

## 第1章 新潟市移動等円滑化促進方針の策定にあたって

### 1.1 移動等円滑化促進方針の策定趣旨

#### 背景と目的

本市は、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（以下、「交通バリアフリー法」という。）」〔平成12年（2000年）11月施行〕に基づいて、市町村合併前の旧新潟市では平成15年に「新潟市交通バリアフリー基本構想」を策定、旧亀田町では平成14年に「かめだまち移動円滑化基本構想」を策定し、利用者の多い旅客施設を中心に重点整備地区を設定し、バリアフリー化に取り組んできました。

平成19年4月に周辺市町村と合併し、本市は政令指定都市として新たなスタートを切り、以降、8つの行政区において、地域の特性を生かした個性あふれるまちづくりを進めてきました。一方で、これまでに策定した移動円滑化基本構想の重点整備地区は、市町村合併に伴い、一部の行政区（中央区・江南区・西区）にのみ指定されていることとなり、同じ市内においてバリアフリー化の進捗に差が出ています。そのため、高齢者や障がい者等が多く利用される旅客施設を中心としたバリアフリー化を、市内中心部だけではなく新潟市全区において進めていく必要があります。

一方で、バリアフリー関連法は、図1-1に記載のとおり、重点的かつ一体的なバリアフリー化を進めるため拡充されてきました。

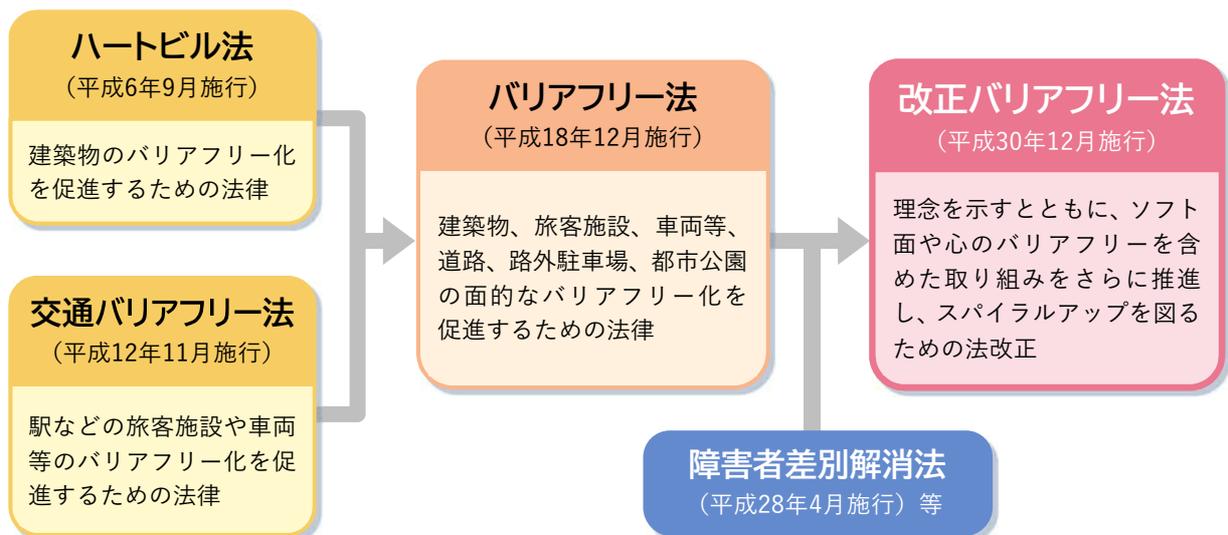


図1-1 バリアフリー法の変遷

平成30年（2018年）11月から「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律（以下、「改正バリアフリー法」という。）」が施行されました。多様な個性を持つ全ての人々が、互いの個性を尊重し合う共生社会の実現や、社会的障壁の除去に向け、移動等円滑化を総合的かつ計画的に実施させるため、市町村による移動等円滑化促進方針及び基本構想の作成が努力義務化されました。また、令和6年（2024年）4月1日には、障がいのある人への不当な差別的取扱いを禁止し、申し出があった際の合理的配慮の提供が義務化されました（改正障害者差別解消法施行）。

なお、本市では、既に「新潟市障がいのある人もない人も共に生きるまちづくり条例」を平成28年（2016年）4月に施行し、事業者への合理的配慮の提供の義務化に合わせて、障がいや障がいのある人に対する市民の理解を深め、本市に住む誰もが生き生きと安心して暮らせる共に生きる社会（共生社会）の実現に向けて取り組むこととしています。

このようなバリアフリー化の取り組みや関係法令の変遷を背景とし、本市では合理的配慮の提供や心のバリアフリーへの意識を醸成するとともに、これまでに策定した基本構想を踏襲しながら、誰もが快適に過ごせるまちの実現に向けて、市内全区へのバリアフリー化を展開することを目的として、「新潟市移動等円滑化促進方針」を策定することとしました。

注：本市では「障がい」と表記することを原則としています。ただし、法律などで決まった名称中の「障害」はそのままとします。

### ※移動等円滑化促進方針とは何か

バリアフリー法では、高齢者、障がい者等の移動や施設利用の利便性・安全性向上を促進するために、公共交通機関、建築物、公共施設のバリアフリー化を推進することとされています。

この法律による移動等円滑化促進方針は、旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障がい者等が利用する施設が集まった地区（「移動等円滑化促進地区」）において、面的・一体的なバリアフリー化の方針を市町村が示すもので、広くバリアフリーについて考え方を共有し、具体の事業計画であるバリアフリー基本構想（以下「基本構想」という。）の作成に繋げていくことをねらいとしたものです。

なお、移動等円滑化促進方針においては、市域全体のバリアフリーに関する方針についても明確にした上で、当該方針を踏まえた移動等円滑化促進地区を設定することが望ましいとされています。



資料：移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン（R3.3）

図 1-2 移動等円滑化促進方針のイメージ

※合理的配慮とは何か

■参考：令和6年4月1日から合理的配慮の提供が義務化のパンフレット（抜粋）

障害者差別解消法が変わります！

令和6年4月1日から**合理的配慮の提供が義務化**されます。

令和3年に障害者差別解消法が改正され、事業者による障がいのある人への合理的配慮の提供が義務化されました。

障がいのある人もない人も、互いにその人らしさを認め合いながら共に生きる社会の実現に向け、事業者の皆さまもどのような取組ができるか、考えていきましょう！

改正後

	行政機関等	事業者
不当な差別的取扱い	禁止	禁止
合理的配慮の提供	義務	努力義務⇒ <b>義務</b>

本市では平成28年より既に**義務化**しています。

## 合理的配慮の提供とは

- 日常生活・社会生活において提供されている設備やサービス等については、障害のない人は簡単に利用できても、障害のある人にとっては利用が難しく、結果として障害のある人の活動などが制限されてしまう場合があります。
- このような場合には、障害のある人の活動などを制限しているバリアを取り除く必要があります。このため、障害者差別解消法では、行政機関等や事業者に対して、障害のある人に対する「合理的配慮」の提供を求めています。
- 具体的には、
  - ① 行政機関等と事業者が、
  - ② その事務・事業を行うに当たり、
  - ③ 個々の場面で、障害者から「社会的なバリアを取り除いてほしい」旨の意思の表明があった場合に
  - ④ その実施に伴う負担が過重でないときに
  - ⑤ 社会的なバリアを取り除くために必要かつ合理的な配慮を講ずることとされています。
- 合理的配慮の提供に当たっては、障害のある人と事業者等との間の「建設的対話」を通じて相互理解を深め、**共に対応案を検討していくことが重要**です（建設的対話を一方的に拒むことは合理的配慮の提供義務違反となる可能性もあるため注意が必要です）。

※「意思の表明」には、障害特性等により本人の意思表明が困難な場合に、障害者の家族や介助者など、コミュニケーションを支援する者が本人を補佐して行う意思の表明も含まれます。

※「合理的配慮の提供」に当たっては、障害のある人の性別、年齢、状態等に配慮するものとし、特に障害のある女性に対しては、障害に加えて女性であることも踏まえた配慮が求められることに留意する必要があります。

## ※新潟市障がいのある人もない人も共に生きるまちづくり条例

■参考：新潟市障がいのある人もない人も共に生きるまちづくり条例 パンフレット（表紙）



新潟市では「新潟市障がいのある人もない人も共に生きるまちづくり条例」を制定し、障がいの有無に関わらず、誰もが生き生きと安心して暮らせる共生社会の実現を目指しています。

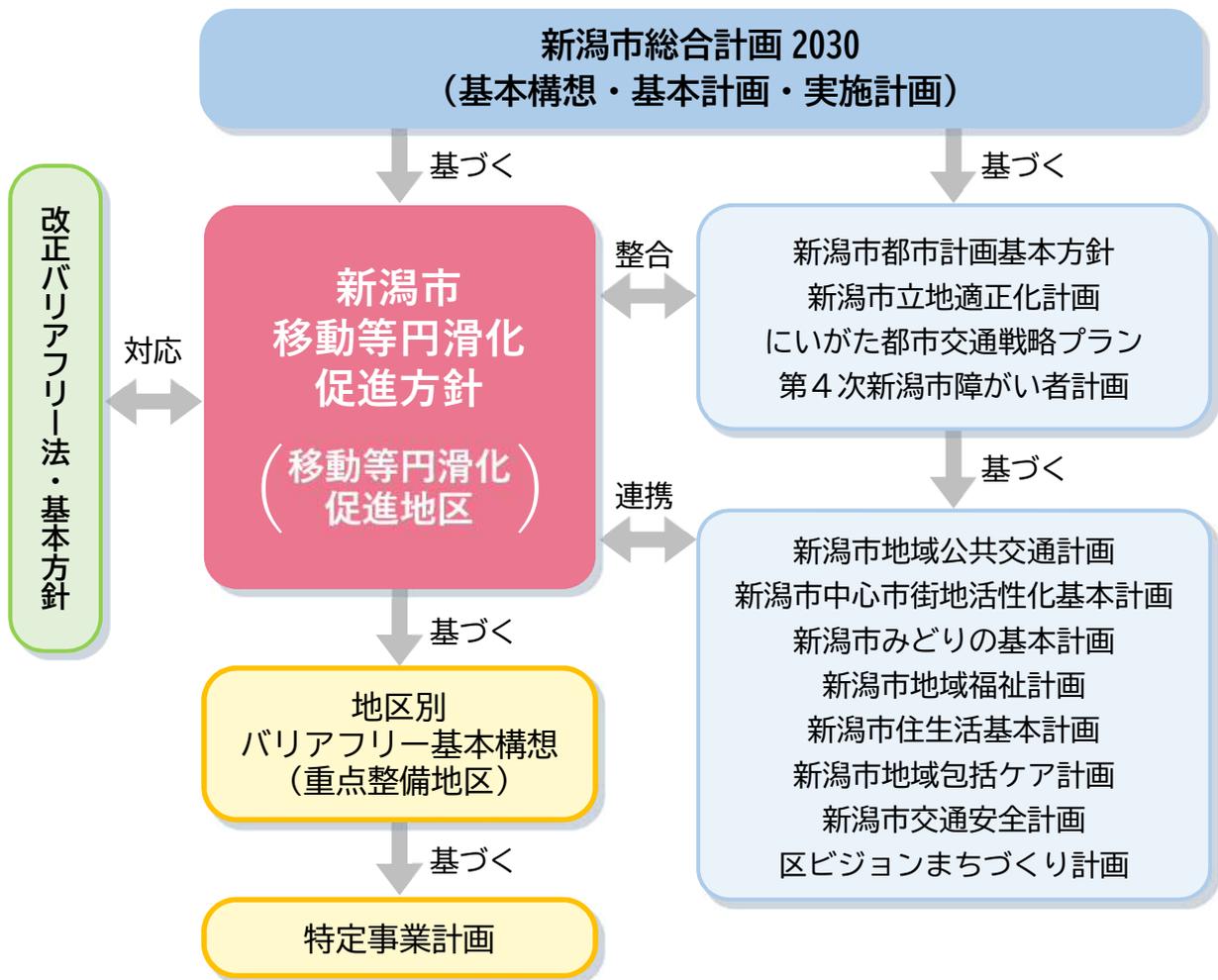
条例では市・事業者に対して、障がい等を理由とした差別（不利益な取り扱い・合理的配慮の不提供）を法的義務として禁止するとともに、実際に差別が起きてしまった場合、双方の話し合いにより解決することを基本としています。

※本市では令和6年4月1日からの障害者差別解消法（令和3年改正）の施行に先駆けて、平成28年度の条例施行時から事業者の合理的配慮の義務化を行っています。

## 1.2 移動等円滑化促進方針の目標と位置づけ

新潟市移動等円滑化促進方針は改正バリアフリー法の趣旨に対応するよう、新潟市の最上位計画である新潟市総合計画に基づいて策定するものです。また、都市計画基本方針や立地適正化計画などの計画と整合を図るとともに、地域公共交通計画や中心市街地活性化基本計画などの関連計画とも相互に連携が図られた計画とします。

移動等円滑化促進方針で定めた各移動等円滑化促進地区内において、地区別のバリアフリー基本構想の策定を目指すとともに、更なる中で重点整備地区を設定し、具体的な事業を行うための法に基づく特定事業計画を作成し、事業進捗を図ります。



※関連する計画については、次期計画策定時において、本移動等円滑化促進方針の内容を反映させることとします。

図 1-3 移動等円滑化促進方針の位置づけ

### 1.3 目標年次

移動等円滑化促進方針は、今後の都市整備においてバリアフリー化を促進していく地区や整備の進め方の指針となるよう、その方針を示すものであり、概ね10年後の2033年度（令和15年度）を目標年次とします。

また、本方針に基づく事業の進捗や社会情勢の変化などを踏まえ、策定後、5年間が経過した2029年度（令和11年度）に中間評価を行います。

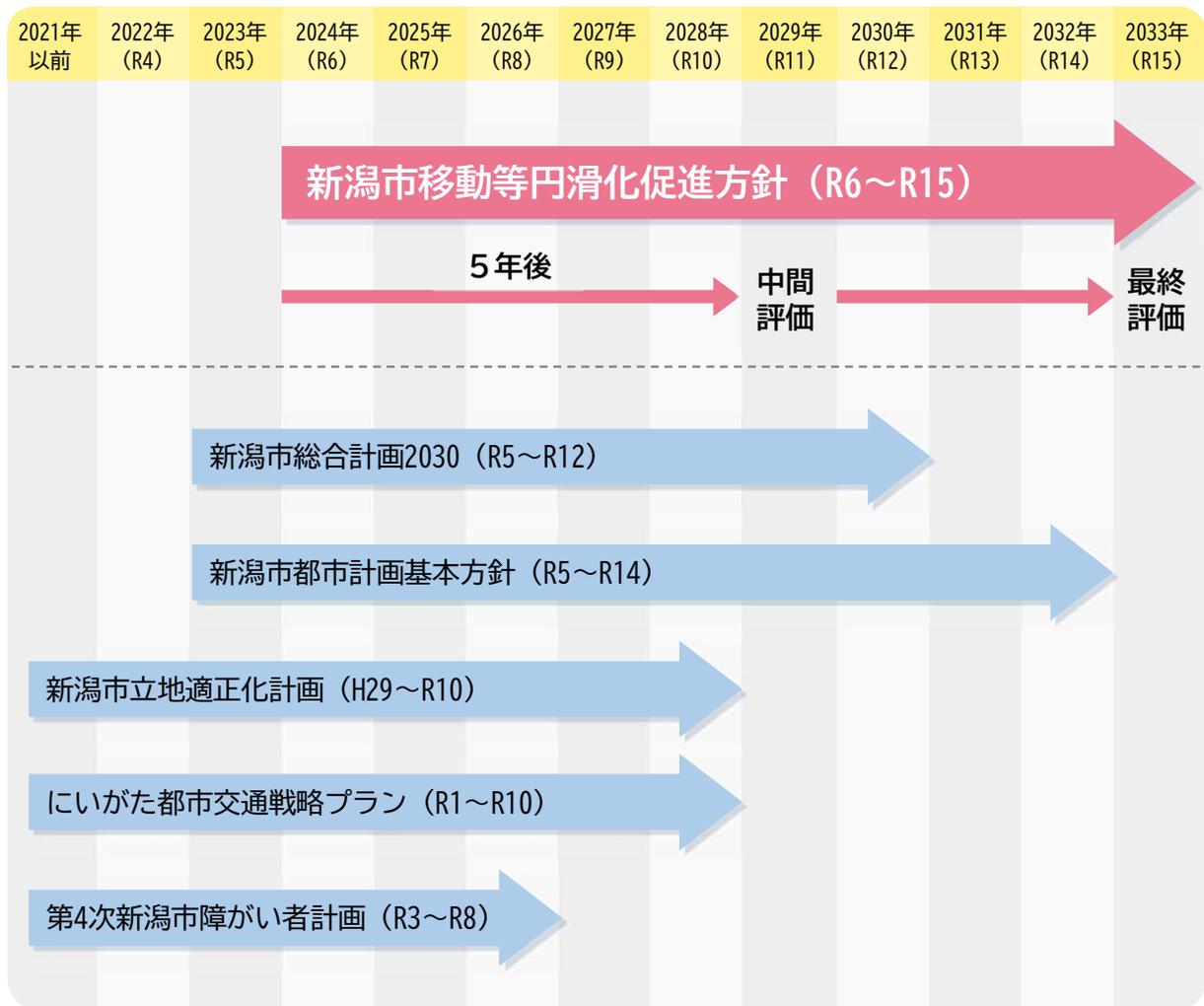


図 1-4 各上位関連計画の計画期間

### 1.4 上位関連計画の整理

主な関連計画について、以下に整理します。

#### (1) 新潟市総合計画 2030

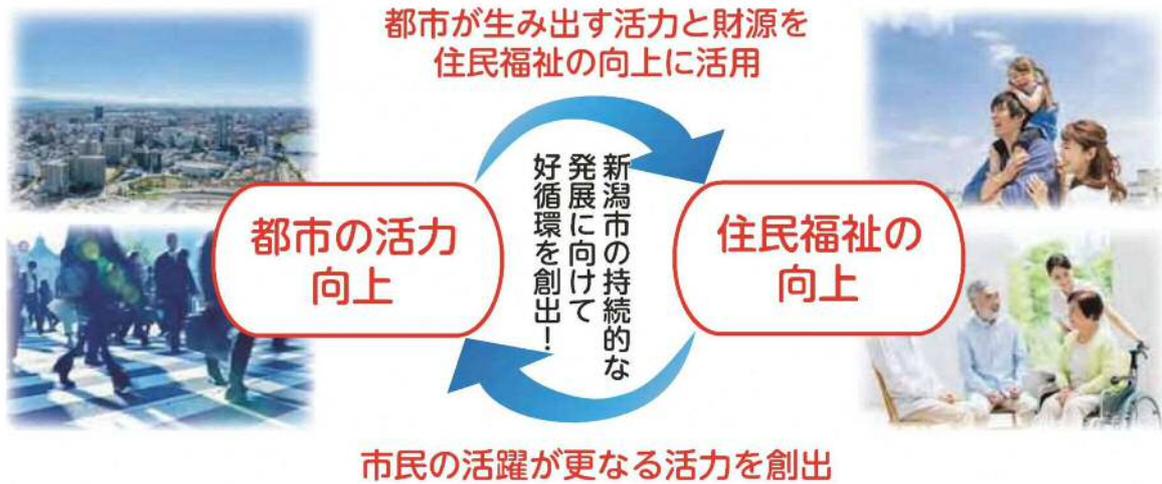
- 本市の総合計画は2022年に策定され、「田園の恵みを感じながら心豊かに暮らせる日本海拠点都市」を目指す都市像とし8つの分野ごとに政策・施策があります。その他に分野的横断かつ重点的に推進する10の政策パッケージを計画しています。
- 「バリアフリー」は「重点施策1：都市機能の充実と拠点性の向上」に、「障がい者」は「重点施策6：誰もが個性と能力を發揮しながら、心豊かに暮らせる社会の実現」に含まれています。

#### ■目指す都市像



図 1-5 新潟市総合計画 2030 の目指す都市像

■重点戦略



政策パッケージ	重点戦略1	都市機能の充実と拠点性の向上
	重点戦略2	地域企業の経営力強化、新たなビジネスや成長産業の創出・育成
	重点戦略3	豊富な田園資源を活かした儲かる農業の実現
	重点戦略4	魅力と拠点性を活かした交流人口の拡大
	重点戦略5	新潟暮らしの魅力発信と多様な支援による移住・定住の促進
	重点戦略6	誰もが個性と能力を発揮しながら、心豊かに暮らせる社会の実現
	重点戦略7	子どもと子育てにやさしいまちづくりと新潟の将来を担う人材の育成
	重点戦略8	仕事と生活の調和（ワーク・ライフ・バランス）の実現
	重点戦略9	脱炭素・循環型社会の実現
	重点戦略10	安心・安全で災害に強いまちづくり

図 1-6 新潟市総合計画 2030 の重点戦略

- 「バリアフリー」については駅前広場や自由通路などにおいて、「バリアフリー化など、ユニバーサルデザインの考えに基づいた整備を推進」することが示されており、「障がい者」については「障がいと障がいのある人に対する理解の促進」が計画されています。

表 1-1 バリアフリー、障がい者に関連する主な施策

分野	施策	内容
<p><b>(重点戦略1)</b> 「都市機能の充実と拠点性の向上」に関連</p> <p><b>分野7</b> まちづくり・インフラ</p> <p><b>政策14</b> 誰もが暮らしやすく、持続的に発展するまちづくりの推進</p>	<p><b>施策1</b> コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり</p> <p>②交通ネットワークの強化・充実</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○各区と都心方面を結ぶ公共交通サービスの向上や交通結節点の強化など、都心アクセスの強化を図るとともに、駅・港・空港などの広域交通拠点と二次交通を連携させた主要エリア間のアクセス強化・回遊性の向上に取り組みます。</li> <li>○公共交通の利用促進に向けて、デジタル技術を活用した情報提供の充実や市民を対象としたモビリティ・マネジメントによる意識啓発に取り組みます。</li> <li>○地域に根差した多様な移動手段を確保するため、小型バスはもとより、タクシーなどの小型車両を組み合わせ、利便性と持続可能性を併せ持つ新たな移動手段の構築に取り組みます。</li> <li>○都市部や生活圏において、多様なライフスタイルに合わせた環境に優しい移動手段として、歩行空間や自転車利用環境の向上に取り組みます。</li> <li>○鉄道駅における交通結節点の機能強化と賑わいの創出を図るとともに、快適性・安全性を高めるため、駅前広場、自由通路へのエレベーターの設置をはじめとしたバリアフリー化など、ユニバーサルデザインの考えに基づいた整備を推進します。</li> </ul>
<p><b>(重点戦略6)</b> 「誰もが個性と能力を発揮しながら、心豊かに暮らせる社会の実現」に関連</p> <p><b>分野1</b> 市民活躍</p> <p><b>政策1</b> 誰もが個性と能力を発揮し活躍できるまちづくりの推進</p>	<p><b>施策3</b> 障がいのある人の生きづらさや差別の解消、社会参加の推進</p> <p>①障がいと障がいのある人に対する理解の促進</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○学校教育などにおける福祉教育や、障がいの有無にかかわらず共に学ぶ交流および共同学習を推進します。</li> <li>○障がいのある人の地域生活を支えたいと考える市民に対し、手話などの学習機会を充実させるなど、ボランティア活動を推進する人材の育成を行います。</li> </ul>

## (2) 新潟市都市計画基本方針

○本市の今後の都市づくりの方向性を示している新潟市都市計画基本方針は2023年5月に改訂され、「市街地と田園・自然の多様な魅力が人をつなぐ多核連携都市 新潟」を目指す都市の姿とし、2032年度を目標年次としています。

○基本的な方針が5つ示されている中で、「基本方針1 多様な拠点がネットワークでつながる多核連携都市」と「基本方針4 それぞれの地域で安心して暮らし続けることができるまち」でバリアフリーが示されています。

### ■目指す都市の姿

- 新潟市が目指す都市の姿を「市街地と田園・自然の多様な魅力が人をつなぐ多核連携都市 新潟」とします。
- 目指す都市の姿の構造（多核連携都市）の実現に向けた考え方が次の3つの要素で示されています。
  - (1) 市街地と田園・自然の共生・共鳴
  - (2) 都市・地域の拠点の機能強化
  - (3) 拠点間の連携強化



図 1-7 都市構造のイメージ

○施設整備については「障がいの有無などに関わらず誰もが安心・安全で利用しやすい施設となるよう、バリアフリー化やユニバーサルデザインの視点を取り入れた整備を進めます。」と示されています。

表 1-2 バリアフリー、障がい者に関連する方針

基本方針	方針	取組方針
<p><b>基本方針 1</b> 多様な拠点がネットワークでつながる多核連携都市</p>	<p><b>方針 1-4</b> 道路や公共交通のネットワークをつくる</p>	<p>■取組方針1-4-3：交通結節機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通結節点の機能強化と賑わいの創出を図るため、駅前広場や自由通路へのエレベーターの設置をはじめとした<b>バリアフリー化やユニバーサルデザインの考えに基づいた整備</b>など、交通結節点の快適性・安全性を高めるとともに、人々が集い憩える交流機能などの多様な機能の集積を図ります。</li> <li>また、来訪者や観光客の利便性を高め、交流人口の拡大を図るため、バスをはじめとする二次交通の充実など、新潟駅・新潟港・新潟空港などの広域交通結節拠点と、都心や各拠点の連携を強化します。</li> </ul>
<p><b>基本方針 4</b> それぞれの地域で安心して暮らし続けることができるまち</p>	<p><b>方針 4-3</b> 誰もが安心して暮らせる環境をつくる</p>	<p>■取組方針 4-3-3：バリアフリー化やユニバーサルデザインによる環境づくりの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共施設や大規模集客施設などでは、子どもから高齢者、<b>障がいの有無などに関わらず誰もが安心・安全で利用しやすい施設となるよう、バリアフリー化やユニバーサルデザインの視点を取り入れた整備を進めます。</b></li> <li>あわせて、駅やバスターミナルといった交通結節点やバス車両・バス停などにおいても、バリアフリー化の促進など、安心・安全で利用しやすい環境づくりを進めます。</li> </ul>

## (3) にいがた都市交通戦略プラン（2019年）

- 本市の交通政策の基本的な方針を定めているにいがた都市交通戦略プランでは「県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち」を交通の将来像に掲げ、2つの目標、5つの基本方針を定めています。
- バリアフリーは、「基本方針5 みんなで築き上げる交通戦略」の中に含まれています。

## ■将来像と目標

交通の将来像：県都新潟の拠点化と安心して暮らせるまち
目標1：県都新潟の拠点化を支える交通【拠点化の視点】
目標2：安心して暮らせることで選ばれるまちを支える交通【市民生活の視点】

## ■将来像を実現するための基本方針

基本方針 （視点：都心アクセスの強化） <b>多核連携型のまちづくりを支える交通戦略</b>
基本方針 （視点：広域交通との連携強化） <b>都市の活力と拠点性を強化する交通戦略</b>
基本方針 （視点：都心部の移動円滑化） <b>まちなかの賑わいを創出する交通戦略</b>
基本方針 （視点：生活交通の確保維持・強化） <b>暮らしを支えるモビリティ※を地域で育む交通戦略</b>
基本方針 （視点：市民や関係者による協働） <b>みんなで築き上げる交通戦略</b>

図 1-8 にいがた都市交通戦略プランの将来像と目標

# にいがた都市交通戦略プラン 5つの基本方針～10年後の目指す姿～



—交通の将来像—  
**県都新潟の拠点化と**  
**安心して暮らせるまち**

—目標1—  
**県都新潟の拠点化を支える交通**  
 「全国とつながる」、「世界とつながる」拠点都市・新潟

—目標2—  
**安心して暮らせることで選ばれるまちを支える交通**  
**住みよいまち新潟・暮らしたいまち新潟**

**1 都心アクセスの強化**  
 ～多核連携型のまちづくりを支える交通戦略～  
 コンバット・プラス・ネットワークを基本とした公共交通

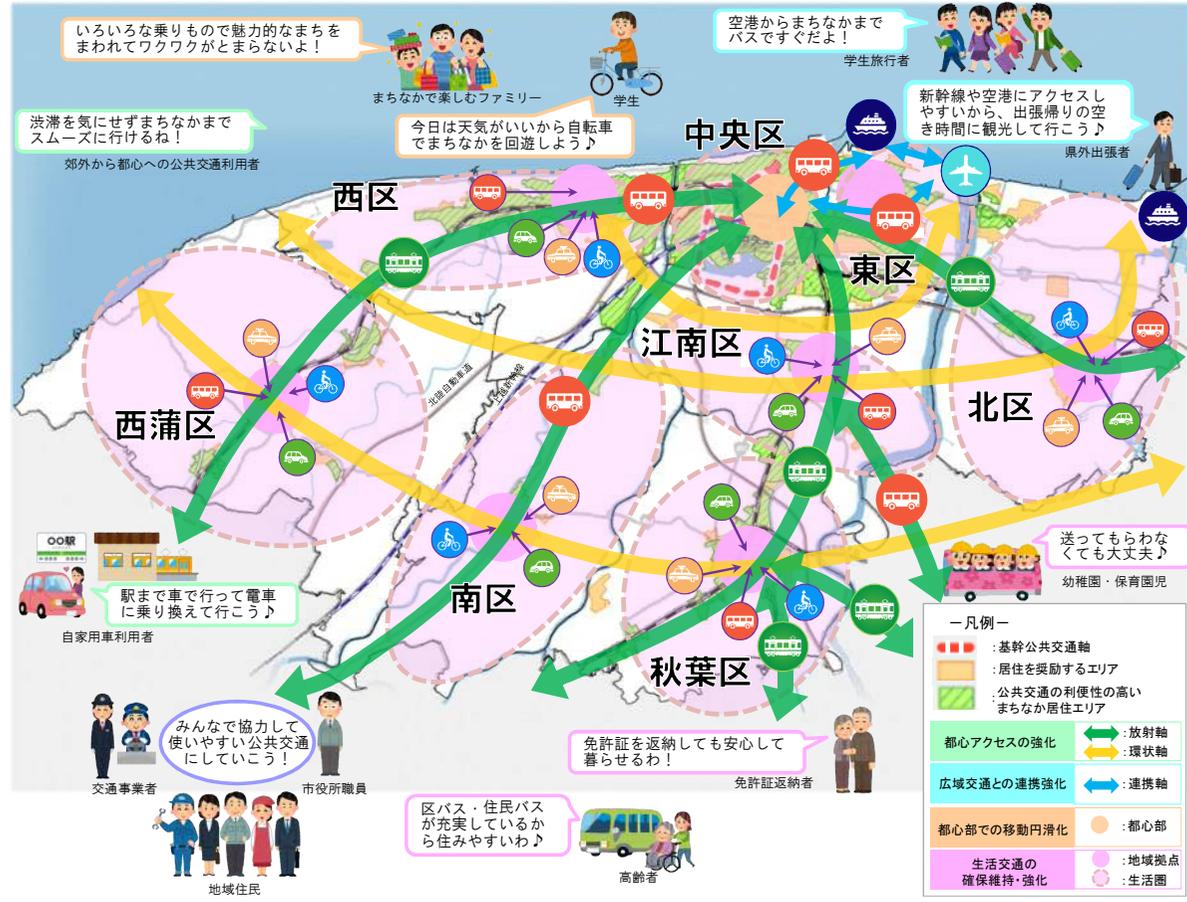
10年後には…  
**スムーズにまちなかや隣の区にアクセスしやすくなった!**

【取り組みの方向性】  
 望ましい土地利用と放射環状型の道路網をつくり上げるとともに、鉄道・バス・タクシー・自転車間の役割分担を図り結節を強化することで、多核連携型のまちづくりを推進します。

**2 広域交通との連携強化**  
 ～都市の活力と拠点性を強化する交通戦略～  
 駅・港・空港など広域交通拠点と基幹公共交通の効果的な連携

10年後には…  
**駅・港・空港間の交通ネットワークが使いやすくなった!**

【取り組みの方向性】  
 駅・港・空港など広域交通拠点をバスやタクシーでよりスムーズに連携させるとともに、基幹公共交通軸との結節を強化させることで、交流人口の拡大を図ります。



**3 都心部での移動円滑化**  
 ～まちなかの賑わいを創出する交通戦略～  
 まちなか活性化に向けた回遊性向上

10年後には…  
**多様な交通手段から選んで回遊できるようになった!**

【取り組みの方向性】  
 新潟駅全面高架化などをきっかけに、まちなかの通過交通を抑制し、道路空間を再構築・利活用することで、多様な交通手段による回遊性を向上させ、まちなかの賑わいを創出します。

**4 生活交通の確保維持・強化**  
 ～暮らしを支えるモビリティを地やで育む交通戦略～  
 暮らしやすい移動環境の確保

10年後には…  
**車がなくても安心して暮らせるようになった!**

【取り組みの方向性】  
 地域のまちなかでは、徒歩や自転車でも安心して移動できる空間をつくり上げるとともに、公共交通の改善に取り組み、まちづくりと連携した公共交通ネットワークを強化します。

**5 市民や関係者による協働**  
 ～みんなで築き上げる交通戦略～  
 市民にとって使いやすく喜ばれる公共交通に改善

10年後には…  
**みんなで育てられる公共交通になった!**

【取り組みの方向性】  
 引き続き、過度な自家用車利用から公共交通利用へ促進する取り組みを進めるとともに、バリアフリー化や新技術の導入などをみんなで取り組み、誰もが使いやすい喜ばれる公共交通へ改善を進めます。

バリアフリー化が含まれています。

図 1-9 にいがた都市交通戦略プランの5つの基本方針

- 「基本方針 5：みんなで築き上げる交通戦略」において、「ユニバーサルデザインの考え方が重要であり、まずはバリアフリー化や多言語案内などから取り組む」ことが示されています。

【基本方針 5：みんなで築き上げる交通戦略】

これからの交通施策は、自家用車以外の移動手段を充実するとともに、**ユニバーサルデザインの考え方が重要であり、まずはバリアフリー化や多言語案内などから取り組む必要があります。**

市民にとって使いやすく喜ばれる公共交通に改善していくためには、行政・交通事業者・住民が共に考え、協働していくことが重要です。

公共交通は、まちなかの賑わい創出などまちづくりにとっても重要な役割を果たしますが、一定のサービスレベルを満たしながら地域に即した運行形態を維持していくためには、利用者である住民が知恵を出し合い支えていくという意識を醸成する必要があります。住民にも交通サービスの提供に対して自覚を持ってもらうため、自治会等の地域主導による計画づくりや運営を推進することで、自発的な利用に繋がります。また、公共交通を運行・運営する交通事業者への行政の関与が重要と考えます。

さらに、近年は自動運転や ICT を活用した情報提供といった新技術等の動向が活発であり、効率的に交通課題を解決するため、民間活力の積極的な導入が求められます。

このように、目指すべきまちづくりに向けて、今後は住民や関係機関が互いに信頼関係を築き、意見を交換しながら、適切な役割分担のもと地域に根ざした交通体系づくりを推進し、「みんなで築き上げる交通戦略」を目指します。

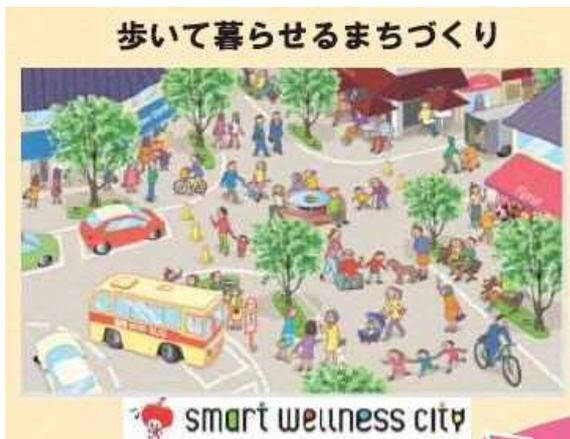


図 1-10 スマートウェルネスシティ



図 1-11 ノンステップバス車両とバリアレス縁石

### 1.5 SDGsとの関係

新潟市移動等円滑化促進方針は、多様な個性を持つ全ての人々が、互いの個性を尊重し合う共生社会の実現や社会的障壁の除去、合理的配慮の提供、心のバリアフリーへの意識の醸成を目指すとともに、高齢者や障がい者等が安心・安全に移動でき、誰もが快適に過ごせるまちの実現に向けて、移動等円滑化を総合的かつ計画的に実施させるものです。その目指す方向性は、SDGsの目指すところと一致しています。

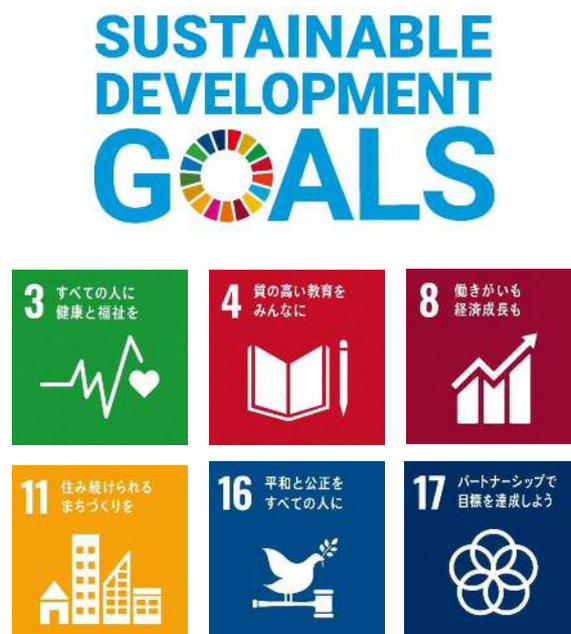


図 1-12 SDGsとの関係

## ■該当するSDGsのターゲット

## ※太字：キーワード

ターゲット		具体的に求められている行動
3.6	道路交通事故死傷者を半減させる	2020年までに、世界の <b>道路交通事故による死傷者を半減</b> させる。
4.2	乳幼児の発達・ケアと就学前教育にアクセスできるようにする	2030年までに、すべての子どもが男女の区別なく、 <b>質の高い乳幼児の発達・ケア及び就学前教育にアクセス</b> することにより、初等教育を受ける準備が整うようにする。
4.3	高等教育に平等にアクセスできるようにする	2030年までに、すべての人々が男女の区別なく、手の届く <b>質の高い技術教育・職業教育及び大学を含む高等教育への平等なアクセス</b> を得られるようにする。
8.6	就労・就学・職業訓練を行っていない若者の割合を減らす	2020年までに、 <b>就労、就学及び職業訓練</b> のいずれも行っていない <b>若者の割合を大幅に減らす</b> 。
8.8	労働者の権利を保護し、安全・安心に働けるようにする	移住労働者、特に女性の移住労働者や不安定な雇用状態にある労働者など、 <b>すべての労働者の権利を保護し、安全・安心な労働環境</b> を促進する。
11.1	住宅や基本的サービスへのアクセスを確保し、スラムを改善する	2030年までに、すべての人々の、 <b>適切、安全かつ安価な住宅及び基本的サービス</b> へのアクセスを確保し、 <b>スラムを改善</b> する。
11.2	交通の安全性改善により、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する	2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた <b>交通の安全性改善</b> により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、 <b>持続可能な輸送システムへのアクセス</b> を提供する。
11.7	緑地や公共スペースへのアクセスを提供する	2030年までに、女性、子ども、高齢者及び障害者を含め、人々に安全で包摂的かつ利用が容易な <b>緑地や公共スペースへの普遍的アクセス</b> を提供する。

ターゲット		具体的に求められている行動
16.7	適切な意思決定を確保する	あらゆるレベルにおいて、 <b>対応的、包摂的、参加型及び代表的な意思決定</b> を確保する。
17.17	効果的な公的・官民・市民社会のパートナーシップを推進する	さまざまなパートナーシップの経験や資源戦略を基にした、効果的な <b>公的、官民、市民社会のパートナーシップ</b> を奨励・推進する。