

## 主なご意見・ご要望(R6.10)

### ■ 鉄道について

分類	内容
7 決済方法	東急は、Q スキップ(デジタルチケットサービス)で一日乗り放題切符を期間限定で半額販売した。スマホのQRコードを鉄道では改札機にかざし、バスでは運転士に見せるスタイルだ。10月からJR東日本では東北地域で「えきねっと」を利用したQR切符は既に始まっている。首都圏8社では、2026年からQRコード切符を始めとしている。磁気切符を無くしQRを紙にも印字すると言う。そもそも地下鉄等を除き改札が無い欧州では、ペーパーレスが先行している。例えば、オランダでは紙切符はICチップ入り(ユニクロと同じ)でICカードやスマホより1ユーロ高い。窓口の使用は0.5ユーロほどかかる。価格差で券売機又はアプリへの誘導する方法は、日本でも参考になるだろう。定期券はICカード、買物にはタッチ決済かカード、出張や乗り放題はQRスマホ、複雑な経路の旅行は紙切符など最適な方法に仕分けるのは、頭の体操が必要だ。
12 駅・ホームの設備	新潟駅に関しての要望です。帰省の度に新潟駅を利用しています。今年新潟駅がリニューアルされ魅力のある駅に発展されましたが、正直コインロッカーの数が少なすぎます。手荷物預かり所が満杯になっているのがその証拠で、これから年末年始など県外または外国人観光客の利用が今後も増えるのに今のままではただただ不便です。大きな荷物を抱えたまま買い物なんて誰もしたくはないですし、せっかく店舗数も増えているのに勿体無いと思います。より新潟駅を快適な環境にする為コインロッカーの増設をお願い致します。
17 その他	「秋の乗り放題」心配、「青春18きっぷ」大変だ。18きっぷは、自動改札OKになる一方、利用日が連続へ、多人数の利用が出来なくなった。今年の「秋」は3日間(利用期間は16日間)で7850円で子ども半額、18きっぷの冬は3日間(同32日間)で10000円で子どもの設定無し。5日間連続利用の設定も有るが、限られた人のためか、単なる値上げだろう。18きっぷの今回の改変で、有人改札の行列が嫌で離れていた人は戻るだろうが、全体の利用は半減するだろう。減収になっても、駅員の改札業務を軽減したいと言う事だ。ただ、遠い将来、QRコードの利用などで、自動改札と転売阻止を両立し、連続日利用からいつでも利用出来るように戻して欲しいものだ。しかし6社分社体制では、いつになるか想像も出来ない。

### ■ バスについて

分類	内容
4 サイン	萬代橋ライン直通の寺尾線・大堀線ダイレクト便西行の行き先表示については、「寺尾」または「大堀」の表記をもっとハッキリしたほうが良いです。系統番号はB10をメインにWxxを小さく表示していますが、このW3x・W4xも目立たせたほうが良いです。
4 サイン	C2系統で浜浦町経由の行先表示は、「浜浦町」の文字をもっと大きくして信濃町線との違いをハッキリしてほしいです。水族館行を除くと、浜浦町線と信濃町線は最終的な行き先が共通するため紛らわしいです。
4 サイン	萬代橋ライン上りの車内では万代シティを過ぎると新潟駅乗換の各便への乗換案内を表示していますが、駅前通の手前は臨港町線などの乗換案内をするほうが良いので改善願います。

4 サイン	バス同士の乗換パターンとして、結節点が新潟駅のような大きなターミナルでは移動距離が長く、しかも万代口降車場から万代方面に向かう乗り場が反対側にあることから横断が多いのも問題になっています。乗換路線によっては、もっとコンパクトな乗換ができる場合もあり、例として駅前通では駅行7番線から南新潟方面8番線や臨港病院行9番線への乗換がスムーズです。(但し7番線から大通り向かいの西行1~6番線への乗換には歩道橋を渡らねばならないのが課題です。) 駅前通や東中通などのコンパクトな結節点を活用できる場合はそのほうが便利なので、そちらを案内するほうがいいように思います。
4 サイン	新潟日報 10月7日配信の新潟駅バス乗り場の記事中「万代・古町方面 有明線女池線信濃線」とあるが、これが記事の通りだとすれば、「方面」は単純なミスだろう。新潟交通 HP の2月19日のニュース中「新潟駅バスのりば」では、「ゆき」「方面」「経由」が使い分けられており、これに従えば8番線は「方面」でなく「経由」が正しい。ニュース中の「のりば」では、「弁天橋・イオン南方面」1箇所のみ「方面」が、比較的目的地に近い経由地のように用いられている。良く言われる事だが、まず英語で書いてみて、via を経由と訳すように日本語に戻すと間違わない。そもそも、新潟交通は新潟駅バス乗り場の構内図を HP の1面に、しばらく置いたままにすべきだろう。
12 接客・ホスピタリティ	10/11(金)の18:24に上道上が丘から、W21の新潟駅行きに乗りましたがすごく優しい運転で良かったです。途中、入れてほしくて止まっていた車にも前を譲っていて、すごくよかったです。ぜひ運転手さんに伝えていただきたいです。大変な仕事だと思いますがいつもありがとうございます。
15 その他	2011年3月11日の東日本大震災の際、終日首都圏の運行休止を決め、駅から乗客を締め出した JR 東日本に石原都知事は激怒し、抗議文とも質問書とも言われるものを送ると、6月20日清野智社長が知事に謝罪、マスコミにも「運行時間内にシャッターを閉めたことを謝罪する」と発言している。午後9時前後からは、地下鉄や西武や京王、小田急などは、運行を再開していた。帰宅困難者が溢れる原因と見做された事もあり、JR 東日本にとってもトラウマになったかも知れない。国交省のバスタ新潟構想には、様々な見誤りがあるように見える。新しい新潟駅には、帰宅困難者用空間や商業施設も充分のように見える。駅に近い東大通の地価は、金沢は勿論、富山駅前より低い。新潟に対する期待値は低いのに関わらず、バスタ新宿を凌ぐターミナルが必要なのか疑問だ。

## ■その他

分類	内容
99 その他	いつもは新潟市政に優しい報道をする新潟日報が、新潟駅下バスターミナルについて、厳しい記事を書いている。以前、同ターミナルの工事中に、本欄に「供用開始すると、危険な横断が横行するから、柵や植栽を施すべき」と投稿したら、無視・ボツ扱いされた。提案・設計プロポーザルの場合、結局は首長が決めるので、部下はどうしようも無いのだろう。ただ、新潟県人の場合、様々な都市を見る機会が少ないので、その傾向は強い。同駅の観光案内所のオープニングの様子が TV 放映されていたが、係員が指差しで案内している姿は、他県の人から見たら「田舎は駄目だなあ」と思われるだろう。(指先が何処を示すのか分かるのは本人だけ)また、JR 京都駅から、地下鉄烏丸線に行くルートが分かりづらい。JR 駅に分かりやすい表示は、本当に少ない。また、京都の街路上の案内板も通りの名しか書いていない。基本的に洛中の人間しか相手にしていないのだろうが、新潟が真似をする事はない。