

2 道路・交通体系の方針

円滑で便利な都市交通網は、人や物の交流などさまざまな都市活動を結び、活力とにぎわいの創出を支える重要な都市基盤です。

公共交通については、超高齢社会への対応や環境負荷の軽減を図る観点から、その重要性がますます高まっています。また、人口減少の進行に伴い、中山間地域などでは、デマンドタクシーなどの新たなモビリティサービスをはじめ、多様な主体との連携による移動サービスの確保も求められています。

本マスタープランでは、自動車交通と公共交通などが適切に役割分担した都市交通網の構築に向けて、「道路網」と「地域公共交通」の2つの視点から基本方針を示します。

《道路網を取り巻く情勢》

① 人口減少に伴う交通需要の変化

本市の人口は、2030年までに約2万人減少すると見込まれており、これに伴って交通需要も約2割の減少が予測されています（図2-3-2-1）。業務用を含む自動車台数も減少しているものの（図2-3-2-2）、2017年には長岡北スマートIC（インターチェンジ）が開通し、高速道路ICの利便性が向上したことにより利用台数は伸びています（図2-3-2-3）。

このような背景を踏まえ、今後、新たに道路整備を行う際には、土地利用計画や将来の交通需要の変化に見合った計画策定、及び道路幅員の見直しなどを行う必要があります。

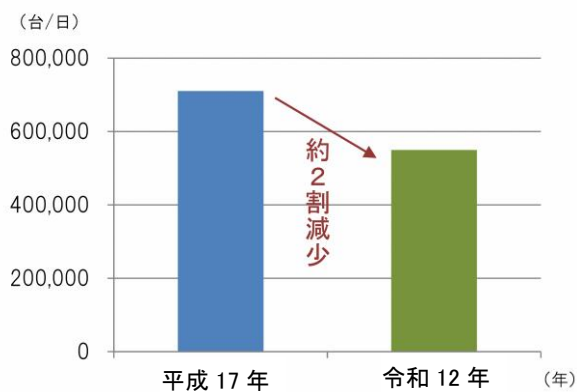


図2-3-2-1 《長岡都市圏の将来交通需要予測》
（出典：2005年道路交通センサスOD表）

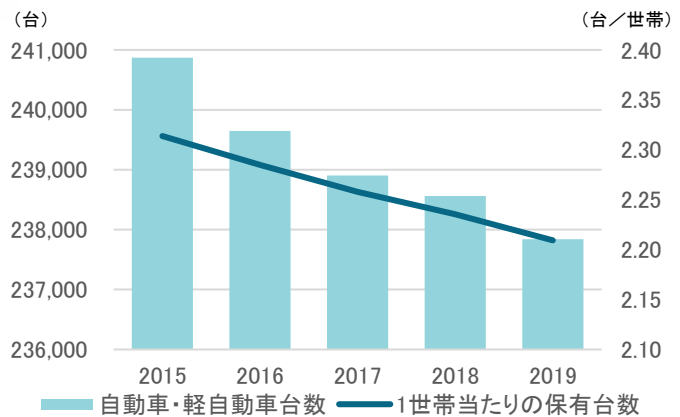


図2-3-2-2 《自動車、軽自動車台数などの推移》
※貨物、特殊用途車両、農耕作業用車両含む
（出典：長岡市統計年鑑）

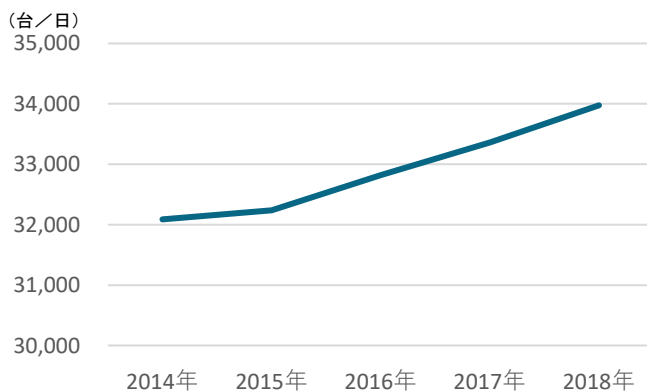


図2-3-2-3 《ICの利用台数の推移（市内IC※合計、1日当たり）》

- ※市内のIC(インターチェンジ)
- ・長岡 IC
 - ・中之島見附 IC
 - ・長岡南越路スマート IC
 - ・越後川口 IC
 - ・長岡北スマート IC

（出典：NEXCO 東日本からの提供資料）

② ラダー型広域幹線道路網の整備推進

本市は、市域の中央を流れる信濃川で市街地が東西に分断されています。

信濃川兩岸市街地の均衡ある発展を図るとともに、各拠点と各支所地域を自動車交通で円滑に結ぶため、本市では、これまで信濃川を囲むようにラダー型広域幹線道路網※の整備を推進してきました(図 2-3-2-4)。近年、全国的に激甚災害が頻発しています。平常時はもとより、災害時のリダンダンシー機能を確保するためにも、引き続き幹線道路網の整備を継続的に進める必要があります。

(※信濃川を軸として、道路が「はしご(=ラダー)状」に配置されていること。)



図 2-3-2-4 ≪ラダー型広域幹線道路網の整備方針≫

(出典：長岡版広域道路ビジョン)

③ 道路ストックの老朽化

本市の道路や橋りょうは、高度経済成長期における都市の拡大を前提に整備されたものが多く、また建設年度や使用頻度にも偏りがあります。

本市の市道の実延長は3,497kmあり、1人あたりの道路延長は約12.3mです。

特例市の平均と比較すると長く(図2-3-2-5)、老朽化も進んでおり、計画的な補修が必要です(図2-3-2-6、2-3-2-7)。

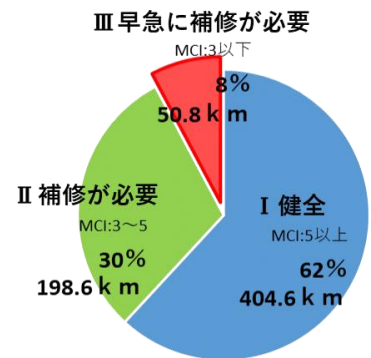


図2-3-2-6 <<市道の舗装点検結果※2013年度時点>>

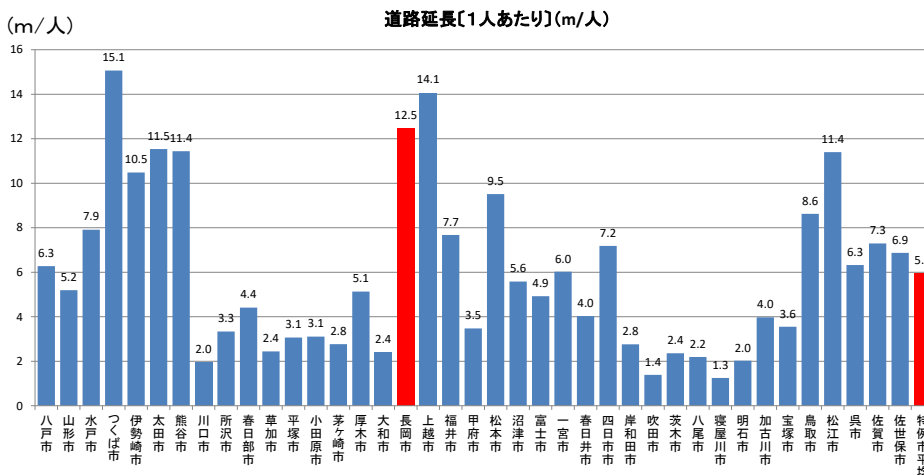


図2-3-2-5 <<1人あたりの道路延長(m)※2014年度時点>>

(出典:長岡市公共施設等総合管理計画(2017年))

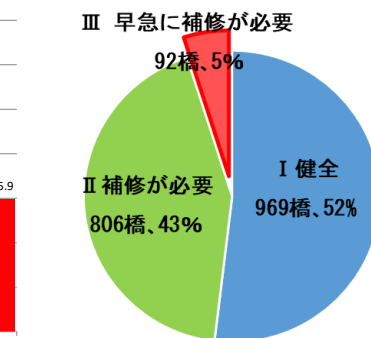


図2-3-2-7 <<橋りょうの健全度割合※2014年度時点>>

④ 道路の維持管理費の増加と予防保全の推進

税収の伸び悩み等に伴って(図2-3-2-8)、歳出に占める土木費の割合は年々減少しています(図2-3-2-9)。

しかし、本市は特例市より恵まれた道路ストックを有しているため、同時に維持管理も多く発生します。さらに豪雪地域であり、冬期間の除雪にも多額の費用を要しています(図2-3-2-10)。

このような状況から、財政負担の軽減・平準化を図りながら、将来にわたり施設の安全性を確保するため、老朽化に伴う補修や更新を計画的に行う必要があります。これまで取り組んでいる「長寿命化修繕計画」に基づく「予防保全」の取組について、今後も継続的に進めていく必要があります(図2-3-2-11)。

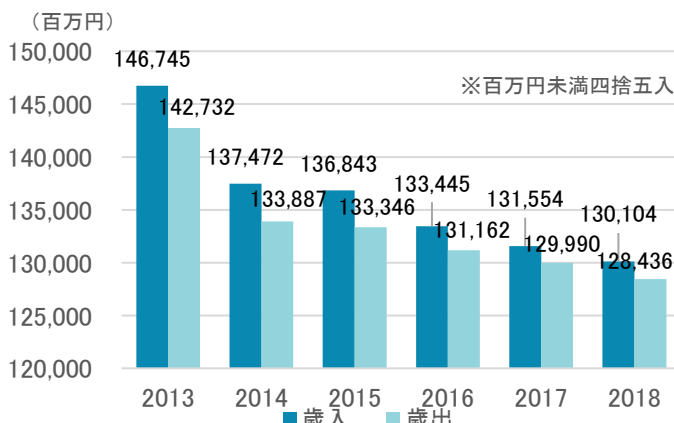


図2-3-2-8 <<一般会計歳入、歳出の推移>>

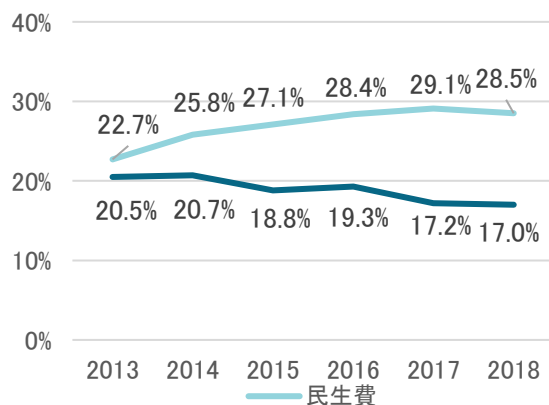


図2-3-2-9 <<目的別歳出の構成割合の推移(土木費、民生費)>>

(出典:長岡市主要施策の成果及び予算執行実績の報告書(決算))

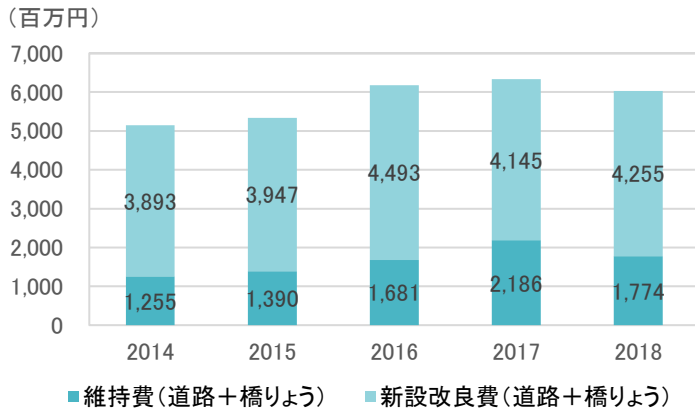


図 2-3-2-10
 ≪除雪対策費、維持管理費
 (道路+橋りょう) 推移≫

(出典:長岡市主要施策の成果及び
 予算執行実績の報告書(決算))

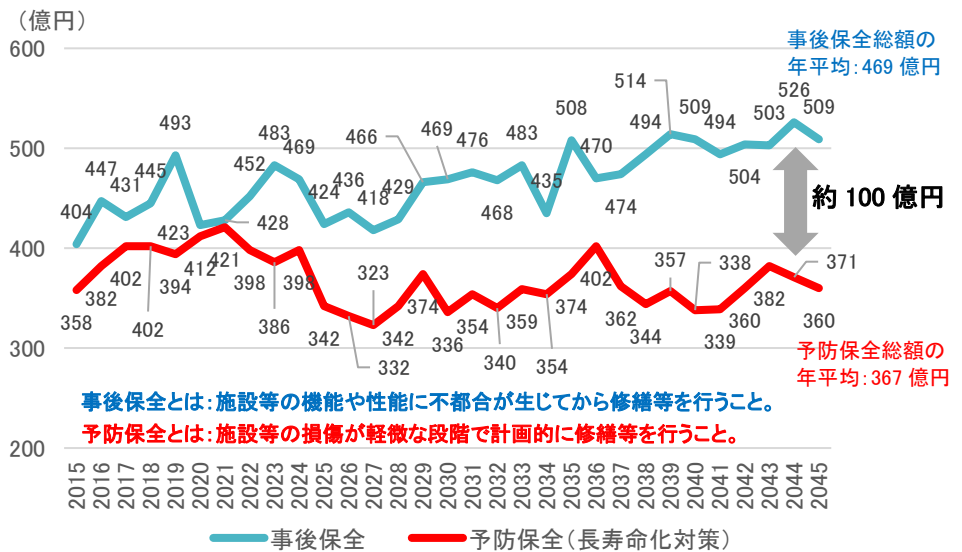


図 2-3-2-11
 ≪公共建築物・インフラ
 施設に係る将来費用推計
 (予防保全の場合)≫

(出典:長岡市公共施設等
 総合管理計画)

⑤ 都市計画道路の整備状況

都市計画道路は、都市機能を支える重要な都市施設として、大きな役割を果たしてきました。本市では都市計画道路の改良率が国や新潟県よりも高いものの(表 2-3-6)、道路の一部又は全部が長期間未整備となっている路線が存在します(図 2-3-2-12)。一方、計画決定時から時間が経過したことで、道路としての必要性や道路整備に対する住民意識も変化していることから、長期間未着手の区間については、国、県とも連携を図りながら、時代のニーズに沿った整備方針に見直す必要があります。

表 2-3-6 ≪都市計画道路改良率
 (2020.3 末現在)≫

	計画延長(m)	改良率(%)
長岡地域	187,000	93.2
中之島地域	3,890	98.7
越路地域	5,160	100
三島地域	3,430	68.8
与板地域	5,570	77.6
栃尾地域	22,500	53.5
総 計	227,550	88.8
(参 考)	国(2018年)	65.4
	県(2019年)	63.2

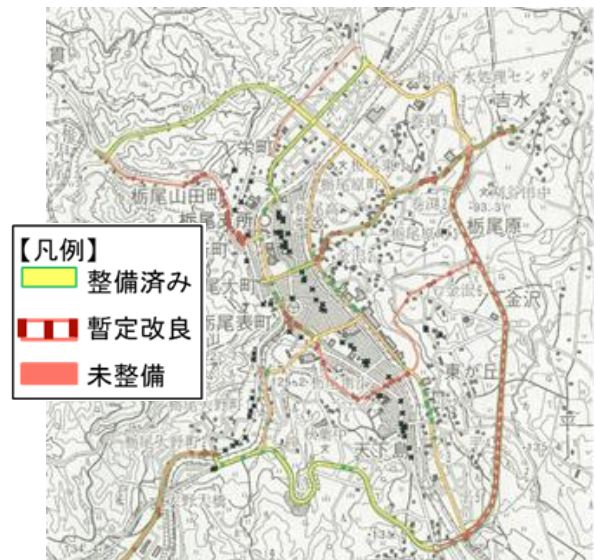


図 2-3-2-12 ≪都市計画道路の未整備路線
 の状況(栃尾地域)≫

(出典:長岡市)

《道路網の整備方針》

① 広域幹線道路の整備による都市間連携軸の強化

＜基本方針＞

○「長岡版広域道路ビジョン」に基づき、県域、市域をつなぐ広域幹線道路網の整備による都市間連携軸の強化に取り組み、産業の活性化や交流人口の拡大を図ります。

本市は、関越・北陸自動車道の結節点にあり、さらに国道8号、国道17号などにより、関東、東北、北陸方面との広域的な道路ネットワークを形成しています。このような交通の要衝である優位性を最大限に活かしながら、これまで経済の発展を図ってきました。一方、人口減少と超高齢社会が進行する中、更なる都市の発展を遂げるためには、県域、市域を超えた地域を道路ネットワークで結び、人・モノ・情報の高密度な交流を実現して新たな価値を創造する必要があります。これらを踏まえ、本市における道路整備の将来的な方向性と連携軸の強化に向けた目標を示す、「長岡版広域道路ビジョン（2019年）」を策定しました。

今後は、長岡版広域道路ビジョンを道路整備の目標に掲げ、国・県・周辺市町村との連携を図りながら、関東・北陸・東北圏域などをつなぐ都市間連携軸の強化に取り組みます。

【主な取組】

- ・都市間連携軸となる道路網の整備

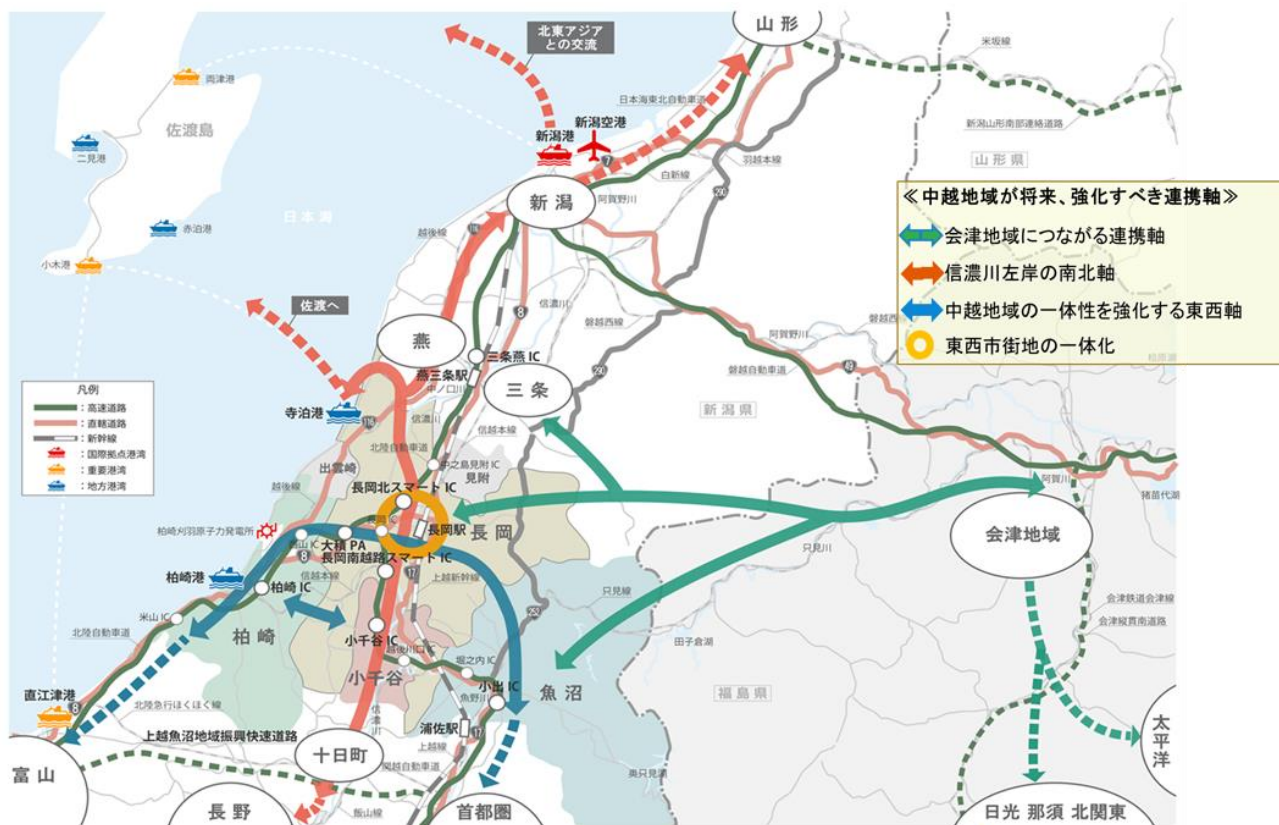


図 2-3-2-13 《長岡版広域道路ビジョン》

(出典：長岡版広域道路ビジョン)

② ラダー型広域幹線道路網の更なる整備

＜基本方針＞

○ラダー型広域幹線道路網の整備を推進し、円滑な道路交通確保による安全・安心で住みやすい地域づくりを進めます。

本市は、「中枢中核都市」として県内市町村の枠組みの中で担うべき役割が大きくなっています。近隣市町村と都市機能の連携強化などを図り、平常時はもとより災害時のリダンダンシー機能を確保するためにも広域幹線道路網は重要です。

今後も信濃川左岸バイパスの南北延伸や長岡東西道路の4車線化などにより、ラダー型広域幹線道路網の整備を推進し移動時間の短縮を図り、支所地域の中心部及び隣接する市町村の中心市街地から、都心地区、基幹病院、高速道路のインターチェンジなどに30分以内でアクセスできる交通圏の確保を目指します。さらに、高速道路網の利便性向上に向けて、大積スマートIC（仮称）の設置及び長岡ニュータウン連絡道路の整備などに取り組み、安全・安心で住みやすい地域づくりを進めます。

【主な取組】

- ・信濃川左岸バイパス南北延伸の推進
- ・長岡東西道路の4車線化の促進
- ・大積スマートIC（仮称）の設置及び長岡ニュータウン連絡道路の整備推進

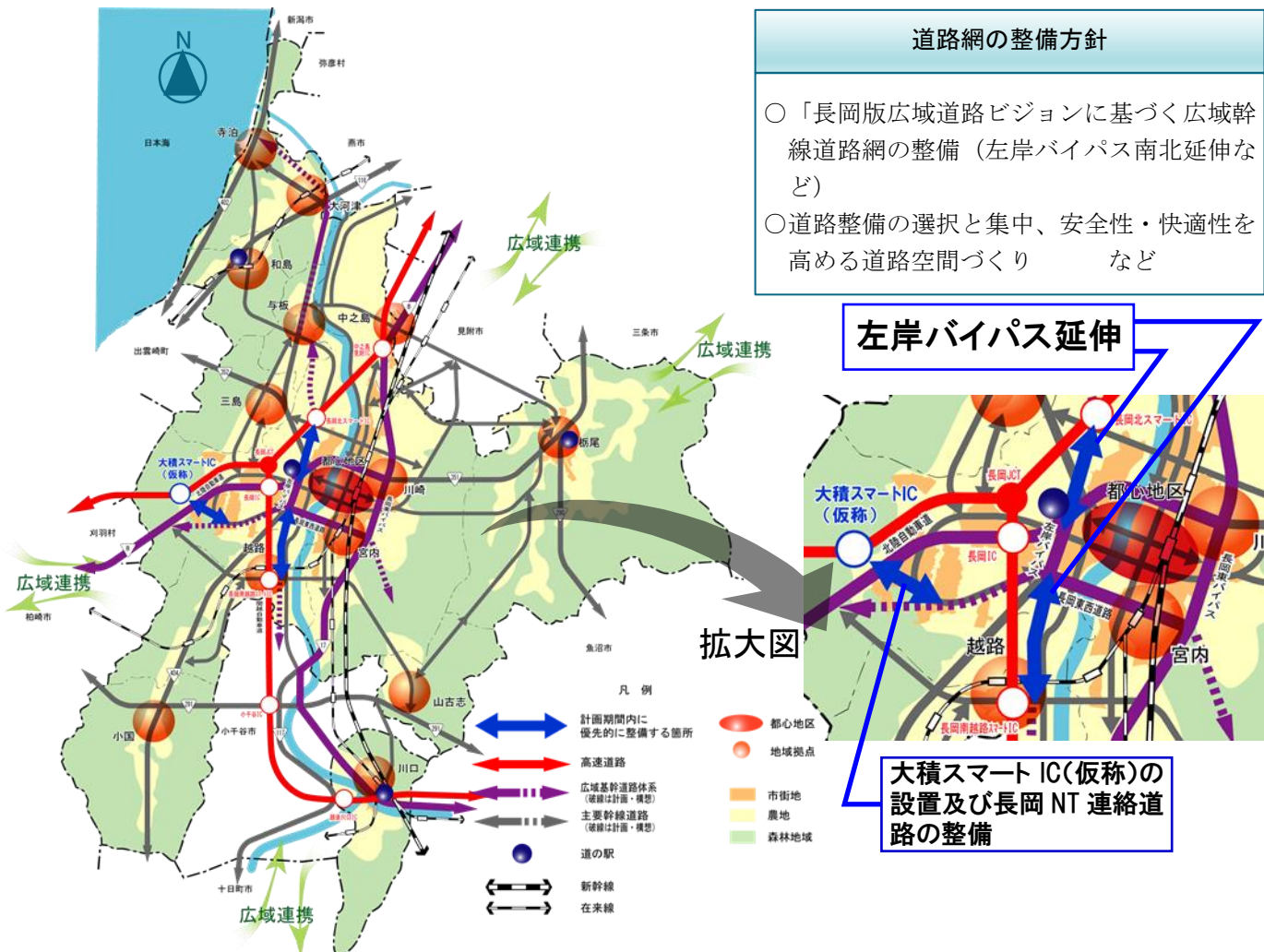
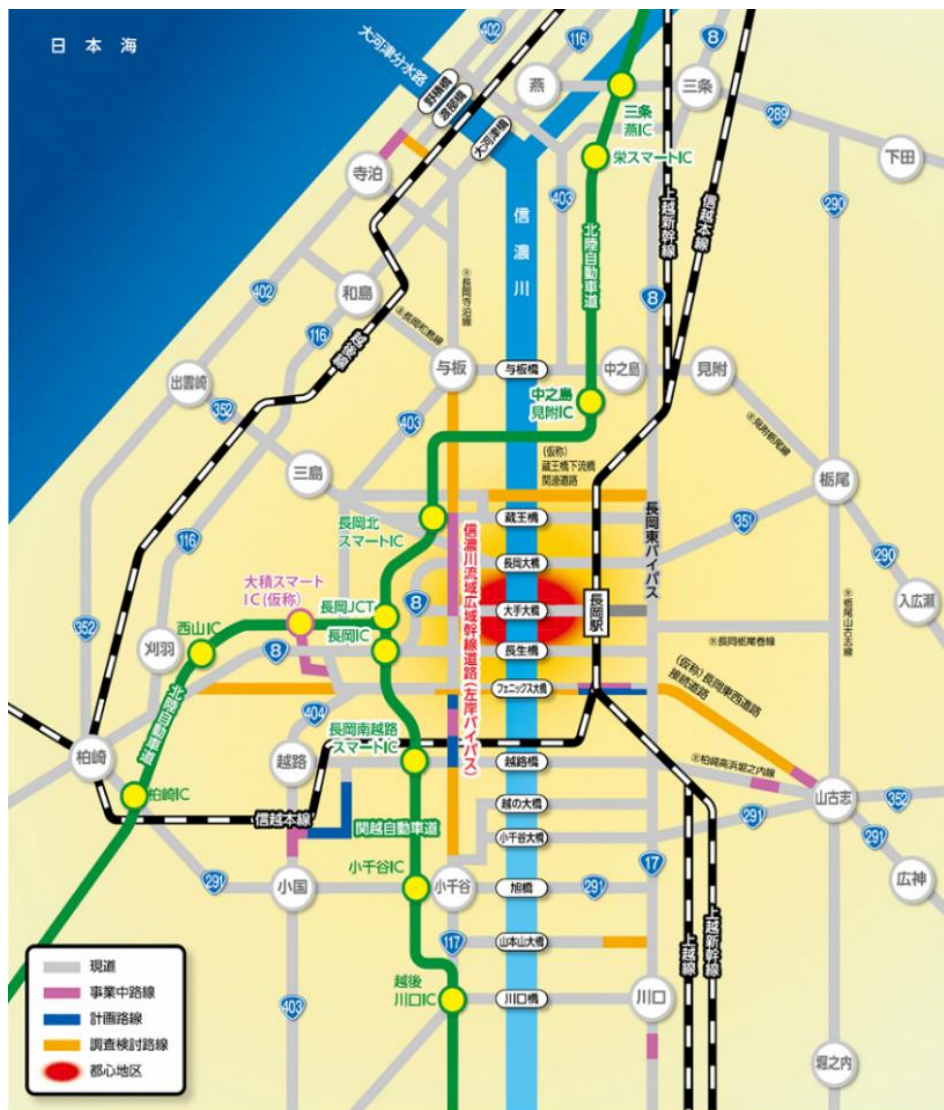


図 2-3-2-14 ≪道路整備の方針図≫



長岡都市圏交通円滑化計画(2015 年策定)は、①将来交通量を見据えた幹線道路ネットワークの見直し ②道路整備の選択と集中 ③現状の交通課題に向けた対応 ④ソフト施策の推進 を方針として定めている。

図 2-3-2-15 ≪長岡都市圏交通円滑化総合計画と道路網の整備方針≫

(出典:長岡市)

③ 道路整備の選択と集中、安全性・快適性を高める道路空間づくり

<基本方針>

- 今後の道路整備に当たっては、限られた財源を有効に活用するため「事業の選択と投資の集中」という考え方に立って、各種事業を進めます。
- 既存道路を活かし、交通渋滞策及び安全性や快適性を高める道路空間づくりに継続的に取り組みます。

道路が持つ交通機能や空間機能は社会生活を営む上で必要不可欠なものであり、本市はこれまでも積極的に整備を進めてきました。しかし、人口減少に伴う交通需要の減少のほか、歳入の減少が見込まれており、これまで以上に道路整備の必要性を精査する必要があります。これは、生活道路の整備においても例外ではありません。また、本市の都市計画道路の改良率は約89%であるものの、栃尾地域など道路改良率の低い地域もあります。長期間にわたり未着手のままとなっている都市計画道路については、「新潟県都市計画道路見直しガイドライン」に基づき、規格の見直しや廃止の検討が必要です。

本市の既存道路を今後も有効に活用しながら、交通渋滞対策や歩行者及び自転車通行者の安全性・快適性を高める道路空間づくりに継続的に取り組みます。

【主な取組】

- ・長期未着手路線の規格見直しや廃止の検討
- ・新たな生活道路の整備に当たっての十分な検討
- ・関係機関との連携による交通渋滞対策の促進
- ・既存道路の安全性、快適性を高める道路空間づくりや通学路の整備
- ・長岡市自転車ネットワーク計画の推進

(既存道路を活用した道路の安全性・快適性を高める整備)



(道路側溝を利用し道路を拡幅した事例)



(通学路をカラー舗装した事例)



図 2-3-2-16 <<安全性・快適性を高める整備例>>

④ 道路施設の老朽化と今後の維持管理

＜基本方針＞

○老朽化が進む道路施設の安全性の確保を図るため、道路ストックにおける長寿命化対策を継続的に実施するとともに、「予防保全」の取組を推進します。

市街地の拡大に合わせて整備してきた道路や橋りょう等の施設は、拠点性を高めるまちづくりとアクセスの向上に寄与してきました。しかし、建設年度や利用頻度が一定でなく、経過年数とともに老朽化が進むことから、安全・安心な状態を保つためには、継続的に維持管理と改築・更新を進める必要があります。

今後、包括的な管理業務委託や損傷が軽微な段階で計画的に修繕等を行う「予防保全」の取組を着実に推進します。

【主な取組】

- ・道路、橋りょうの長寿命化修繕計画の見直しと予防保全の推進
- ・道路の包括的管理業務委託の推進

■長岡市舗装長寿命化修繕計画 (2017年度策定)

点検結果を踏まえ適切な措置を講じることで、舗装の長寿命化を図るとともに、維持修繕費の平準化を図る。

《計画期間》2017年度から2021年度まで

■長岡市橋りょう長寿命化修繕計画 (2014年度策定)

これまでの「壊れてから直す」のではなく、「壊れる前に適切な補修をする」ことで、橋りょうの延命化と維持管理コストの縮減を両立する。

《計画期間》2014年度から2023年度まで

安全性・信頼性の確保

橋梁の損傷や状態を継続的に把握し、適切な対応をすることで道路ネットワークの安全性・信頼性を確保できます。

コスト縮減の実現

従来の「事後保全」の管理から「予防保全」での管理の導入によりコスト縮減が期待できます。

平準化の効果

短期的な観点と中長期的な観点の双方を考慮して対策の優先性を判断することにより、限られた予算を有効活用できるとともに予算の平準化が図れます。

効率的な維持管理

橋梁ごとの道路ネットワーク機能、利用条件、環境条件等の重要度、および現在の健全度を総合的に判断したうえで計画を策定することにより、個々の橋梁の特性に合致した効率的な維持管理が可能となります。

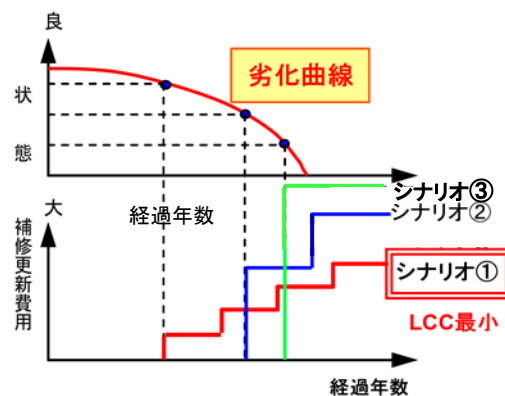
「老朽化する道路インフラ」と「メンテナンスサイクル」



メンテナンスサイクルとは、点検 ⇒ 診断 ⇒ 措置 ⇒ 記録のサイクルです

図 2-3-2-17 《メンテナンスサイクル》

(出典：国土交通省北陸地方整備局HP（道路の老朽化対策）)



※LCC：ライフサイクルコストの略
橋梁を架けてから撤去する迄に掛かる維持管理、補修更新費用の総額

図 2-3-2-18

《予防保全によるライフサイクルコストの低減イメージ》

(出典：長岡市橋りょう長寿命化修繕計画)

⑤ 除雪体制の維持と効率的な除雪

＜基本方針＞

○降雪時の道路交通機能を確保するため、除雪体制を維持するとともに除雪路線の見直し等を図り、道路ネットワークを重視した効率的な除雪に取り組みます。

本市は豪雪地域であり、地域や年度によって積雪量が異なるものの、市民生活を守るため冬期間における円滑な道路交通の確保が求められています。

本市は、約2,300 kmに渡る除雪等を行う道路延長を有しており、ロータリーなどの機械除雪のほか、長岡市発祥の技術である消雪パイプにより道路の雪対策を行っています。これらの対策は、毎年多額の費用を要するだけでなく、消雪パイプでは地下水の汲み上げにより、地下水位の低下や地盤沈下が懸念されます。2016年には、短時間の集中降雪により除雪作業が間に合わず、幹線道路などで大渋滞（中越大渋滞）が発生しました。

このような課題に対応するため、道路ネットワークを重視した効率的な除雪を行う必要があります。

現在、本市では産学官による研究会を立ち上げ、新技術を取り入れたイノベーションによる新たな除雪システムの検討を進めており、持続可能な除雪体制の構築を目指します。

【主な取組】

- ・新たな除雪システムの構築による除雪体制の維持を検討
- ・道路ネットワークを重視した効率的な除雪の実施

(機械除雪の様子 (蓬平地内))



(消雪パイプによる除雪の様子 (長岡駅前))



図 2-3-2-19 ≪機械除雪、消雪パイプによる除雪≫

(出典:長岡市 HP)

⑥ 道路の多面的な活用の促進

＜基本方針＞

○まちカフェなど様々な取組により、地域活性化につながる道路空間の多面的な活用を促進します。

全国的に道路空間は、各種イベントの実施や店舗の出店、さらに憩いの場づくり等に活用され、地域の賑わいの創出や地域経済の活性化に寄与しています。近年、「歩行者利便増進道路」が創設され、まちづくりとの連携を図ることで官民一体による面的な公共空間の創出が可能となりました。

本市は、これまでも「まちカフェ」や「五十の市」など様々な取組を支援してきました。今後も更なる地域活性化につながるような多面的な活用を促進していきます。

【主な取組】

- ・地域の賑わい空間としての道路空間の利活用の促進（歩行者利便増進道路の展開など）



まちカフェ



五十の市



イベント



(越路)来迎寺ていしゃばフェス

図 2-3-2-20 ≪道路の多面的な活用の様子≫

(出典:長岡市)

《地域公共交通を取り巻く情勢》

① 公共交通体系と利用者数の推移

本市の鉄道駅は、JR長岡駅（上越新幹線駅含む）をはじめ14駅あります。基幹的なバス路線網はJR長岡駅を起点として支所地域の拠点を放射状に結び、通勤や通学、通院、買い物などの日常生活を支えています（図2-3-2-21）。

鉄道利用者は、2014年から2015年にかけて北陸新幹線開業などにより落ち込み、近年は横ばいで推移しています（図2-3-2-22）。利用環境の改善を図るため、各駅の利用状況を踏まえてパークアンドライド用駐車場の整備などを行ってきました。今後も継続的に鉄道駅の利便性の向上に取り組む必要があります。

また、路線バス利用者が年々減少傾向にあるため（図2-3-2-23）、車両のバリアフリー化やモビリティマネジメントの取組も重要となります。

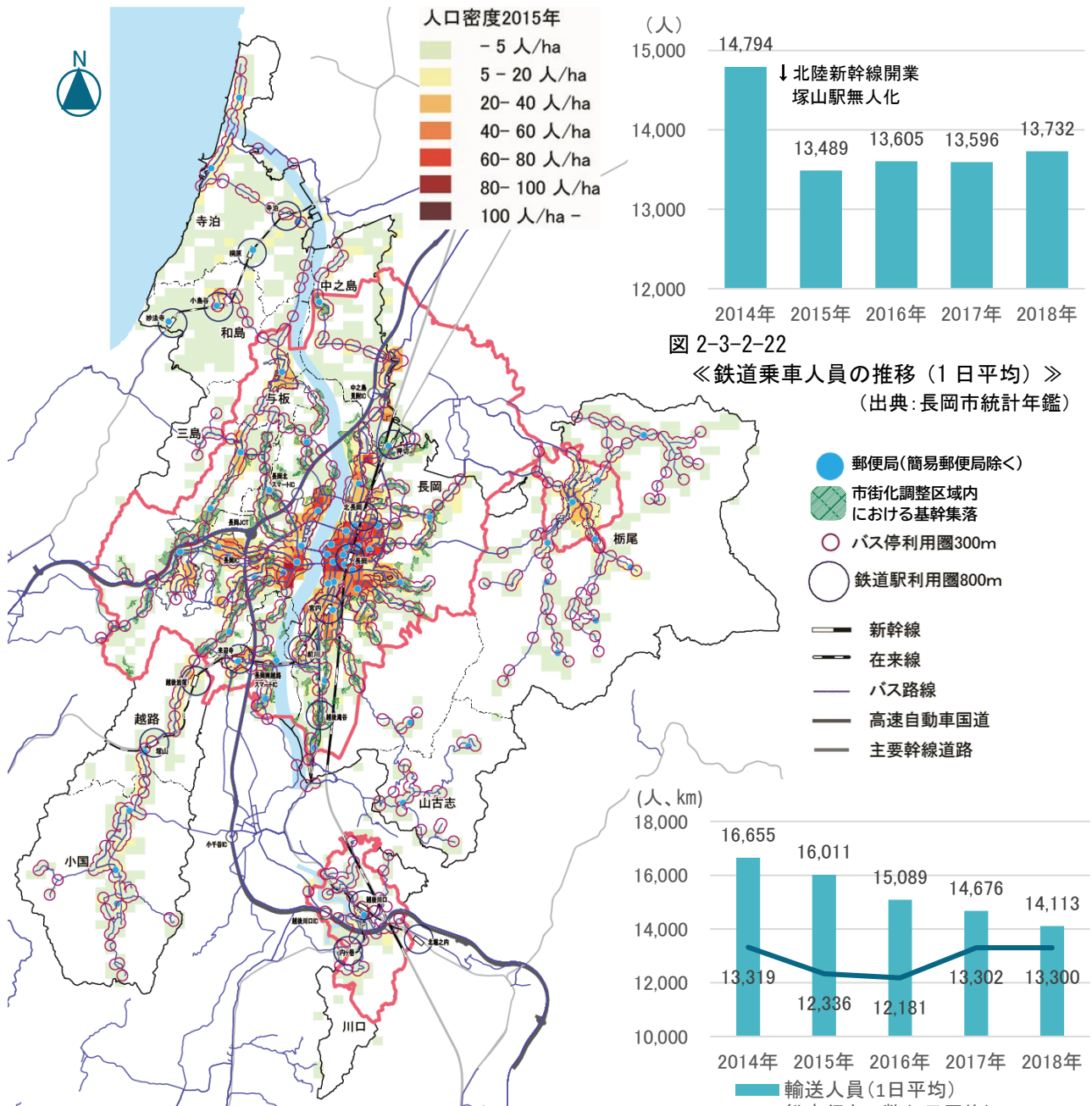


図2-3-2-21 《公共交通網利用圏》
（出典：長岡市地域公共交通網形成計画
メッシュ人口 2015年国勢調査に基づき市で算出）

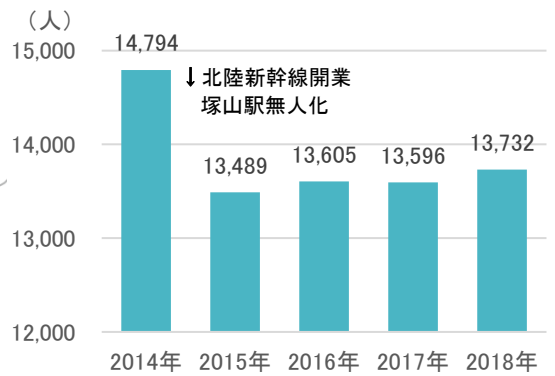


図2-3-2-22
《鉄道乗車人員の推移（1日平均）》
（出典：長岡市統計年鑑）

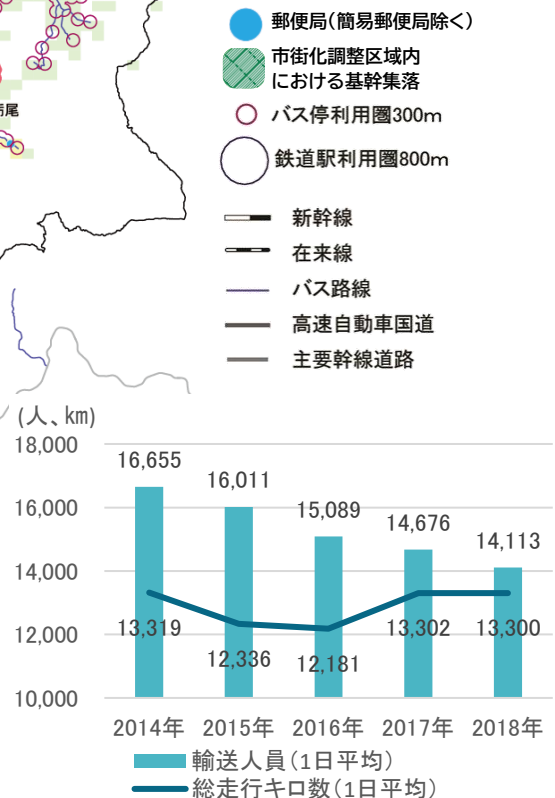


図2-3-2-23
《路線バスの輸送人員等の推移（1日平均）》
（出典：長岡市統計年鑑）

③ 高齢者の事故増加と運転免許返納の動き

超高齢社会を迎え、高齢者が係わる交通死亡事故が増加しています（図 2-3-2-26）。このため、全国の自治体では運転免許の自主返納を支援する取組が進められ、県内でも自主返納者は増加しています（図 2-3-2-27）。本市は、後期高齢者（75 歳以上）の人口分布が多い地域では概ね公共交通網が配置されていますが、今後は車両のバリアフリー化など、より高齢者の目線に立った公共交通網の維持を図る必要があります（図 2-3-2-28、図 2-3-2-29）。

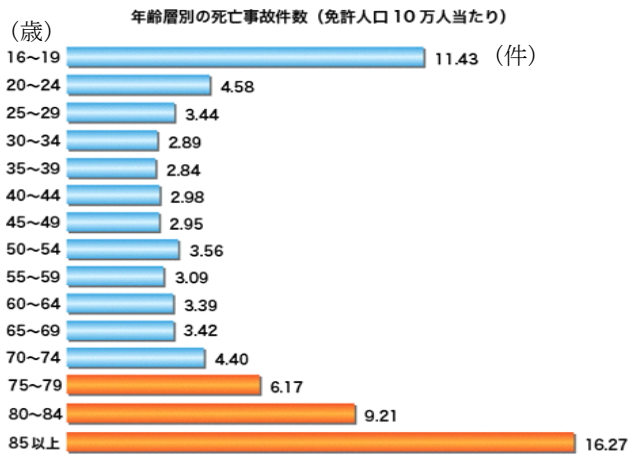


図 2-3-2-26 ≪運転免許保有者 10 万人当たりの交通死亡事故発生件数（2018 年度）≫
（出典：警察庁交通局 HP、新潟県警資料）

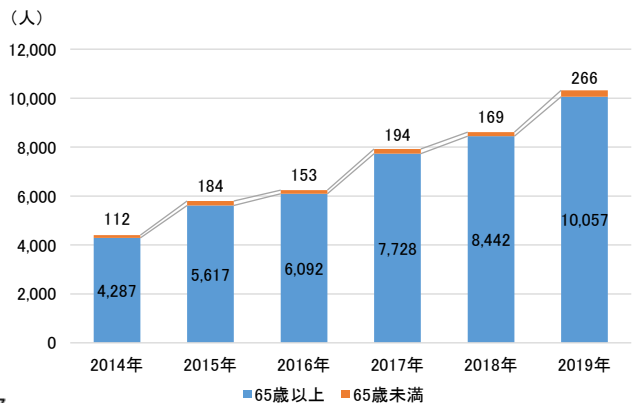


図 2-3-2-27 ≪新潟県内の免許返納者数の推移≫
（出典：免許統計・警察庁）



図 2-3-2-28 ≪バリアフリー対応のバス≫

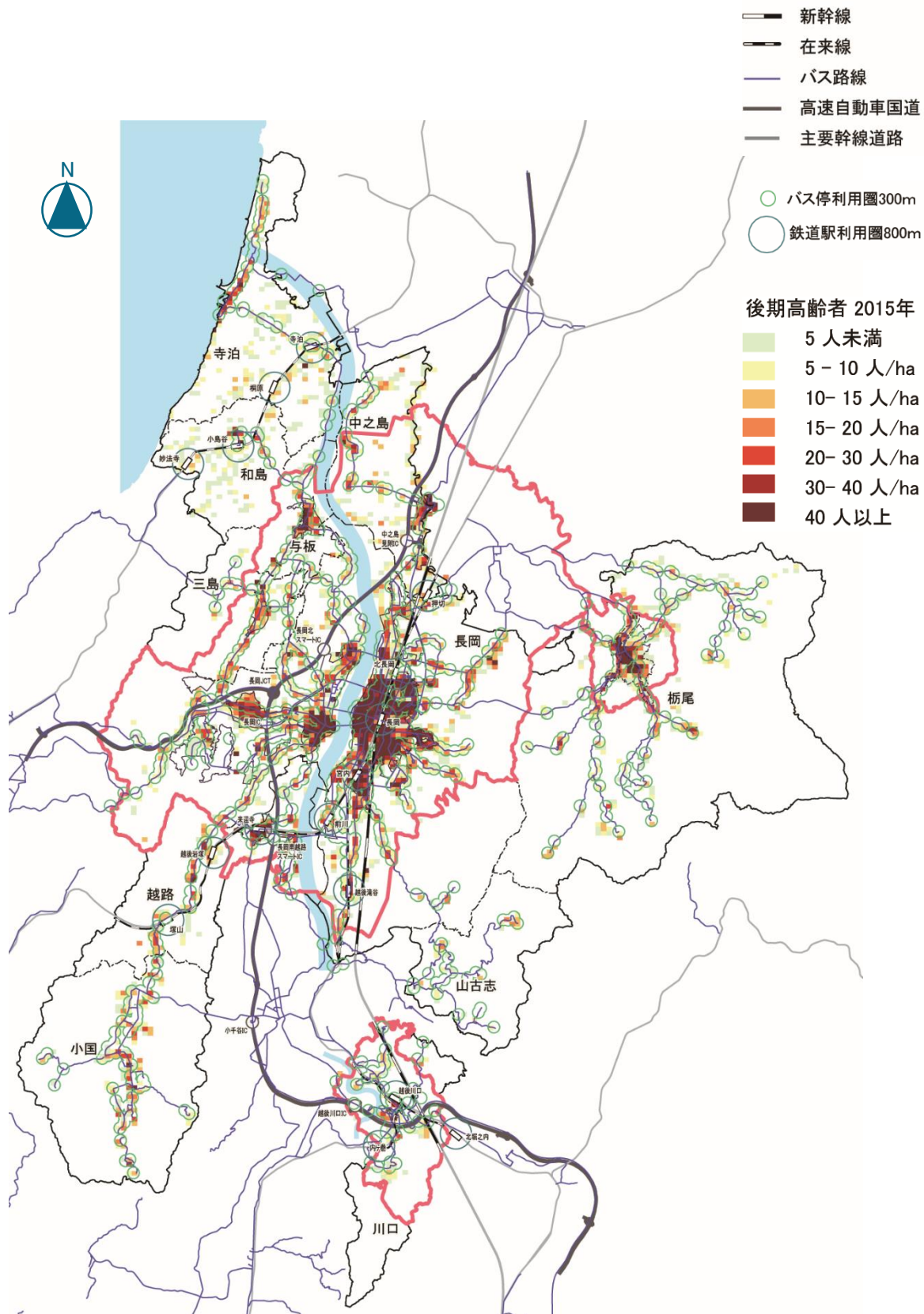


図 2-3-2-29 ≪後期高齢者の分布と公共交通網≫

(出典:長岡市地域公共交通網形成計画
メッシュ人口 2015年国勢調査に基づき市で算出)

《地域公共交通の整備方針》

① 基幹的な公共交通網の確保

＜基本方針＞

- JR 各駅及び JR 長岡駅と各周辺地域を放射状に結ぶ基幹的なバス路線網は、利用環境の改善を図る等、多様な支援を行い維持します。
- 地域相互を連絡するバス路線網は、生活圏の重なりや中越圏域の中心都市としての役割に配慮し、路線の確保や需要に即した運行計画を検討します。

超高齢社会に対応したまちづくりを進めるためには、公共交通網の維持は必要不可欠です。多くの方が自家用車による移動を主としていますが、ハード、ソフトの両面で公共交通の利便性を向上し、継続的に公共交通への利用転換を図る必要があります。

ハード面では、官民連携によるパークアンドライド用駐車場の整備や待合環境の整備、車両や駅舎のバリアフリー化などに取り組みます。ソフト面では、バスの乗り方教室やノーマイカーデーの実施など、利用促進に向けた啓発活動を行うとともに、利用者の年齢や利用目的に応じた多様な料金体系について検討します。さらに、国では、生活圏や交通圏が重なる複数の市町村が共同で「地域公共交通計画」を策定し、市町村間で連携しながら地域住民の足を確保することを推奨しています。このため、地域相互を連絡する路線については、生活圏の重なりや中越圏域の中心都市としての役割にも配慮し、運行計画を検討します。

【主な取組】

- ・「長岡市地域公共交通網形成計画」に基づく基幹的なバス路線の維持
- ・公共交通の利用環境整備（待合所、車両のバリアフリー化、官民連携によるパークアンドライド用駐車場など）
- ・公共交通利用者啓発に向けたモビリティマネジメントの促進
- ・地域相互を連絡するバス路線の確保や需要に即した運行計画の検討

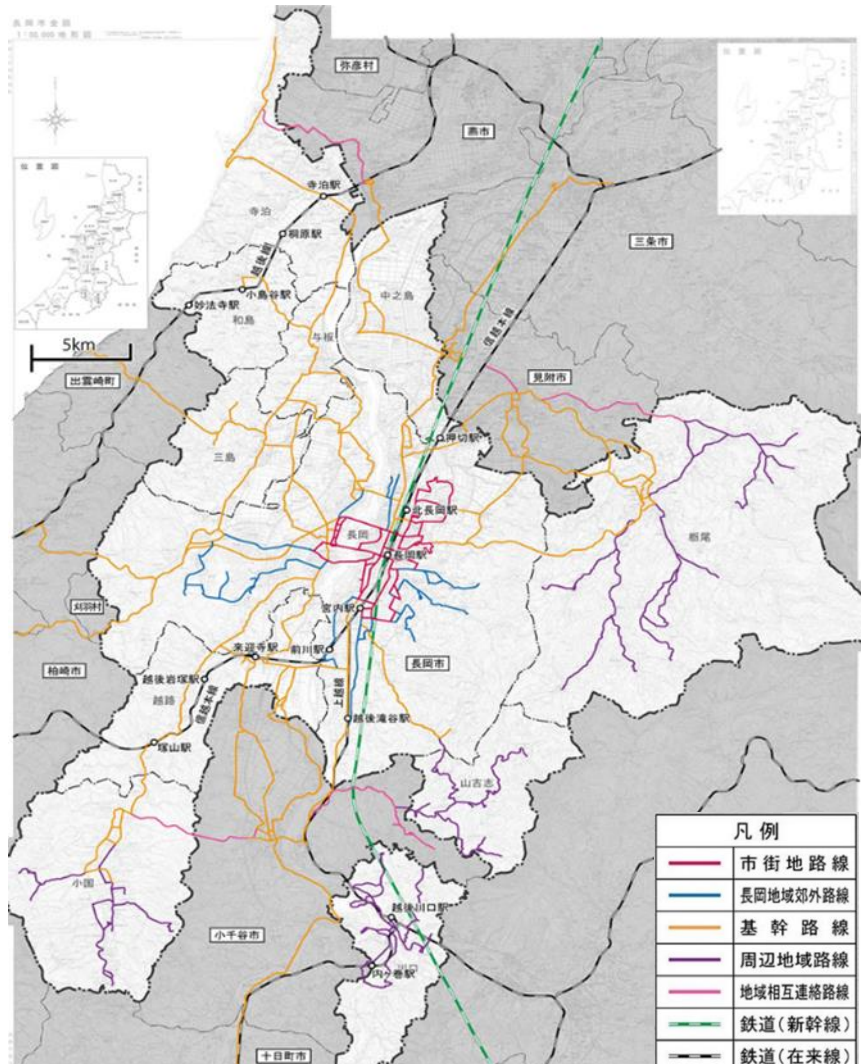


図 2-3-2-30 《鉄道、バス路線網図》

(出典:長岡市地域公共交通網形成計画)

② 地域の中心部と周辺集落を結ぶ生活交通の確保

<基本方針>

○住み慣れた地域に住み続けられるよう、多様な主体と連携し、適切な役割分担のもと地域特性や需要に応じた移動手段の導入を検討します。

生活交通の確保に当たっては、JR長岡駅を起点に支所地域の拠点を放射状に結ぶ基幹的バス路線網の維持に加え、高齢化の進行に伴い、地域の拠点から自宅近くまでを結ぶきめ細やかな運行を望む声が高まっています。とりわけ、買い物や医療機関の受診などの際に利用できる「地域の足」の確保が求められています。

現在、自家用有償運送や福祉タクシーなどの取組も行われていますが、デマンドタクシーや地域内の住民同士の相乗りなど、共助による取組や多様な主体・手段を組み合わせることで、住み慣れた地域に住み続けられるような生活交通を検討・導入します。また、生活交通の維持には多額の費用を要することから、利用実態に即した運行の見直しを行い、効率的な運営となるよう検討を進めます。地域が主体となり、実情に沿った移動需要に即した生活交通の実現のため、引き続き必要な支援を行います。

【主な取組】

- ・地域特性に応じた生活交通の導入推進
- ・利用実態に合わせた生活交通の運行や支援の見直し
- ・多様な主体・手段による生活交通の検討（デマンドタクシー、自家用有償運送、近隣住民との相乗りなど）

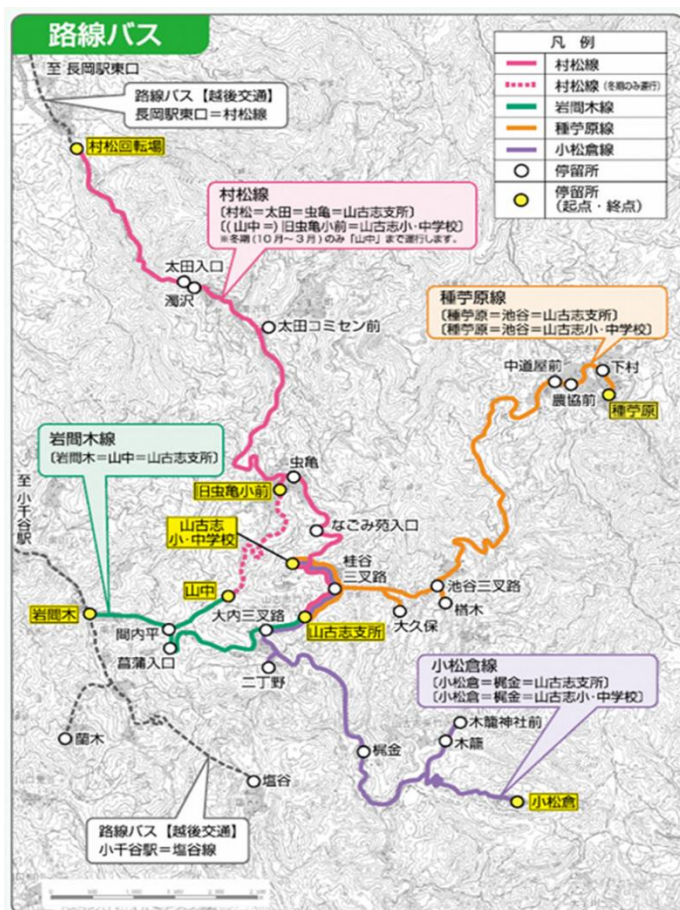


図 2-3-2-31 << (山古志地域) 生活交通運行ルート >>

■概要

運行主体：NPO 法人中越防災フロンティア
 運行形態：コミュニティバス
 運賃：大人 200 円、小学生 100 円、回数券
 運行：2014 年開始

■利用実態に即した見直し

2015 年 便数の見直し
 2016 年 旅客範囲の拡大
 2017 年 便数の見直し
 2018 年 便数の見直し
 2019 年 学校関連便一部統合



(高齢者や学生などの重要な「足」となっている)

図 2-3-2-32 << (山古志地域) 生活交通の効率的な運営に向けた取組 >>

(出典：長岡市地域公共交通協議会、中越防災フロンティアHP)

③ 交流人口の増加に資する地域公共交通の構築

<基本方針>

○経路検索情報、キャッシュレス決済、多言語化など、誰もが利用しやすい地域公共交通のあり方を検討します。

人口減少下において、地域経済の活力を維持するためには、交流人口の増加が重要な視点です。全国的にも、ICTを活用し、自家用車以外の全ての交通手段による移動をシームレスにつなぐ「MaaS」の取組が始まっています。

本市は、長岡まつり大花火大会をはじめ、国営越後丘陵公園や寺泊の魚の市場通り、悠久山公園、醸造のまち撰田屋地区など、多様な観光資源を有しています。また、利便性の高い高速交通道路網、広域幹線道路網を利用し、中越地域の全域を商圈とした広域的な商業施設に買い物に来たり、高度医療機関に受診に来たりする方も多くいます。

このように、様々な目的を持った来街者が公共交通を利用して移動しやすい環境を整えることが求められています。交通事業者との連携により、ICTを活用した切れ目ない経路情報の提供やキャッシュレス決済の導入や多言語化など、誰もが利用しやすい地域公共交通のあり方を検討します。

【主な取組】

- ・交通事業者と連携した経路検索情報、キャッシュレス決済などの導入

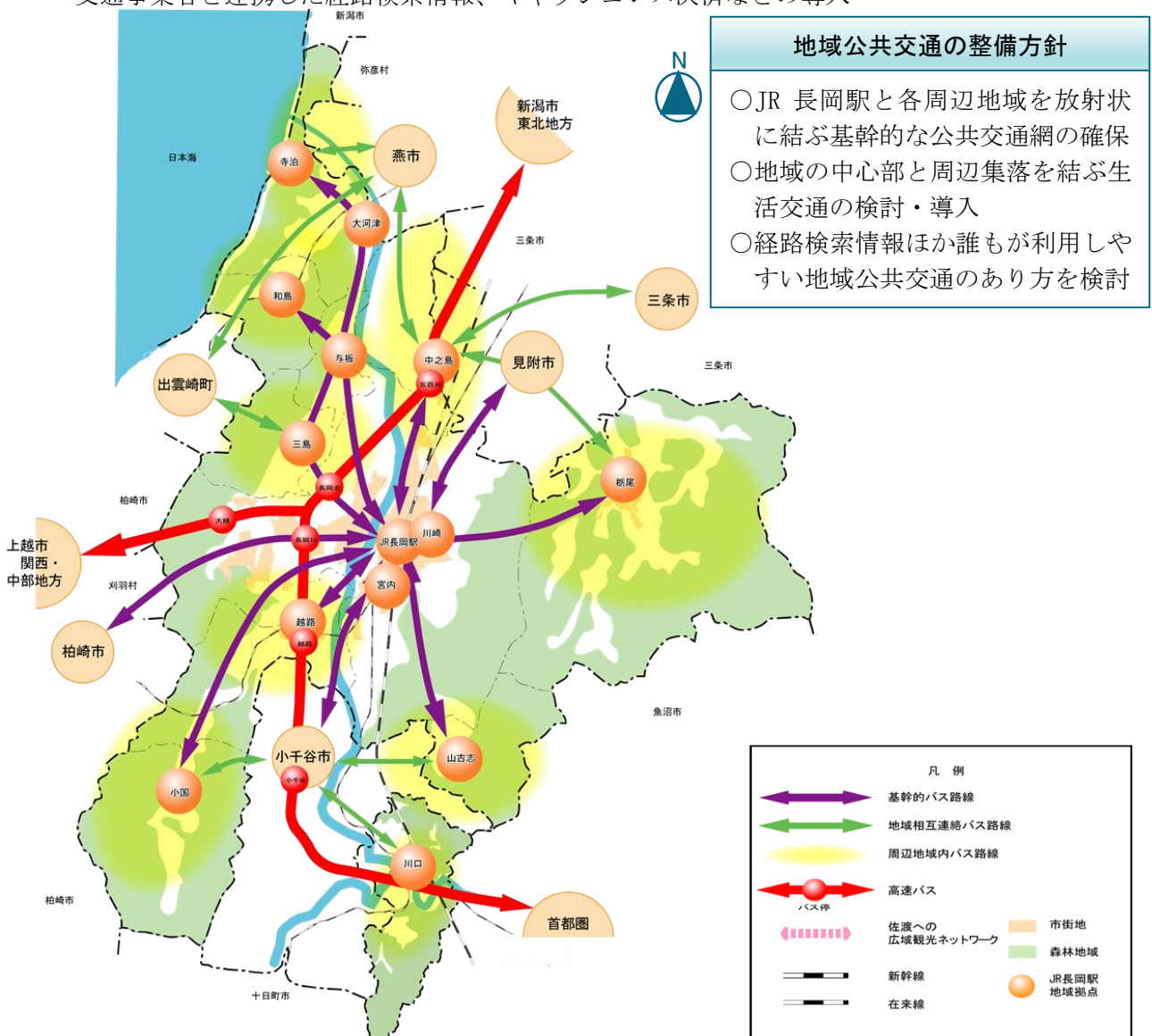


図 2-3-2-33 <<地域公共交通の整備方針図>>

3 公園・みどりの方針

公園やみどりは、市民生活における身近な憩いの場であるとともに、災害時における避難場所、オープンスペースとしての機能も有しており、安全・安心・快適な都市づくりを進めていく上で重要な都市基盤です。

本プランでは、これまで守り・育ててきた公園・みどりのストックを適切に次世代に引き継ぐため、官民連携による活用や、地域ニーズに応じた今後の維持管理のあり方等に関する整備方針を示します。

《公園・みどりを取り巻く情勢》

① 豊かな自然環境の継承

本市の行政区域面積（約 891km²）のうち、森林・原野等は約 50%、農地が約 20%を占めています。

信濃川水系の河川を軸として広がるみどりは、うるおいのある都市環境を創出し、多様な自然生態系の源にもなっています。さらに、中山間地域を中心に広がる森林や市街化区域周辺などにある里山は、水源涵養や農作物の供給など、季節折々の自然の恵みをもたらし、美しい自然景観を形成しています。

このように、恵まれた自然環境は本市の財産であり、適切な維持管理を行いながら次世代に引き継ぐ必要があります（図 2-3-3-1）。



図 2-3-3-1 《信濃川を軸としたみどりの分布》

（出典：長岡市）

② 官民連携によるみどりの維持・保全

緑化推進の拠点として開設した「長岡市緑花センター（花テラス）」や千秋が原ふるさとの森を拠点に、緑化活動の情報提供や花いっぱい運動などにより、みどりの普及活動を継続的に行っていますが、中心となる市民ボランティアの高齢化が進んでいます。今後、身近なみどりの維持・保全を主導する、若い世代を含む担い手の確保が必要です（図 2-3-3-2、2-3-3-3）。

また、駅や公共施設などのランドマークはもとより市民が主体となった緑化活動は住民の暮らしの質を向上させるだけでなく、来街者の目も楽しませ地域の価値を高めています（図 2-3-3-4）。今後も様々な地域において、官民連携による緑化活動を進める必要があります。

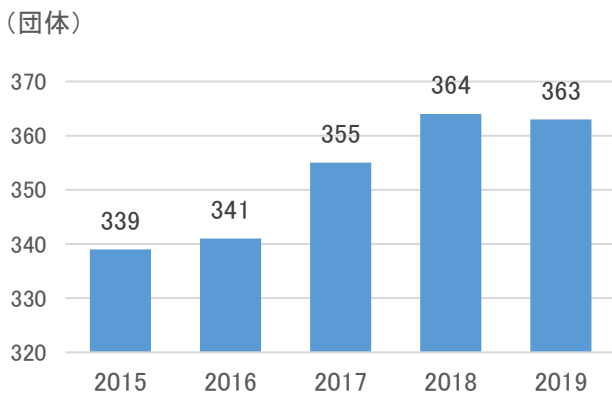


図 2-3-3-2 《花苗の支給団体数推移》
(出典:長岡市)

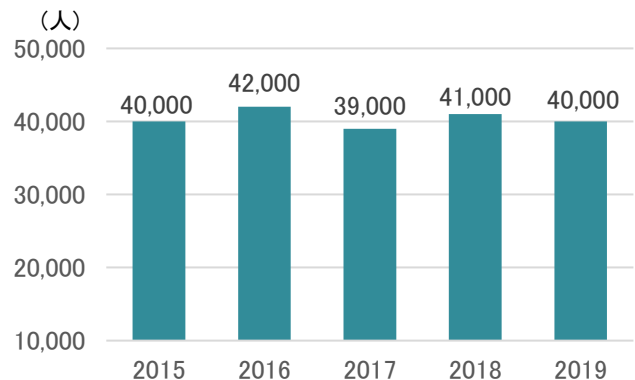


図 2-3-3-3 《花いっぱいフェア来場者数推移》
(出典:長岡市)

(公共施設の花苗植え(宮内小学校))



(市民による信濃川河川区域の花苗植え)



(JR 長岡駅前プランターの設置)



図 2-3-3-4 《緑化活動の様子》
(出典:長岡市)

③ 公園・街路樹の維持管理

本市の一人当たりの都市公園面積（2019年度末：26.9㎡/人）は、都市公園法施行令（10㎡/人以上）及び全国平均（2018年度末：10.6㎡/人）より高い水準にあります（図2-3-3-5）。また、都市計画として計画的な整備を行う公園は、2015年以降ありません（図2-3-3-6）。一方で、民間企業による宅地開発に伴って設置される街区公園・近隣公園の数は微増しています。現在、市内には362箇所（2019年度末）の都市公園があり、そのうち約8割の公園は、町内会などが維持管理を行っています（図2-3-3-7）。近年、地域住民の減少及び高齢化により、多くの町内会から「草刈り等が負担である」、「維持管理できない」といった声が寄せられるようになりました。また、街路樹についても巨木化が進行し、交通障害や落ち葉の問題など、多くの苦情・要望が寄せられています（図2-3-3-8、2-3-3-9、2-3-3-10）。今後は、地域ニーズに沿った公園や街路樹のあり方、管理方法について検討する必要があります。

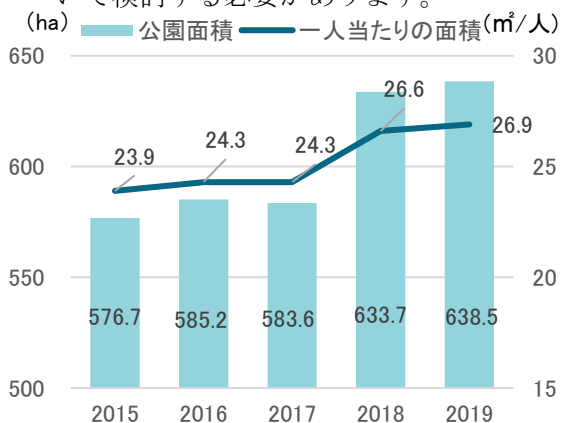


図 2-3-3-5 《都市公園面積※の推移 (㎡/人)》
 ※国営公園面積(開園面積：338.4ha)を除く
 1人あたり公園面積は、2019年度末で12.7㎡

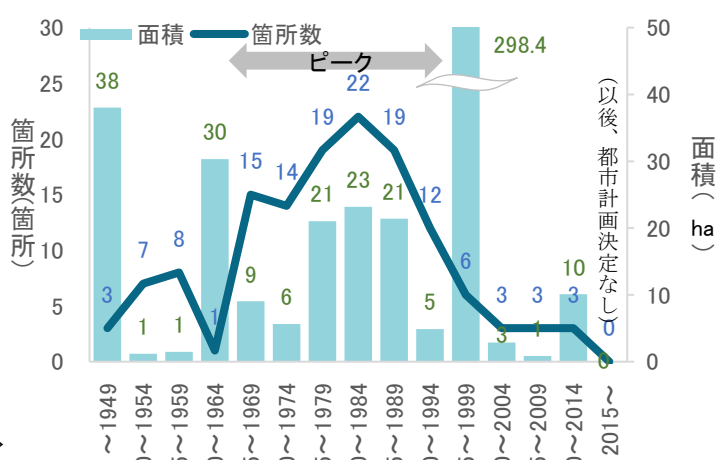


図 2-3-3-6 《都市計画決定している公園の整備状況》
 (出典：長岡市)

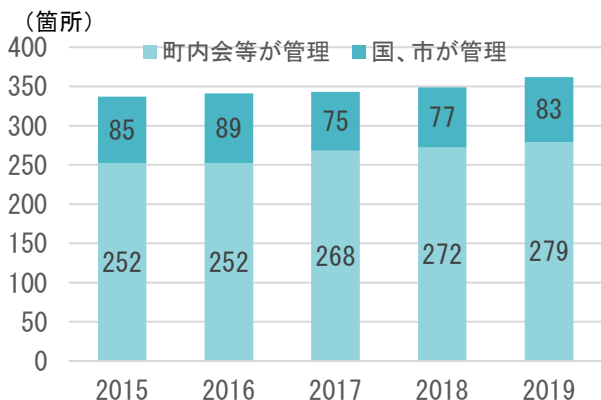


図 2-3-3-7 《都市公園の管理者の状況》



図 2-3-3-8 《巨木化による道路の破損》



図 2-3-3-9 《間隔が狭すぎる街路樹》



図 2-3-3-10 《巨木化による視認性の低下》

(出典：長岡市)

④ 広域・市民交流の拠点となる公園の整備

国営越後丘陵公園は、北陸地方の広域レクリエーション需要に対応するために開園した、面積約400haの国営公園です。子供からお年寄りまで、さらに県外・市外からも多くの来園者が訪れ、開園からの累計入園者数は875万人(2019年度末)に達しています(図2-3-3-11、2-3-3-12)。また、約100年の歴史を持つ悠久山公園は、市民の憩いの場として親しまれているだけでなく、多くの史跡を有し(公社)日本造園学会が認定する「ランドスケープ遺産」にも登録されています(図2-3-3-13)。

広域公園、総合公園、地区公園(表2-3-7)といった多様な機能を有する大規模な公園は、様々な活動の拠点であり集客力もあります。

今後、更なる活用に向け、パークPFI※などによる民間との連携や時代のニーズに沿った改修等を検討し、さらに魅力的な空間とする必要があります。加えて、近年の自然災害の頻発化に対応する防災拠点として、災害時の防災機能の拡充についても検討が必要です。

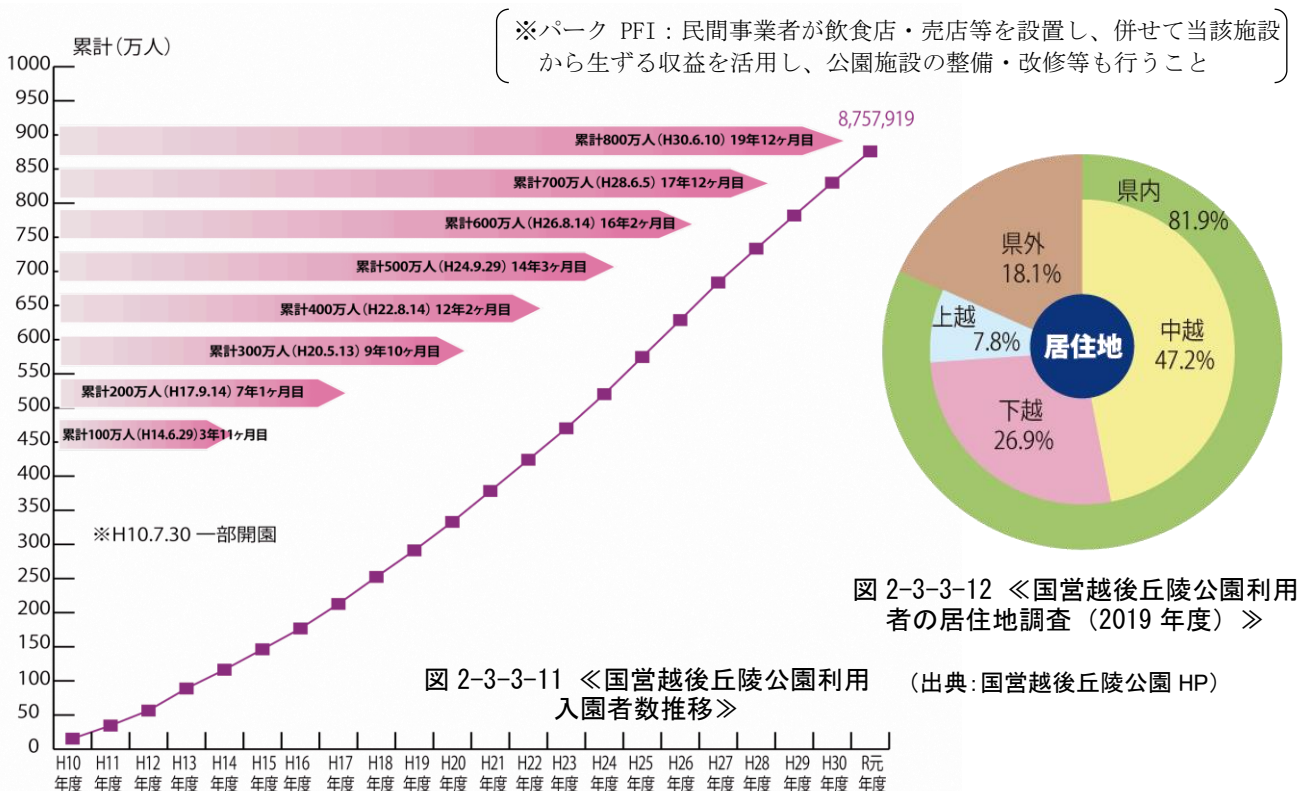


図 2-3-3-13 ≪悠久山公園≫

表 2-3-7 ≪公園の定義≫

広域公園	市町村の区域を超える広域のレクリエーション需要を充足することを目的として設置。面積 50ha 以上を標準とする。
総合公園	住民全般の休息、観賞、散歩、遊戯等総合的な利用に供することを目的として設置。面積 10~50ha を標準とする。
地区公園	主として徒歩圏内に居住する者の利用に供することを目的として設置。面積 4ha を標準とする。

(出典:長岡市)

《公園・みどりの整備方針》

① 官民連携によるみどりの維持・保全

＜基本方針＞

- 信濃川水系の河川を軸としたみどりや森林・里山などの自然環境について、市民と行政との協働のもと、適切な維持管理のあり方を検討します。
- 市民、地域の力を活かし、次世代を担う若い世代が積極的に身近な公園やみどりの維持管理に関わるよう、意識啓発や仕組みづくりを検討します。

信濃川水系の河川沿いに広がるみどりの空間や、森林・里山などの豊かな自然環境は、将来に引き継ぐべき財産です。しかし、近年はその荒廃が一因となって鳥獣による人的・農作物被害が増加していることから、今後は市民と行政との協働のもと適切な維持管理のあり方を検討する必要があります。

公園は、誰でもいつでも利用できる身近な都市施設ですが、維持管理において若い世代の参加が少ないという課題があります。千歳公園や与板河川緑地たちばな公園では、若い世代を含む地域住民が主体となって維持管理に取り組んでおり、このような事例を参考に、身近な公園を楽しく活用することで、若い世代も維持管理に参画しやすい仕組み等について検討を進めます。

また、緑花センター「花テラス」や千秋が原ふるさとの森を拠点に、緑化啓発活動を継続的に行っています。花いっぱい運動では、保育園や小学校が地域を巻き込みながら活動を展開している好事例も見られ、今後も官民連携によりこれらの活動に取り組みます。

【主な取組】

- ・官民協働によるみどりのマネジメントのあり方の検討
- ・若い世代を含む住民が公園の維持管理に関わる仕組みの検討
- ・花いっぱい運動などの取組による緑化意識の啓発と市民活動の支援



図 2-3-3-14 《千歳公園における環境改善の様子》
(出典：(一社)長岡市緑地協会)



図 2-3-3-15 《宮内小学校における
緑化活動の様子》
(出典：宮内小学校)



図 2-3-3-16 《市民サポーターによる
花の手入れの様子（花テラス）》
(出典：長岡市)



図 2-3-3-17 《緑化講習会
（千秋が原ふるさとの森）》
(出典：長岡市)

② 人口減少に伴う公園・街路樹のマネジメントの推進

＜基本方針＞

- 既存の街区公園や近隣公園については、地域の人口や年齢構成による利用者ニーズに応じて、今後のあり方を検討します。
- 良好な公共空間を阻害する街路樹については、低木への植替えや樹木を間引くなど、地域の実情に応じた適切な配置に見直します。
- 身近な公園が充足している状況から、開発許可における新規公園の設置基準の見直しや既に帰属を受けた緑地について別の用途への活用などを検討します。

現在、住宅地にある身近な公園の維持管理は、主に町内会等で行われています。今後、人口減少・高齢化が進行すると担い手が不足し、町内会等の負担がさらに大きくなると見込まれます。各地域によって、人口や年齢構成、公園設備に違いがあり、公園を利用する年齢層も異なっています。このため、地域の実情に合わせて今後のあり方を検討します。

また、街路樹の多くは、高度経済成長期に整備されていることから巨木化が進み、視界不良や歩道舗装の亀裂、落ち葉によるトラブルの要因となっています。地域の実情に応じて、低木への植替えや樹木を間引くなど、良好な公共空間づくりを進めます。

本市は恵まれた自然環境を有しており、さらに都市公園面積も国が推奨する基準を既に満たしています。今後は、適切な維持管理の視点から、開発許可等における公園の設置要件の見直しを検討し、新たな公園の設置は慎重に対応します。

【主な取組】

- ・既存公園・街路樹のあり方の検討
- ・公園長寿命化計画に基づく、計画的な修繕・更新
- ・開発許可等における新たな公園の設置要件の見直し検討



図 2-3-3-18 ≪町内会による維持管理の様子≫



図 2-3-3-19 ≪樹木の剪定作業の様子≫

(出典:長岡市)

③ 広域交流の拠点、地域の顔や防災拠点となる公園の整備

＜基本方針＞

- 北陸地方の交流拠点となっている国営越後丘陵公園は、今後も国と連携し、環境整備を促進します。
- 悠久山公園など「地域の顔」となる公園やみどりの空間は、計画的な維持・更新を図り、官民連携のもとで多様な利活用を促進します。
- 市民防災公園や越路防災ひろばをはじめ、大規模な既存公園は、避難場所や防災活動拠点としての機能強化を検討します。

年間約 50 万人が訪れ、自然の中で様々な体験ができる国営越後丘陵公園や、桜の名所であり野球場なども併設した悠久山公園は、子供からお年寄りまで広く市内外の方からも親しまれています。

このように、「広域交流の拠点」や「地域の顔」である公園は、本市の財産として、さらなる整備や計画的な更新を図る必要があります。さらに、公園利用者の多様化するニーズに対応できるよう、官民連携のもとで多面的な利活用を促進します。

また、公園は、災害時における避難場所としての機能も有しています。国営越後丘陵公園では、2014年に陸上自衛隊東部方面隊と「災害時等の国営公園の占用に関する協定及び同確認書」を締結しました。市内の地区公園や総合公園など大規模な公園では、災害時の防災活動拠点として活用できるよう、防災機能の強化を検討します。

【主な取組】

- ・国営越後丘陵公園の環境整備の促進
- ・悠久山公園など「地域の顔」となる公園の計画的な更新
- ・官民連携による多面的な利活用の促進
- ・地区公園や総合公園など、大規模な公園における防災機能の強化検討



図 2-3-3-20 ≪中越地震（2004年）当時の国営越後丘陵公園≫

（出典：国営越後丘陵公園事務所 HP）

（悠久山公園）



（千秋が原ふるさとの森）



図 2-3-3-21 ≪「地域の顔」となる公園≫

（出典：長岡市）

公園・みどりの整備方針

- 官民連携によるみどりの維持・保全
- 人口減少に伴う公園・街路樹のマネジメントの推進
- 広域交流の拠点、地域の顔や防災拠点となる公園の整備

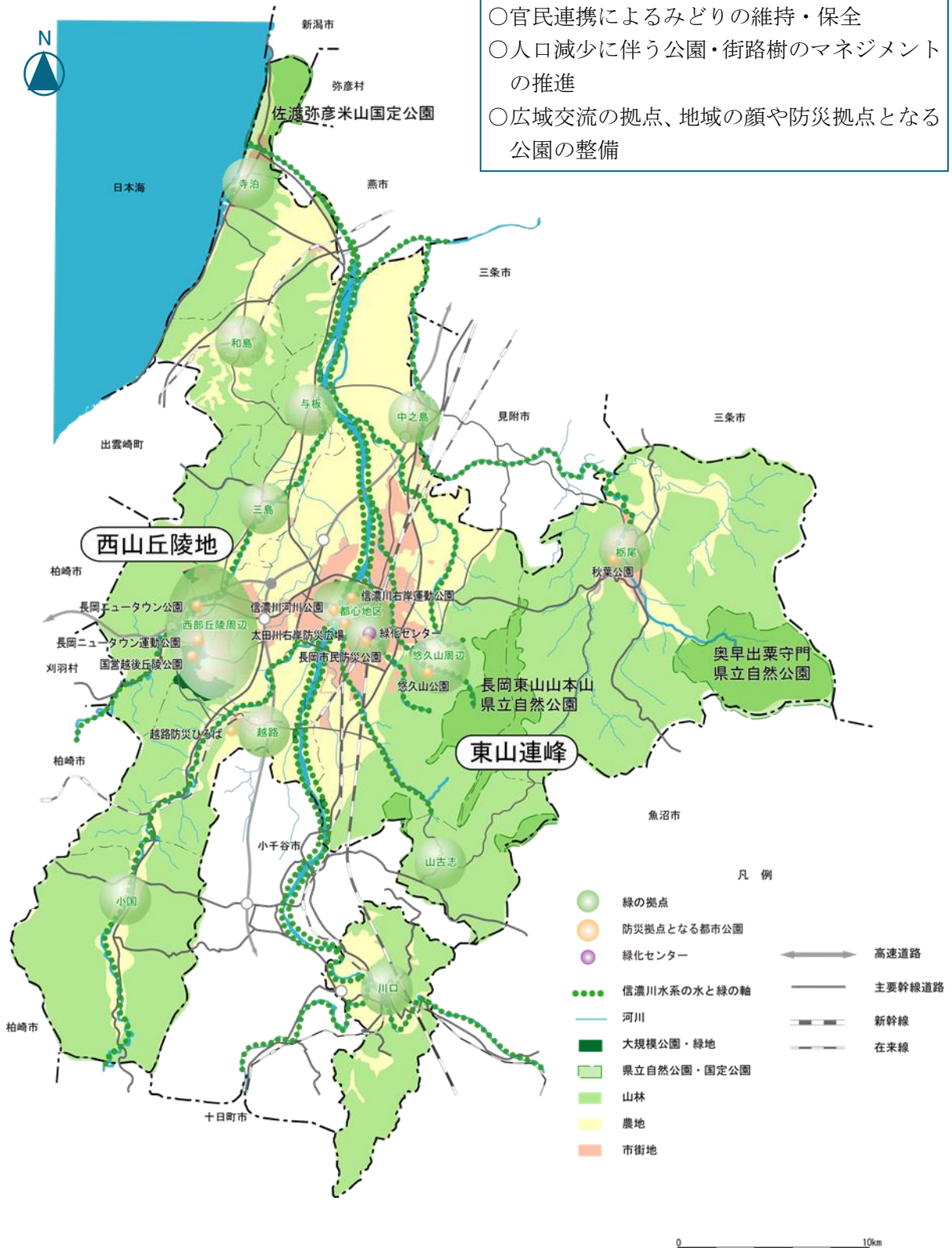


図 2-3-3-22 ≪公園・みどりの整備方針図≫