

## 第3章 新潟市の移動に関する問題点と課題

### 1. 新潟市の移動に関する全般的な問題点と課題

- ・鉄道・バスは、公共交通機関としての役割を担い、今もなお多くの市民に利用されていますが、利便性・自由性・快適性に優れた自家用車の増大によって利用者数は年々減少しています。また、交通量の増加に伴う渋滞の発生や排ガスによる大気汚染などの環境問題も発生しています。そのようなことから、現在、渋滞解消や環境に対する影響緩和の面からも公共交通機関の利用促進を図ることが必要となっています。
- ・公共交通機関の利用促進を図るための取り組みには、定時性の確保や乗り継ぎによって生じる不便さの解消等がありますが、高齢化が進む今日においては、乗り降りのしやすさを確保するためのバス停などの整備や車両の改善などのバリアフリー化も行い、誰にとっても利用しやすくすることも必要です。
- ・また、バリアフリー化の取り組みは、公共交通機関だけではなく、そこからつながる道路や周辺施設に対しても求められています。したがって、公共交通機関、道路、周辺施設が一体となり、誰もが利用しやすい安全な移動環境を連続的に確保することが必要となっています。

2. 旅客施設の現状について

- ・エレベーターやエスカレーターの設置により、上下移動のしやすさが確保されている旅客施設は3施設です。また、車いす専用ルートが設けられている施設は、新潟駅、白山駅、小針駅、新崎駅です。
- ・身体障害者に対応したトイレは、新潟駅、白山駅、内野駅と佐渡航路ターミナル、北海道航路ターミナル、新潟空港ターミナルに設置されています。

表3.1 旅客施設の主なバリアフリー化状況

旅客施設名	利用者数 (人)	ホームへの移動に関する設備等		身障者用 トイレ
		エレベーター	エスカレーター	
新潟駅	73,788			
白山駅	11,838	×	×	
関屋駅	3,108	×	×	×
青山駅	1,928	×	×	×
小針駅	4,822	×	×	×
寺尾駅	5,120	×	×	×
新潟大学前駅	5,240	×	×	×
内野駅	7,568	×	×	
越後赤塚駅	1,302	×	×	×
越後石山駅	4,594	×	×	×
東新潟駅	3,996	×	×	×
大形駅	1,982	×	×	×
新崎駅	2,858	×	×	×
万代シティバスセンター	4,700	-	-	×
佐渡航路ターミナル	5,473			
北海道航路ターミナル	800			
新潟空港ターミナル	3,415			

：オストメイト対応、ベビーベッド設置の多目的トイレ

：設置されている

：一部のホームに設置されている

×：設置されていない

-：乗り場は1階レベルなので上下移動の必要なし

新潟駅、万代シティバスセンター、佐渡航路ターミナル、北海道航路ターミナルはH12データ。

他の旅客施設はH11データ。

北海道航路ターミナルのデータは新日本海フェリー全体のデータ。

(資料：JR東日本新潟支社、新潟交通、佐渡汽船株式会社、新日本海フェリー株式会社)

### 3. 利用者から見た移動に関する問題点

本市の旅客施設およびその周辺地区の歩道等の移動に関する問題点を把握するために、本市在住の方を対象としたアンケート調査を実施しました。

表3.2 新潟市内の移動に関するアンケート調査の概要

項目	内容
実施期間	平成13年8月～9月
調査目的	旅客施設や車両、駅前広場、周辺地区の歩道等の移動に関する問題意識を把握
対象者	高齢者（65歳以上）、視覚障害者、聴覚障害者、肢体不自由者、内部障害者、知的障害者、精神障害者、出産経験者、妊婦、その他一般市民
配布、回収票数	780票配布、533票回収

新潟空港には周辺に目的となる施設がないため、アンケート調査では空港を対象外としました。

(1) 旅客施設について

**鉄道駅**

- ・ 鉄道駅に対するアンケート結果では、「エスカレーターがない」が最も多く、次いで「駅の出入口が階段しかない」、「券売機の操作がわかりにくい」となっています。
- ・ また、「トイレのある所がわからない」、「列車の行き先がわからない」などの案内に関することについても利用者は不便を感じています。



写真3.1 階段のみの連絡橋

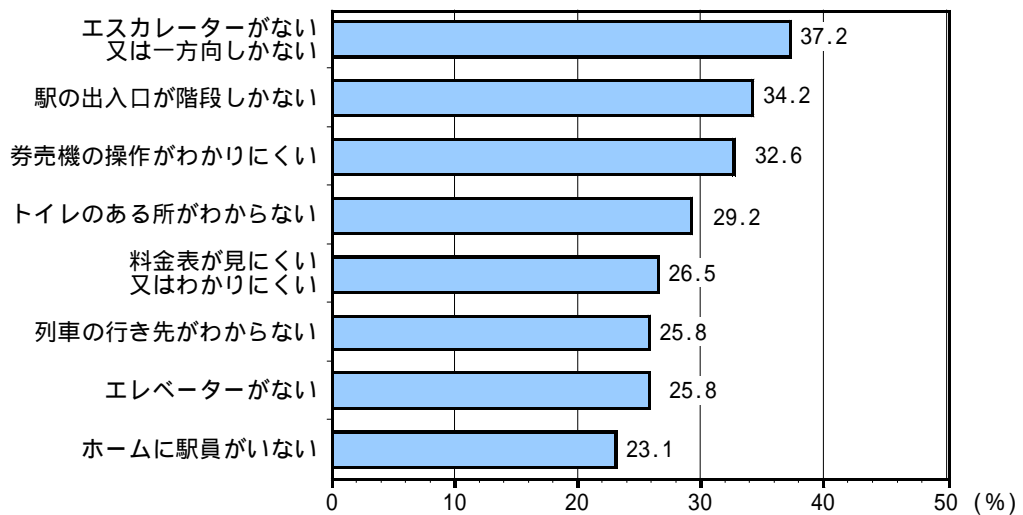


図3.1 鉄道駅についてのアンケート結果

**バスターミナル**

- ・バスターミナルに対するアンケート結果では、「乗降口と路面に高低差がある」が最も多く、次いで「バス乗り場の案内表示が見にくい」、「バス時刻表が見にくい」となっています。
- ・また、トイレ位置の案内、床の滑りやすさや照明の明るさについても利用者は不便を感じています。



写真3.2 バスターミナルの乗降場

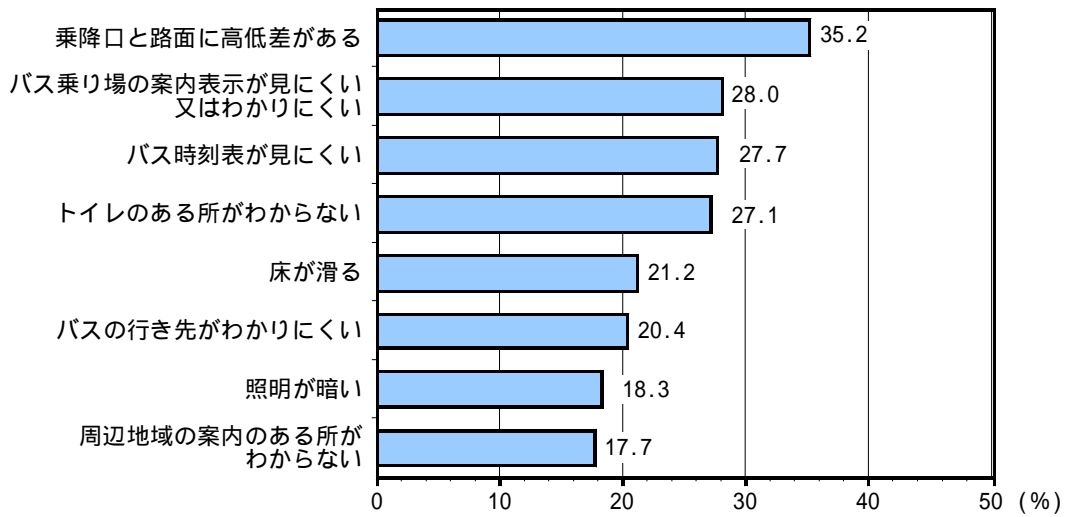


図3.2 バスターミナルについてのアンケート結果

**旅客船ターミナル**

- ・ 旅客船ターミナルに対するアンケート結果では、「バス・タクシー乗り場のある所がわかりにくい」が最も多く、次いで「通路と乗降口に高低差がある」、「改札口を出た所で行きたい施設のある方向がわからない」となっています。
- ・ なお、案内に関する指摘が多くなっていますが、これは視覚障害者の方からの指摘が多かった結果の現れです。



写真3.3 旅客船ターミナルの案内表示

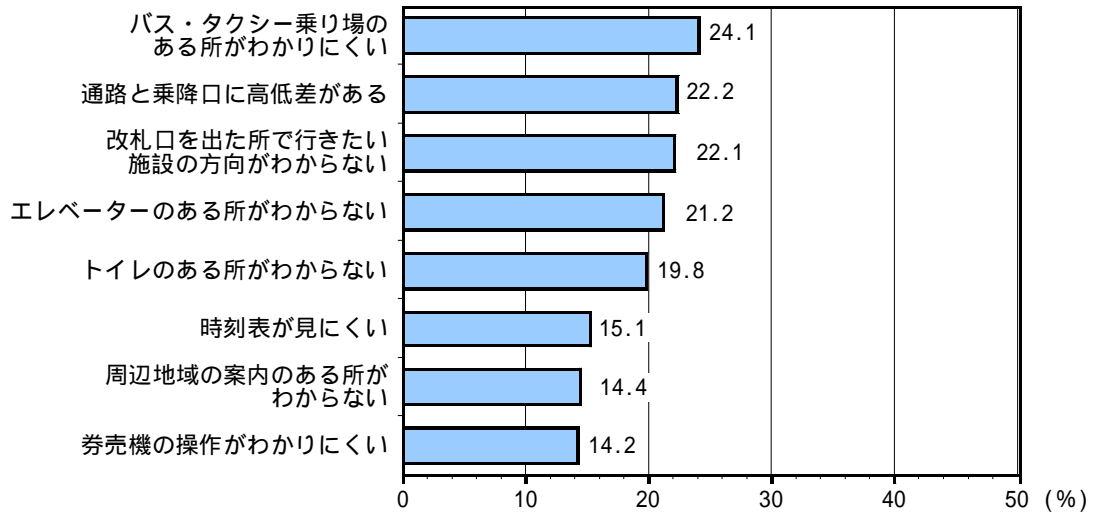


図3.3 旅客船ターミナルについてのアンケート結果

(2) 車両について

**鉄道車両**

- ・ 鉄道車両に対するアンケート結果では、「文字表示の案内がない」が最も多く、次いで「つかまる所が少ない」、「列車内の案内がわかりにくい」となっています。
- ・ また、「優先座席が空いていない」ことについても利用者は不便を感じています。



写真3.4 在来線車両の優先座席

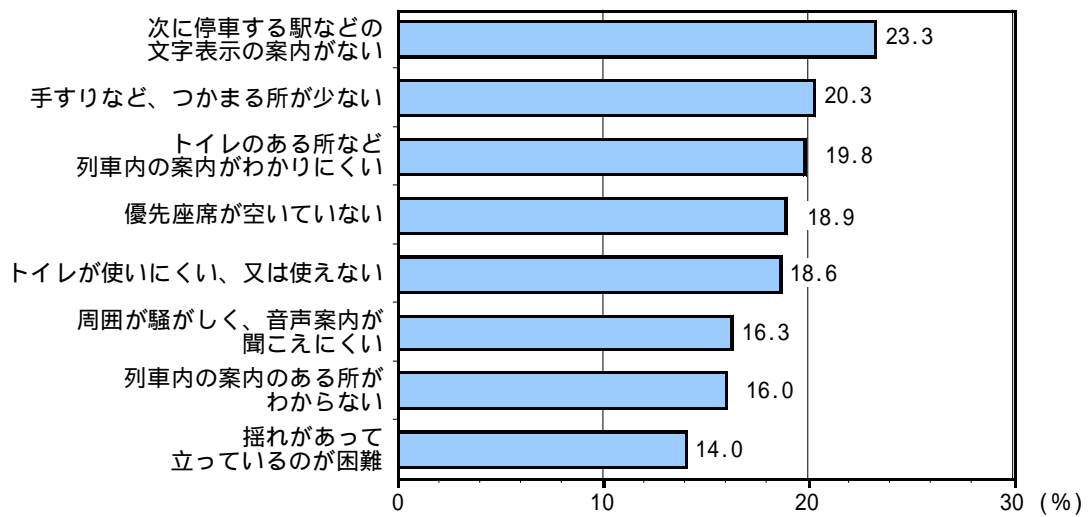


図3.4 鉄道車両についてのアンケート結果

## バス

- ・バスに対するアンケート結果では、「優先座席が空いていない」が最も多く、次いで「案内表示が見にくい」、「通路につかまる所が少ない」となっています。
- ・また、「運転手の話し方」などや、「乗り場とバスの間が離れる」ことについても利用者は不便を感じています。



写真3.5 バス内の料金表示板

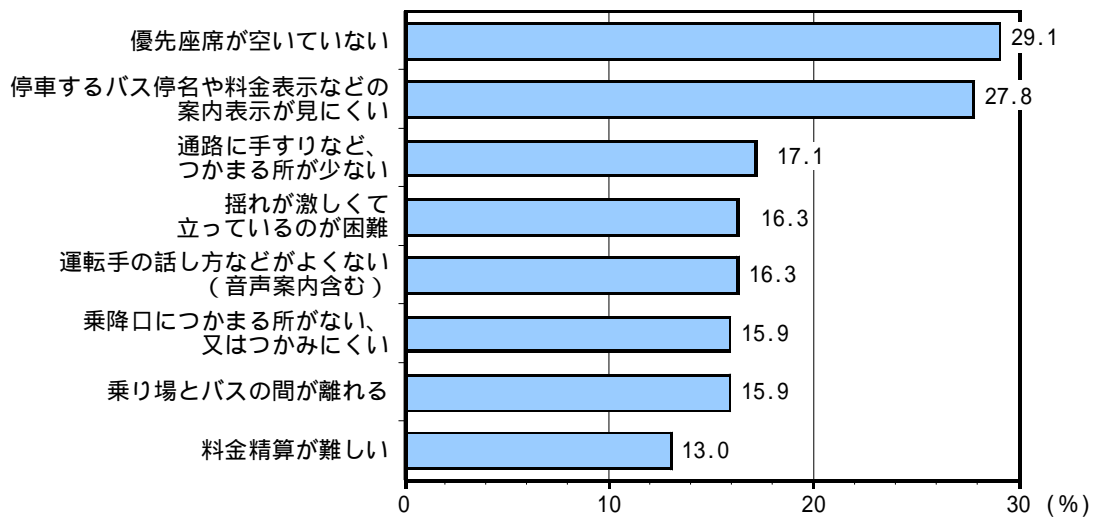


図3.5 バスについてのアンケート結果



**旅客船**

- ・旅客船に対するアンケート結果では、「船内の案内が見にくい」が最も多く、次いで「通路が狭い」、「出入口の幅が狭い」となっています。
- ・また、「文字案内表示がない」、「案内のある所がわかりにくい」などについても利用者は不便を感じています。



写真3.6 船内案内板

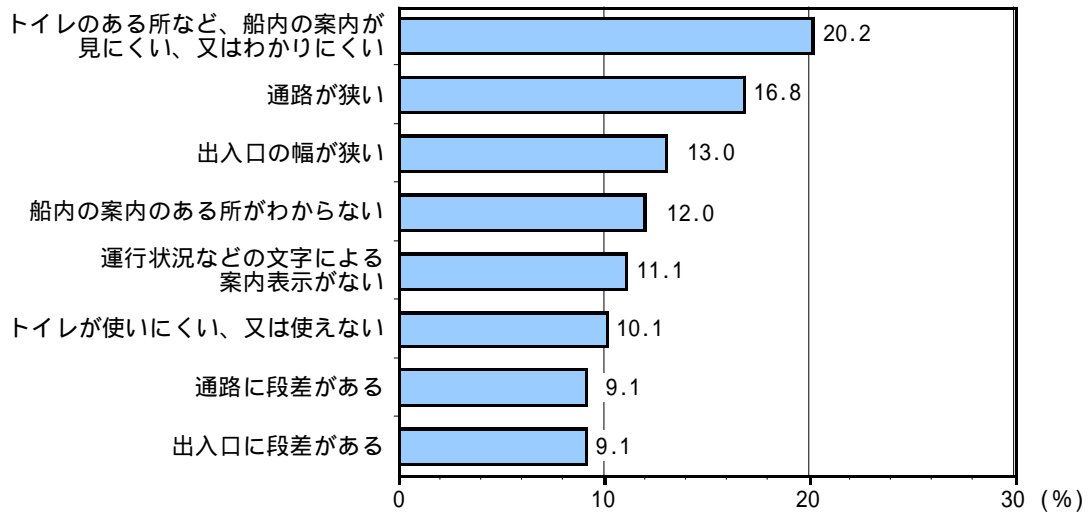


図3.6 旅客船についてのアンケート結果

(3) 歩道について

- ・歩道に対するアンケート結果では、「歩道上に電柱や自転車などがある」が最も多く、次いで「歩道幅が狭い」、「休憩できる所が少ない」となっています。
- ・また、グラフには掲載されていませんが、視覚障害者の方から誘導用ブロックについての指摘が多くありました。



写真3.7 幅員の狭い歩道



写真3.8 歩道上の駐輪自転車

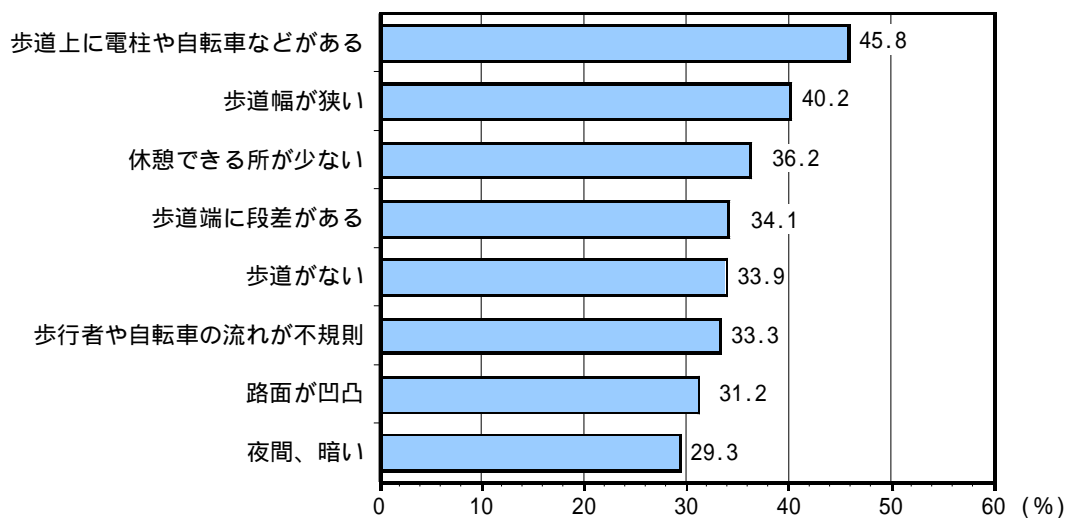


図3.7 歩道についてのアンケート結果

(4) 横断時について

- ・歩道に対するアンケート結果では、「横断時間が短い」が最も多く、次いで「横断歩道がない」、「残りの横断時間が分からない」となっています。
- ・また、「歩行者用信号がない」、「夜間、暗い」などについても利用者は不便を感じています。



写真3.9 横断距離が長い横断歩道



写真3.10 歩行者用信号機が設置  
されていない横断歩道

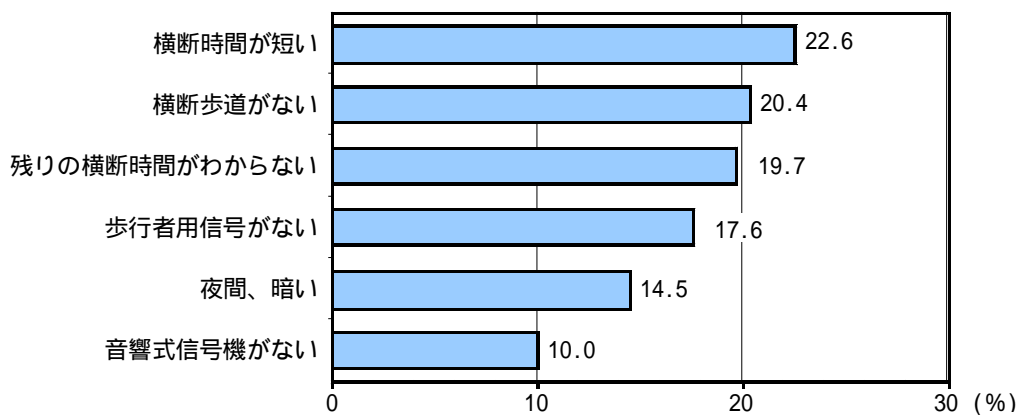


図3.8 横断時についてのアンケート結果

(5) 駅前広場・連絡通路について

**駅前広場**

- ・駅前広場に対するアンケート結果では、「自転車等があって通行しにくい」が最も多く、次いで「駅を出た所で行きたい方向がわからない」、「段差がある」となっています。



写真3.11 駅前駐輪場

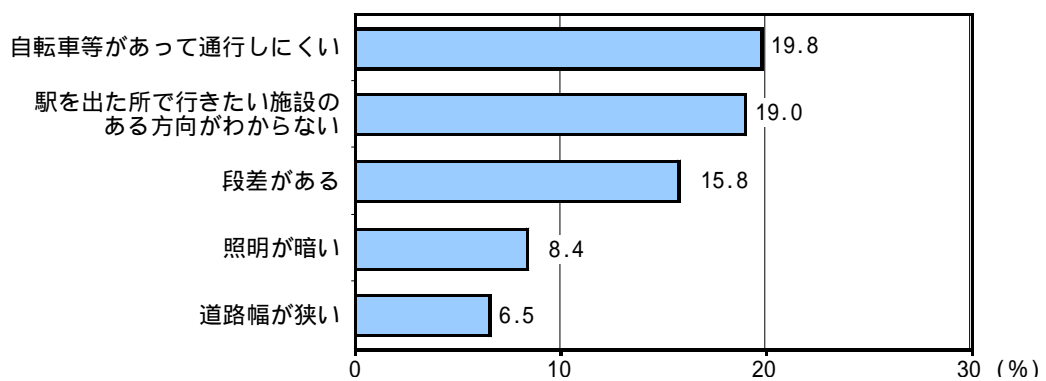


図3.9 駅前広場についてのアンケート結果

**連絡通路**

- ・連絡通路に対するアンケート結果では、「エスカレーターがない」が最も多く、次いで「エレベーターがない」、「自転車等があって通行しにくい」となっています。



写真3.12 階段のみの連絡通路

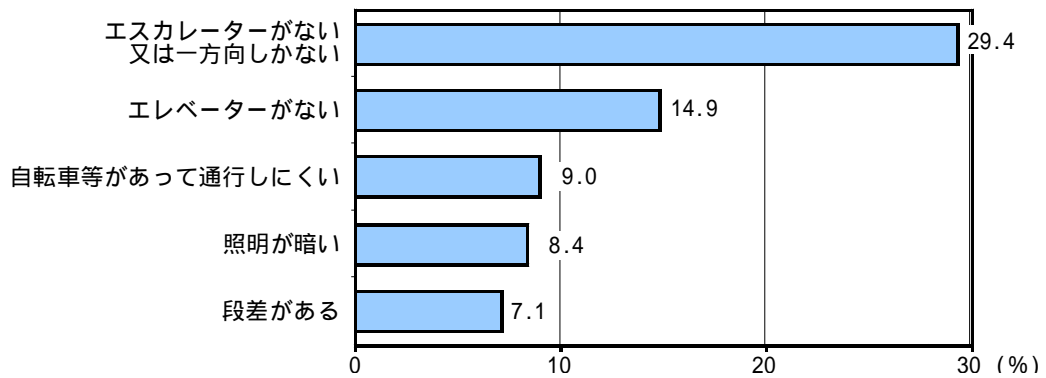


図3.10 連絡通路についてのアンケート結果

(6) 冬期について

- ・ 降積雪地域である本市では、路面の積雪および凍結などから、安全で円滑な移動が確保されにくくなります。
- ・ 冬期に対するアンケート結果では、「除雪した雪があつて歩道を通行できない」、「通行幅が狭い」、また、積雪および凍結による路面の滑りやすさが全回答者から多く指摘されています。



写真3.13 冬期の歩道



写真3.14 除雪した雪の影響でバスがバス停に寄ることができない

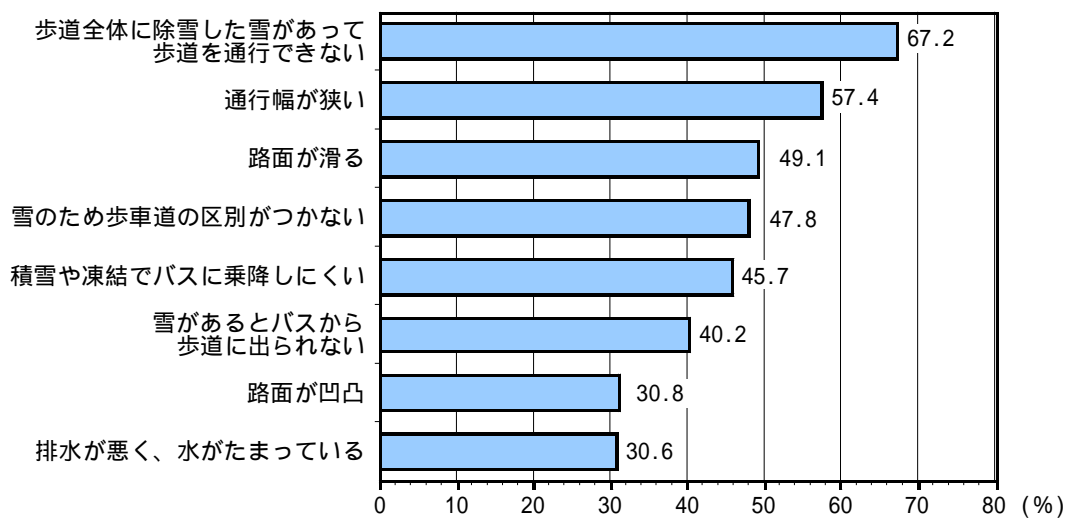


図3.11 冬期の歩道についてのアンケート結果

## 4 . 新潟市における移動に関する課題

- ・ これまでも交通事業者、道路管理者、（新潟県）公安委員会などの各事業者は、利用者のニーズを踏まえながら整備に取り組んできましたが、利用者が安全かつ円滑に移動できるようになるためには、まだまだ多くの課題が残されています。したがって、各事業者は、今後も引き続き移動環境の整備に取り組むことが必要です。
- ・ また、各事業者が整備に取り組むだけではなく、沿道や市民のバリアフリーに対する意識の啓発・向上など、市民に対する取り組みも必要です。

表3.3 新潟市における移動に関する課題

区 分	移 動 に 関 す る 課 題
旅客施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 移動しやすい経路の確保</li> <li>・ 使いやすい設備の設置</li> <li>・ わかりやすい案内誘導の整備</li> <li>・ 乗り降りのしやすさの確保</li> </ul>
車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ わかりやすい案内の整備</li> <li>・ 乗務員の乗客に対するサービスの向上</li> <li>・ 市民のバリアフリーに対する意識の啓発・向上</li> </ul>
歩道	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 安全に通行できる歩行空間の確保</li> <li>・ 沿道や市民意識のバリアフリーに対する啓発・向上</li> </ul>
横断時	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者状況に応じた横断時間の確保</li> <li>・ 歩行者のより安全な横断の確保</li> </ul>
駅前広場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 通行しやすい経路の確保</li> <li>・ 市民のバリアフリーに対する意識の啓発・向上</li> <li>・ 案内表示に関する整備</li> </ul>
連絡通路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 円滑な上下移動の確保</li> </ul>
冬期	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 降積雪に対する取り組みの実施</li> </ul>





## 第4章 新潟市における交通バリアフリー基本方針

### 1. 基本的な方向

近年、バリアフリーについての取り組みを行う際、「バリアフリー」という視点に立ちながら「ユニバーサルデザイン」として取り組むことが多くなっています。これは、高齢者や障害者の利用と社会参加を阻害している物理的・心理的なバリア(障壁)を取り除く「バリアフリー」に対し、利用者の状況にかかわらず、最初からバリアを設けないように設計する「ユニバーサルデザイン」によって、年齢や性別などに関係なく誰もが安心・安全・快適に利用できるようになるからです。

こうしたことから、本市の移動円滑化は「ユニバーサルデザイン」の考え方に基づいた整備を行うことを目標とします。



<p style="text-align: center;"><b>【バリアフリー】</b></p> <p>高齢者や障害者の利用と社会参加を阻害している物理的・心理的なバリア(障壁)を取り除くことにより、利用と社会参加を推進するという考え方</p>	<p style="text-align: center;"><b>【ユニバーサルデザイン】</b></p> <p>障害の有無や年齢、国籍、人種、性別などにかかわらず、可能な限りすべての人が安心、安全、快適に利用できるように、あらかじめ設計や計画するという考え方</p>
 <p style="text-align: center;"><b>階段昇降機</b></p> <p style="text-align: center;">障害者のための特別なもの (出典：西日本鉄道(株)ホームページ)</p>	 <p style="text-align: center;"><b>エレベーター</b></p> <p style="text-align: center;">誰もが利用・選択可能なもの (出典：名古屋市ホームページ)</p>

図4.1 バリアフリーとユニバーサルデザインの違いについて

## 2. 新潟市における交通バリアフリー基本方針

### (1) 移動しやすい環境の形成

移動に関する課題として整理されたことを踏まえ、交通事業者や道路管理者など、各事業者が取り組むこととして、以下の方針を示します。

#### 安全かつ円滑に移動できる環境の整備

交通バリアフリー法に基づき、特定旅客施設及びその周辺地区には移動のしやすさに配慮した経路を設け、歩行者が安全かつ円滑に移動できる環境整備を行います。また、違法駐車や自転車等への取り組みについても検討します。

#### 【安全かつ円滑に移動できる環境】

- ・経路の構造は身体状況に関わらず全ての人に配慮した構造となっていること
- ・乗降手続き時やその他、施設内で利用する設備が誰にでも使いやすくなっていること
- ・案内・誘導が特定旅客施設から目的施設までわかりやすく連続的に提供されていること

等

バス停の整備



視覚障害者誘導用ブロックの整備



写真4.1～2 バリアフリー整備事例

(出典：国土交通省新潟国道事務所ホームページ)

### 社員対応の充実

歩行空間や設備などの整備を行うことに加え、移動・乗降補助、バス停にバスを寄せる、施設内の案内・誘導、緊急時の迅速な対応、降積雪時の乗降場の除雪など、社員による対応を充実させ、サービスの面からも移動しやすい環境を形成します。



写真4.3 駅案内を行う社員

(出典：国土交通省パンフレット)

### 冬期における取り組み

冬期の移動環境は、多くの人の移動を困難にするとともに安全性も低下します。したがって、冬期の移動環境が誰にとっても安全であり、また連続的に確保されるよう、各関係機関が連携し、冬期における取り組みについての検討を引き続き行います。



写真4.4～5 冬期における取り組み事例（融雪装置の設置）

(出典：国土交通省新潟国道事務所ホームページ)

## (2) 市民と一体となった環境づくりの推進

移動しやすい環境を形成するためには、各事業者による取り組みだけでなく、市民の協力も必要です。したがって、市民と一体となった環境を形成するものとして、以下の方針を示します。

### 沿道の理解と協力

移動しやすい環境づくりを進める上で、沿道の協力は必要不可欠です。したがって、ハード及びソフト両面からのよりよい移動環境の形成に向け、沿道の理解と協力が得られるよう努めます。

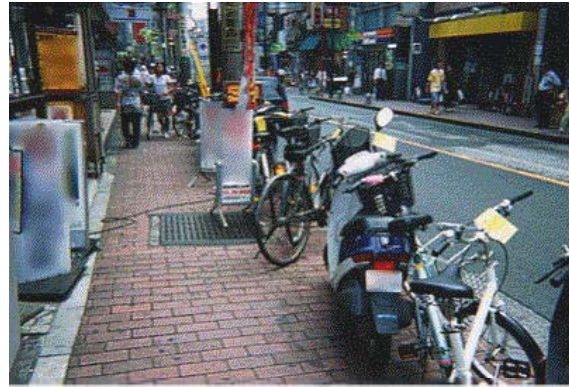


写真4.6 看板等で通行しにくい歩道

### 参加型の環境づくりの推進

移動しやすい環境をつくるためには、沿道に協力を求めるだけでなく、地域住民や市民団体、NPOなどが環境づくりに参加し、地域の中で活動することも重要になっています。したがって、市民団体等の活動を支援する「ボランティア・サポート・プログラム」の実施などによって、市民団体等が参加する環境づくりを推進します。



(出典：国土交通省青森工事ホームページ) (出典：国土交通省中国地方整備局ホームページ)

写真4.6~7 ボランティア・サポート・プログラム取り組み事例

ボランティア・サポート・プログラムとは、住民や団体が地域をより住みやすくするために行政に変わって維持管理を行う住民参加の1つの形。行政は、住民・団体に対し、活動支援を行います。

### 冬期における取り組み

冬期の移動環境に対する取り組みは、各関係機関だけでは一斉除雪など対応が困難な状況もみられます。したがって、冬期の移動環境が誰にとっても安全であり、また連続的に確保されるよう、除雪の実施について沿道や市民団体等の協力を得ながら、冬期における対応についての検討を行います。



写真4.8 沿道の協力による歩道除雪の実施状況（新潟市内）

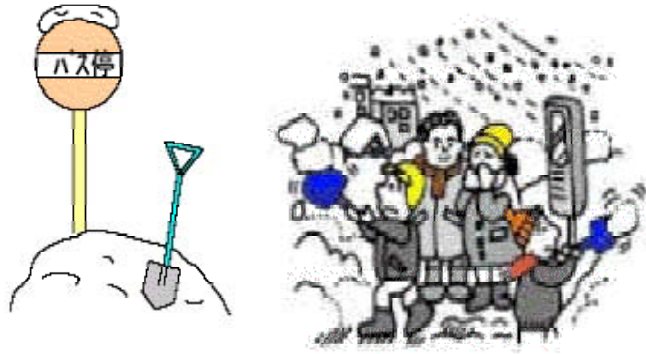


図4.2 思いやりのひとかき運動

（出典：国土交通省北陸地方整備局ホームページ）

思いやりのひとかき運動とは、バス停前・横断歩道前などに青色のスコップを設置し、住民とのパートナーシップで雪に強い地域づくりを行うことを目的とした、新潟市で行われている取り組みです。

### 心のバリアフリー化への取り組み

移動しやすい環境づくりを進めるためには、市民一人ひとりの意識上のバリアを取り除く「心のバリアフリー化」も求められています。したがって、バリアフリー等に関する市民の関心を高めるための情報提供を行うとともに、教育活動や地域活動の中での「心のバリアフリー化」を図るための取り組みも行い、市民が互いに助けあい、支え合える社会づくりを目指します。



写真4.9 夏休みボランティア体験学習

（出典：新潟市保健医療福祉計画）

