

第4章 街路樹再生に向けた整備方針



第4章 街路樹再生に向けた整備方針

基本方針1：都市の骨格をなす街路樹の育成・魅力創出

整備方針1. 育成・魅力創出 ～道路との空間的な調和等による更なる魅力向上～

主要な幹線道路のうち、街路樹により良好な景観を形成している路線を「都市の骨格路線」と位置付け、緑陰や景観を意識したきめ細やかな維持管理により、更なる景観美を高めるとともに、道路と街路樹の空間的な調和や緑の充実により、魅力的で居心地の良い空間の創出を図ります。

・ランを着生させ、新たな彩りを創出



・緑陰にベンチなどの休憩スペースを設置



(写真提供：仙台市)

【魅力的で居心地の良い空間の創出のイメージ】

■きめ細やかな維持管理の例

- ・年1回の高木剪定（その他の路線では、3～4年に1回の剪定）
- ・路線ごとの植栽環境や樹種の特性を踏まえ、中長期的に目指したい樹形を設定
- ・上記の管理目標樹形に合わせた、整枝剪定等を実施
- ・樹木点検、樹木診断を行い、問題があれば適宜対処（根上がり対策など）

■都市の骨格路線一覧表

路線名	現在植栽されている樹種
ナポリ通線	クスノキ、ヒノデキリシマ、オオバサツキ
パース通線	クスノキ、ヒノデキリシマ、オオバサツキ、ヒラドツツジ
中央通線	クスノキ、ユリノキ、ヒラドツツジ、カンツバキ
甲南線	クスノキ、イチョウ、ヒラドツツジ
高麗本通線	クスノキ、ヒラドツツジ、ハマヒサカキ



図 4-1 「都市の骨格路線」の位置図

基本方針 2：安全で快適な街路樹への保全と更新

整備方針 2. 植替 ～植替による安全性・快適性の向上～

街路樹の大木化・老木化が進む中、路線全体で根による舗装の持ち上げや、生育不良となっている樹木が見られる路線等においては、今ある街路樹の植替を行い、安全性や快適性の向上を図ります。



■植替が必要な路線

以下のような箇所が路線全体で見られる場合は、植替を行います。

- ・根による舗装の持ち上げが見られる箇所
- ・生育不良の街路樹が見られる箇所
- ・街路樹により歩行者や交通安全施設等の視認性が低下している箇所
- ・大木化した街路樹が見られる箇所
- ・樹形の乱れた街路樹が見られる箇所

■植替にあたっての配慮事項

- ・将来樹形を考慮した植栽間隔とするとともに、周辺土地利用（住宅地、繁華街など）や植え替える場所の空間（歩道幅員、植樹帯の幅）を踏まえ、成長速度が遅く大木化しにくい樹種など、将来にわたって健全に管理できる樹種を選定します。

なお、落ち葉や実の落下による影響についても配慮します。

- ・街路樹が将来にわたって、地域の皆さまに愛され、大事にいただけるように、花の美しい樹種の選定を検討します。
- ・生物多様性の観点や厳しい生育環境への対応の観点から、可能な限り、九州内に自然分布する在来種の選定を検討します。



■植替を行う際の樹種の例

<比較的成長速度が遅く大木化しにくい樹種>

- ・九州に自然分布する在来種
クロガネモチ、モチノキ、ソヨゴ、ユズリハ、ホルトノキ、ヤマモモ、モッコク 等
- ・その他の種
キンモクセイ、ヒメシャリンバイ 等

<花の美しい樹種>

- ・九州に自然分布する在来種
ツバキ、サザンカ、ヒトツバタゴ、イジュ、ヤマボウシ、ハクウンボク 等
- ・その他の種
ハナミズキ、メラレウカ、カンヒザクラ、ヨウコウザクラ 等



【ヒトツバタゴ】



【メラレウカ】

整備方針3. 保全 ～適切な維持管理による緑の快適環境の保全～

現状で大きな問題がない路線においては、適切な維持管理を継続し、樹木の健全性を確保するとともに、緑の快適環境を保全します。



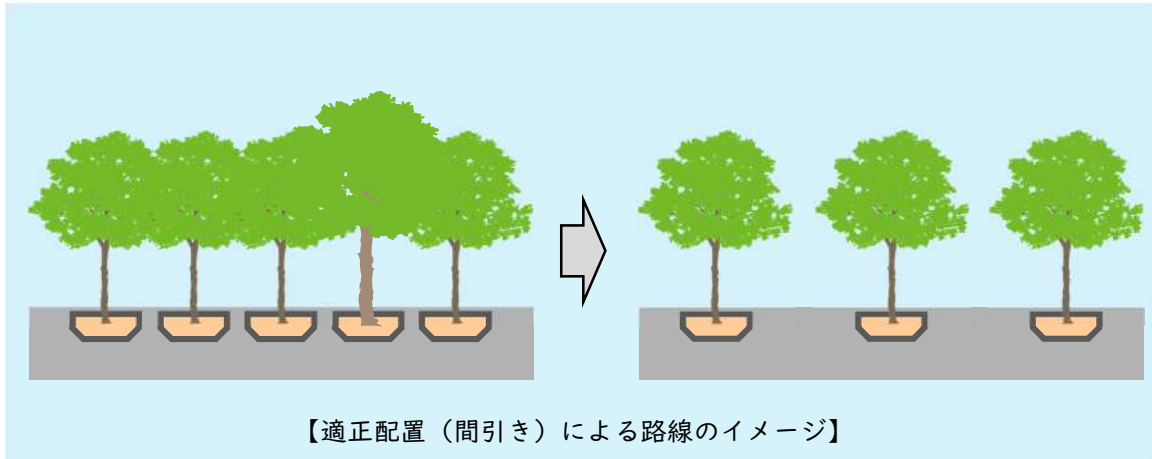
■維持管理にあたっての配慮事項

- ・ 樹勢衰退につながりやすい夏～初秋の強剪定は控えるなど、街路樹の健全性や持続性を高める管理を推進します。
- ・ 樹形を適切に保つことは、個々の樹木の健全性や美観を維持するだけでなく、周辺のまちなみと調和した景観の形成にも寄与することから、統一的な景観美を意識した維持管理にも配慮します。



整備方針4. 適正配置 ～適正配置による安全性の向上と健全な街路樹の育成～

植栽間隔が狭く、局所的に歩行者等の視認性が低下している路線や、隣接する街路樹の枝葉が干渉し、局所的に生育不良が見られる路線等においては、高木等の間引きによる街路樹の適正配置を行い、安全性の向上や健全な街路樹の育成を促進します。



【適正配置（間引き）による路線のイメージ】

■適正配置（間引き）が必要な路線

以下のような箇所が局所的に見られる場合は、適正配置を行います。

- ・ 植栽間隔が狭い箇所
- ・ 街路樹により歩行者や交通安全施設等の視認性が低下している箇所
- ・ 生育不良の街路樹が見られる箇所
- ・ 大木化した街路樹が見られる箇所
- ・ 根による舗装の持ち上げが見られる箇所

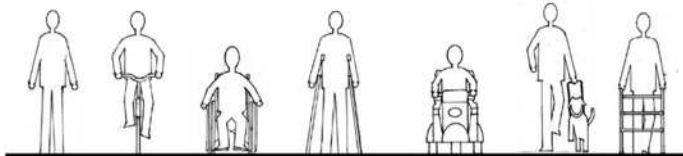
整備方針5. 撤去 ～街路樹の撤去による歩行者優先の安全な空間の確保～

歩道の幅員が狭く、街路樹の植栽により、歩行空間が狭められ、車椅子等の通行や歩行者同士のすれ違いに支障となっている路線においては、街路樹を撤去し、歩行者優先の安全な空間を確保します。

また、山や農地など、周辺環境に街路樹以外の緑量がある程度確保されている路線においても、街路樹を撤去し、質・量にメリハリをつけた持続可能な維持管理を進めます。

■歩道の幅員が狭い路線

車椅子等の通行でも支障をきたさない歩行者優先の安全な空間を確保するため、国土交通省「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」などの考え方も踏まえ、原則、歩道有効幅員1.5mが確保できない路線では、街路樹を撤去します。



	人（成人男子、荷物等なし）	自転車	車椅子	杖使用者（2本）	自操用ハンドル型電動車椅子（シルバーカー）	盲導犬	歩行器
静止状態	幅 45cm	幅 60cm	幅 70cm	幅 90cm	幅 70cm	幅 80cm	幅 70cm
通行時	幅 70～75cm	幅 100cm	幅 100cm	幅 120cm	幅 100cm	幅 150cm	幅 80cm

出典：道路の移動等円滑化に関するガイドライン（令和6年1月、国土交通省）

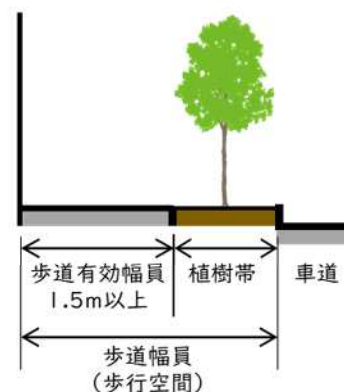


図 4-2 目標とする歩道有効幅員

■既に街路樹以外の緑量がある程度確保されている路線

既に街路樹以外の緑量がある程度確保されている、山や農地などが多いエリアや工場立地法による緑化の義務付けがあるエリアの路線では、街路樹を撤去します。

ただし、公共施設や観光地などへのアクセス道路となる路線については、基本的に対象外とし、保全に努めます。

■撤去にあたっての配慮事項

- ・撤去路線のうち、生育状況の良い街路樹は、育成・魅力創出路線や植替路線等への移植を含め、検討します。
- ・やむを得ず撤去する街路樹については、チップ化し、再資源化を図るとともに、撤去や適正配置を行った後は、必要に応じて防護柵（ガードパイプ）の設置について庁内関係部局と協議を行うなど、安全面への配慮も行います。



基本方針 3：市民や事業者等との多彩な連携による街路樹の維持管理

整備方針 6. 連携 ～市民や事業者等との連携による維持管理や愛着醸成～

街路樹の維持管理を地域に委任する現行制度として、町内会やあいご会等の団体からの協力を得て、植樹帯の除草や清掃、水かけ等の活動を行う「歩道緑地帯管理団体」があります。

一方、公園の維持管理を地域に委任する現行制度では、園内の清掃を行う「公園愛護作業」に加え、低木や中木の刈込、除草も行う「地域コミュニティ公園管理事業」の取組が始まっています。



(アリーナ中央通線)

(郡元字宿線)

【歩道緑地帯管理団体による除草や清掃の状況】

地域における清掃活動等は、住みよい環境づくりや街路樹を介した緑の空間への愛着醸成、地域コミュニティの活性化に寄与することから、引き続き、地域住民との連携を図るとともに、街路樹の維持管理においても、安全な作業環境が確保されることを前提としつつ、「地域コミュニティ公園管理事業」と同様、地域住民によって低木や中木の刈込を行っていただくなど、委任制度の拡充を検討します。

また、街路樹を介した緑の空間への興味・関心を高め、より親しみ愛される空間として次世代に継承するため、「学校での環境教育の場としての街路樹の活用」、「大学生向けのワークショップ」や「樹木医による市民向けのワークショップ」の開催など、教育委員会や関係団体等との連携を図りながら、愛着を醸成する取組を検討します。



【安全な維持管理作業が可能と考えられる路線のイメージ】

基本方針 4：気候変動の要因となる地球温暖化への対応

整備方針 7. 持続可能性 ～街路樹の植替等による地球温暖化対策への寄与～

世界的な気候変動が進む中、地方都市においても、地球温暖化対策が求められていることから、安全性の確保や持続可能な維持管理を進めることを優先しつつ、現存する街路樹の保全に努めます。

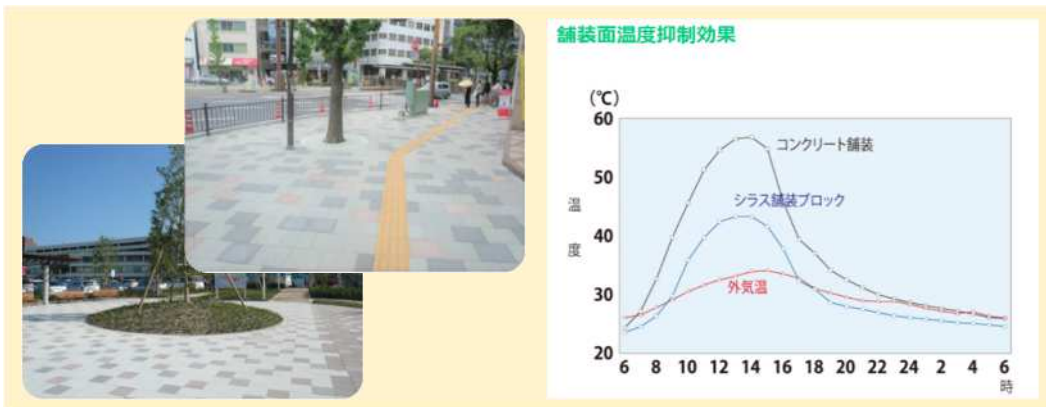
また、成熟した街路樹から成長期の若い街路樹に植え替えることで、街路樹による CO₂ 吸収量の向上を図ります（詳細は第 7 章 p47～49）。

さらに、植替や適正配置等により緑陰が減少することから、庁内関係部局と協議・連携を図りながらヒートアイランド対策効果がある舗装材を検討するなど、舗装面温度を抑制する対策も検討します。

■ ヒートアイランド対策効果がある舗装材の例

< シラスブロック >

南九州一円に分布する火砕流堆積物（シラス）を用いたブロックで、舗装面の温度上昇を抑制する効果があります。また、高保水性で養分を含まない材質のため、スリップ防止や雑草抑制対策としても効果が期待されます。



出典：シラスブロック（株式会社ストーンワークス HP）

< 木質系舗装 >

断熱性が高く蓄熱が少ないため、ヒートアイランド対策として有効です。また、蓄水してゆっくりと蒸発するため、周囲の熱を奪い気温の急激な変化を緩和します。

撤去した街路樹を活用して木質系舗装を施すことで、撤去木が焼却処理される場合に発生する CO₂ を歩道へ固定化できるため、地球温暖化対策にも有効です。

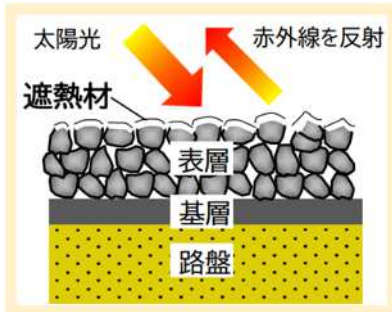


出典：ウッドクリート（株式会社佐藤渡辺 HP）

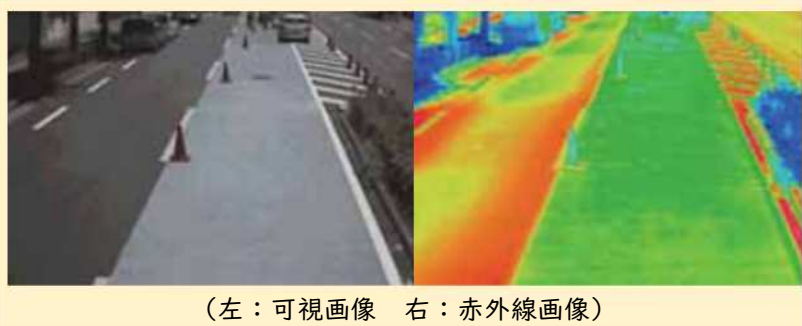


<遮熱性舗装>

舗装の表面に反射性のある素材を塗布または充填し、日射エネルギー(赤外線)を反射することにより、舗装面の温度上昇を抑制する効果があります。



出典：国土交通省におけるヒートアイランド対策（令和4年1月、国土交通省）



(左：可視画像 右：赤外線画像)

出典：ヒートオフペイブ（前田道路株式会社 HP）