業は 1958 年からすると 70 年間はこの形と思うと、もっと考えるべきだったかも知れない。
15 その他	6 月の投稿では新潟駅下ターミナルの地面の汚れが酷く「歩きたくない」ほどの事。有楽町の山手線のガード下も似たようなものだろうが、雨が降らない場所は、通常の歩道のバス停より汚れるのは当然のことだ。この問題は、バス会社では無く、中央区役所の責任だろう。多くの市民が予想していた事で、本番は降雪期だろう。以前のターミナルでは、バス会社の責任で占用の範囲を除雪していたが、今後はどうなるのか。乗り場相互の平面移動が出来無いターミナルは他都市にもあるが、多くは 1970・80 年代に作られ、時代遅れだ。駅下を通すのは良いが、万代口と駅南口に二つの U 字型バス停を作るべきだった筈だ。

■その他

分類	内容
99 その他	<p>今年、関西から来ました。新潟市は人口密度が低いのにさらに駅前と古町で2分化され、活性化できてないように思われます。このままではジリ貧状態です。ここで古町と駅を結ぶLRTを作るのは効果が大きく今すぐすべきかと思います。将来のために今、動くべきだと思います。</p>
99 その他	<p>6月分の本欄に新潟駅下バスターミナルに関し、「以前の頭端式ターミナルの時のように、アナウンスを復活させたら」と言う趣旨のものがあつた。併せて、「床面が汚れている」と言うものもある。これから分かる事は、新潟駅前広場のうちバス会社に占有させている場所がどこなのか、広報されていないらしいことだ。条例を見る限り、バス発着所・バス待機所・案内所がバス会社の占有と思われる。前のターミナルはおおよそ屋根のあつた場所だろうが、現駅下ターミナルではどこか分からないし、案内所以外は公道に準じた占有で良いだろう。と言う事で、マイク・スピーカーは期待薄だ。以前のターミナル(万代側)では、笛のバス会社社員が観光客に空港行きのバス(駅南側)を教えている光景を見ているので、案内に役立っていた事は、多くの市民が承知しているが、床面の汚れは、とりあえず中央区役所に苦情を入れるべきだ。</p>
99 その他	<p>市都市政策部の関連で二つの事業が公表されると、市民のブーイングが飛び交つた。東大通の片側1車線化に対しては、「人中心」と言うなら、新潟駅下バスターミナル内の「水平移動を可能にしてくれ」。これは、素人でも事前に設計ミスが分かっていた。もう一つのバス利用者の回復を巡る協議会に対して、昨年12月に市と新潟交通の連携協定締結後、「9月間何をしていたの」と言う反応は当然だろう。部長の「どう言う表現で市民に説明するか」とか「市民に行動変容をしていただきたい」と言う説明も、意味不明だ。市は金を出すか、自動車を使いにくくするのは、市の仕事なのは誰でも分かる事だ。本当に市民の声を拾いたいなら、現市長が始めた本欄(掲載も遅い)を疎かにする筈は無い。</p>
99 その他	<p>先日、佐渡島の金山の世界文化遺産登録が決定しました。これにより佐渡島への観光客は増加するのは間違いないです。しかし今、新潟駅から佐渡汽船ターミナルへ移動する手段はマイカーを除けば路線バスかタクシーくらいしかなく不便です。また、新潟空港もトキエアさんが佐渡空港への路線開設に向け動いていますが、新潟空港へ移動する手段もマイカーを除けば路線バスかリムジンバスかタクシーくらいしかなく不便です。新潟駅から佐渡汽船、新潟空港を結ぶ路線としてはモノレールや次世代ロープウェー(Zippar)導入が必要ですし、大形駅から新潟空港への鉄道延伸も必要です。観光客だけでなく通学通勤・生活利用において必要です。公共交通が便利か不便かは佐渡島の未来に直結するといっても過言ではないです。メガソーラーとか環境に有害で地域住民の批判が強いものは押し切っても事業化するのにこういう公共交通強化は及び腰なのはありえないですよ。民の声を無視しないでください。議論をすべきです。もちろん完成した暁には新交通システムを使って佐渡島まで行きたいので期待しています。</p>