

# 鹿児島市街路樹再生プラン

～ 地域とともに 未来へつなぐ 彩り豊かで安全な 緑の空間の創出 ～



令和7年3月

鹿児島市

表紙写真：鹿児島中央駅から望むナポリ通線の街路樹



# 目次

<b>第1章 はじめに</b>	<b>1</b>
1 プラン策定の背景と目的	2
2 プランの位置付け	3
3 街路樹とは	4
(1) 街路樹の定義	4
(2) 街路樹の機能・効果	5
(3) 街路樹を取り巻く最近の動向	6
4 鹿児島市の街路樹の沿革	7
<b>第2章 街路樹の現状と課題</b>	<b>9</b>
1 街路樹の現状	10
(1) 街路樹の管理数	10
(2) 街路樹の維持管理の状況	12
(3) 街路樹に関する市民要望	12
(4) 街路樹に起因する事故	13
(5) 街路樹に関する市民意識（アンケート調査）	14
(6) 街路樹の維持管理に係る予算の状況	15
2 街路樹が抱える課題	16
(1) 道路利用者の安全性の低下	16
① 街路樹による安全な歩行空間の阻害	16
② 根上がり等による事故リスクの増大	16
③ 歩行者や交通安全施設等の視認性の低下	17
④ 倒木や枝折れ等による事故リスクの増大	17
(2) 魅力的な街路樹空間の不足	18
① 強剪定により樹形の乱れた街路樹	18
② 「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりの必要性の増大	18
(3) 地球温暖化への対応	19
<b>第3章 街路樹再生プランの基本理念・基本方針</b>	<b>21</b>
1 街路樹再生の基本理念	22
2 基本方針	23
基本方針1：都市の骨格をなす街路樹の育成・魅力創出	23
基本方針2：安全で快適な街路樹への保全と更新	23
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	23
基本方針4：気候変動の要因となる地球温暖化への対応	23
<b>第4章 街路樹再生に向けた整備方針</b>	<b>25</b>
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～	26
整備方針2：植替 ～植替による安全性・快適性の向上～	28
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～	30
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～	31

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～ .....	32
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～ .....	33
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～ .....	34
<b>第5章 取組の推進方針</b> .....	<b>37</b>
<b>I 推進方策</b> .....	<b>38</b>
(1) 整備方針の選定 .....	38
(2) 取組の優先度の設定 .....	39
(3) 個別対応方針 .....	40
① 交差点部などの見通し確保 .....	40
② 特殊な形態の街路樹 .....	41
③ ヤシ類の予防的対策 .....	42
<b>第6章 整備方針に基づく経費削減効果</b> .....	<b>43</b>
<b>I 経費削減効果の試算</b> .....	<b>44</b>
<b>第7章 街路樹（高木）の植替による地球温暖化対策への寄与</b> .....	<b>47</b>
<b>I CO<sub>2</sub>吸収効果の試算</b> .....	<b>48</b>
<b>第8章 街路樹再生に向けた取組の推進にあたって</b> .....	<b>51</b>
<b>I 取組の推進体制等</b> .....	<b>52</b>
<b>参考資料</b> .....	<b>53</b>
<b>I 関係法令・計画の概要</b> .....	<b>54</b>
(1) 道路法 .....	54
(2) 道路構造令 .....	55
(3) 道路緑化技術基準 .....	56
(4) ゼロカーボンシティかごしま推進計画 .....	56
(5) 鹿児島市無電柱化推進計画 .....	57
(6) 第2期鹿児島市自転車走行ネットワーク整備計画 .....	57
(7) 第3期市道バリアフリー推進計画 .....	58
<b>2 用語解説</b> .....	<b>59</b>
<b>3 整備方針ごとの候補路線</b> .....	<b>61</b>



# 第1章 はじめに



## 第1章 はじめに

### 1 プラン策定の背景と目的

本市では、令和4年3月に緑の基本計画である「第二次鹿児島市まちと緑のハーモニープラン」（以下、「第二次ハーモニープラン」という。）を策定し、都市内の緑地の保全や緑化の推進に取り組んでおり、基本方針の1つとして「街路樹などの身近な緑を育成・創出し、うるおいと彩りを与える花と緑の機能を拡充するとともに、南国・鹿児島らしいうるおい空間の創出を図る」ことを掲げています。

一方、本市の街路樹の多くは、植栽後40年以上が経過し、大木化・老木化しており、落ち葉の処理、根による舗装の持ち上げ（根上がり）や污水管への侵入など、様々な問題を発生させています。また、全国的にも街路樹の倒木や枝折れ等による事故が発生しており、街路樹の安全性が求められています。

このことを踏まえ、第二次ハーモニープランにおいても、「街路樹等の再生、質の転換」に取り組むことを掲げており、今後も、うるおいのある都市空間を創出するとともに、街路樹の健全性を保持し、安全性を確保しながら、将来にわたって持続可能な緑の快適環境を継承するためには、周辺のまちなみの状況や歩行空間に適した樹種への植替、安全性を考慮した適正配置など、計画的な街路樹の再生、質の転換に取り組む必要があります。

そこで、本市における今後の長期的な街路樹再生の指針となる「鹿児島市街路樹再生プラン」（以下、「本プラン」という。）を策定するものです。



【落ち葉の状況】



【根による舗装の持ち上げの状況】



（写真提供：熊本市）

【倒木事故の状況】



（写真提供：曾於市）

【枝折れ事故の状況】



## 2 プランの位置付け

本プランは、緑の総合的な計画である第二次ハーモニープランなどの上位計画と整合を図るとともに、関連計画との連携を図り、本市における今後の長期的な街路樹再生の指針として位置付けます。

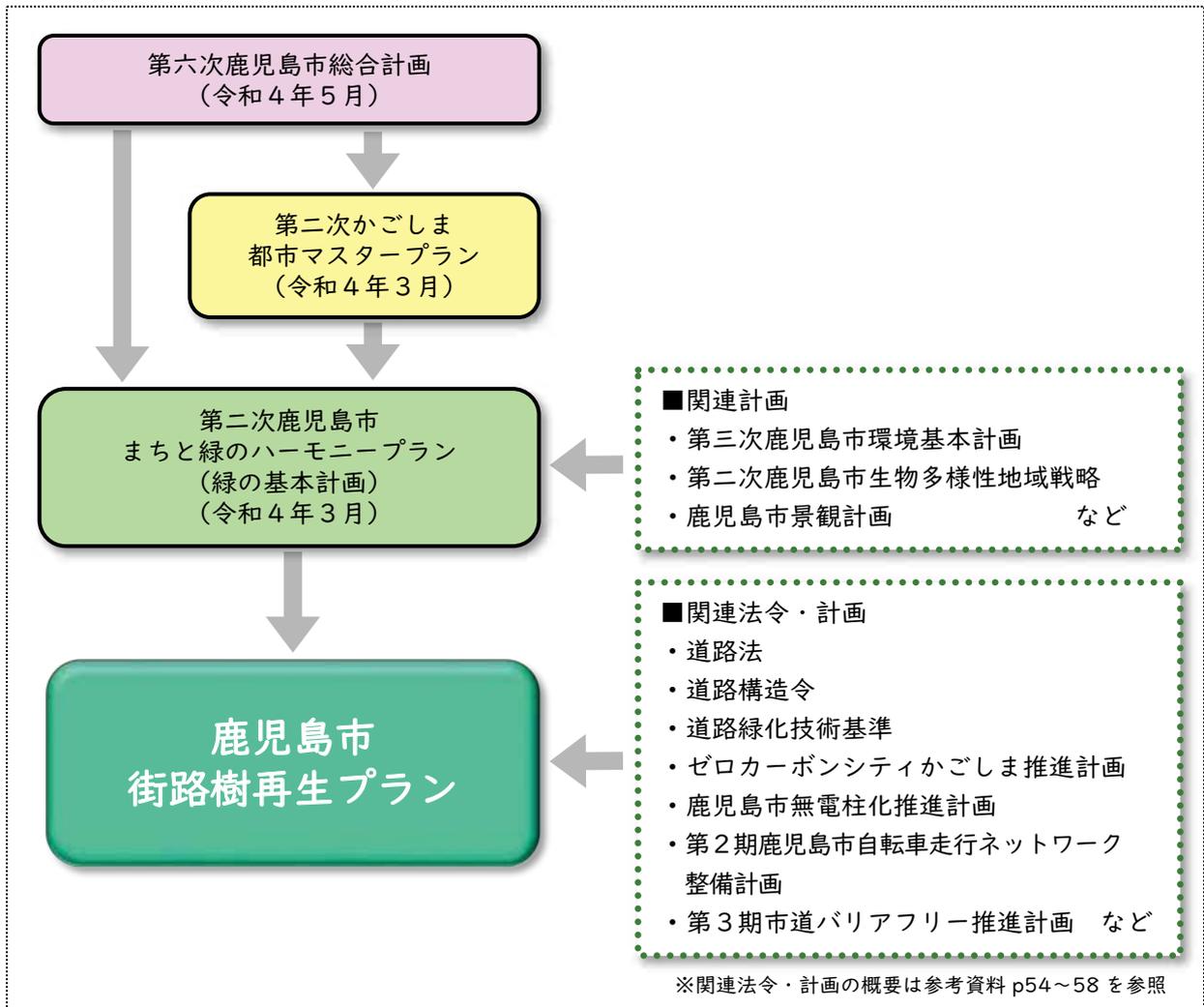


図 1-1 プランの位置付け

### ■SDGs との関連

国連の持続可能な開発目標（SDGs）は、世界共通の目標として、17のゴールと169のターゲットが掲げられており、本プランでは、関連の深い4つのゴールの達成に向け、街路樹の再生に取り組みます。



### 3 街路樹とは

#### (1) 街路樹の定義

街路樹は、「道路管理者の設ける道路上の並木」であり、「道路の附属物」と規定されています（道路法第2条第2項第2号）。

街路樹は、高木、中木、低木等からなり、植樹帯や植栽柵などへ植栽されています。

街路樹は道路施設の1つであることから、車両や歩行者の安全性の確保、建築限界や他の道路附属物等との競合に留意する必要があります。

#### 用語の定義

##### ■街路樹の種類に関する主な用語

- ・高木：主に並木などの単木として使用する樹高が3m以上の樹木
- ・中木：主に列植や群植として使用する樹高が1m以上3m未満の樹木
- ・低木：主に列植や群植として使用する樹高が1m未満の樹木

##### ■植栽する場所に関する主な用語

- ・植樹帯：高木や低木等を植栽するために、縁石などで区画して設けられる帯状の部分
- ・植栽柵：主に高木を植栽するために、縁石などで区画して設けられるマス状の部分





## (2) 街路樹の機能・効果

街路樹は、多くの機能を有しており、特に、植物という生きものが主要な構成要素であることから、「親しみ」、「潤い」、「やすらぎ」という特有の効果をもたらすことが特徴です。また、道路交通機能の確保を前提にしつつ、美しい景観形成や沿道環境の保全、道路利用者の快適性の確保などの機能を総合的に発揮させることにより、道路空間や地域の価値向上に寄与すると言われています。



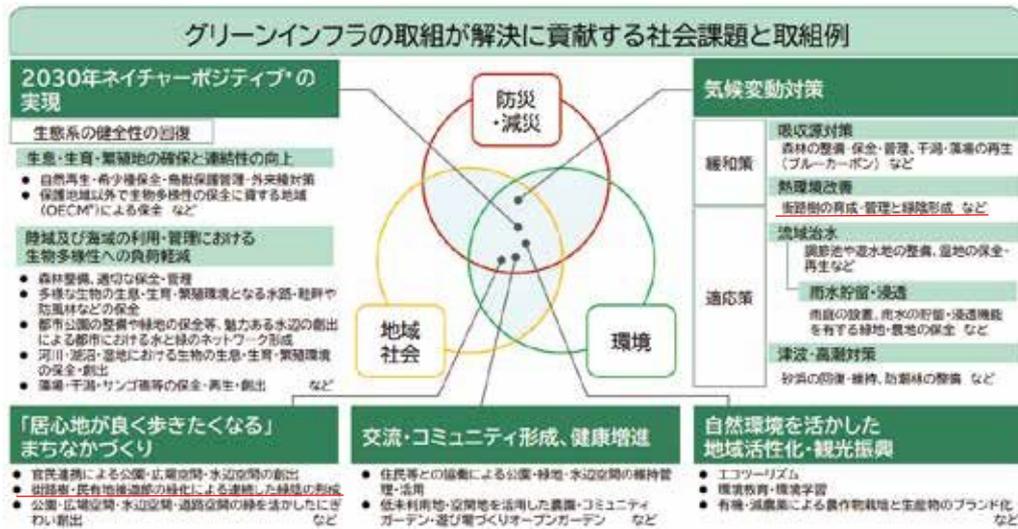
出典：道路緑化技術基準・同解説（平成 28 年 3 月、公益社団法人 日本道路協会）

・緑陰：参考資料の用語解説 p60 を参照  
・ヒートアイランド：参考資料の用語解説 p60 を参照

### (3) 街路樹を取り巻く最近の動向

#### ■グリーンインフラ

社会資本の整備や土地利用などのハード・ソフト両面において、自然環境が有する多様な機能を活用し、持続可能で魅力ある国土づくりや地域づくりを進める「グリーンインフラ」に関する取組が推進されています。街路樹も、歩行者空間の快適性向上や賑わいの創出、都市の生物多様性の保全や雨水浸透機能の向上などに寄与することから、グリーンインフラの取組の1つとされています。



出典：グリーンインフラ実践ガイド（令和5年10月、国土交通省）

#### ■ウォークブルなまちづくり

道路空間を車中心から「人中心」の空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に使用して、人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場としていく「ウォークブルなまちづくり」の先進的な取組が進められています。

道路空間の利活用に関して、国が推進する「居心地が良く歩きたくなるまちなか創出」の動きを踏まえ、街路樹を介した人を惹きつける居場所づくりの検討が求められています。



「居心地が良く歩きたくなる」まちなかのイメージ

出典：「居心地が良く歩きたくなる」まちなか創出に向けた道路空間利活用に関するガイドライン（令和4年4月、「居心地が良く歩きたくなる」まちなか創出に向けた関係省庁支援チーム）

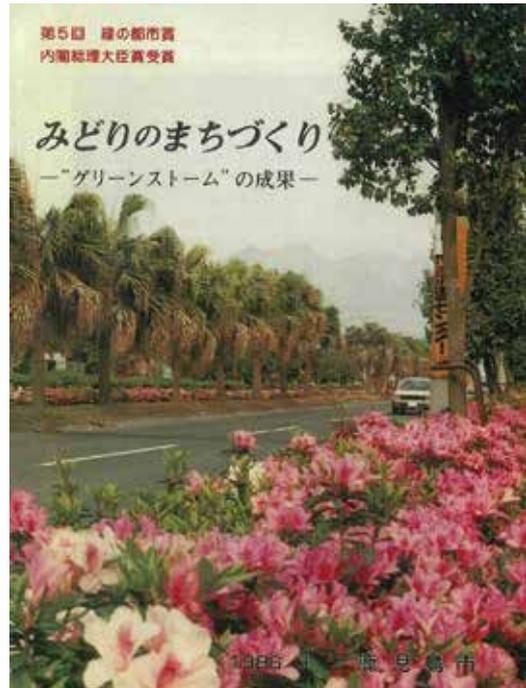


## 4 鹿児島市の街路樹の沿革

本市の都市緑化の取組は、戦災復興都市計画事業による道路が整備されたことによって本格的に始まりました。

その街路樹の樹種の選定を昭和 26 年から 27 年の間に市内の有識者によって検討され、市電の走る道路など幅員が 36m 以上の幹線道路には、郷土の代表的な樹木であるクスノキを植栽し、これが現在の街路樹の骨格になっています。

また、市街地の宅地化の進展により減少した緑を取り戻そうと、昭和 52 年から 61 年の 10 年間の計画期間とした「グリーンストーム作戦」は、道路を中心とした緑化事業として行われました。この事業は、「美しい街をつくること」、「生き物をいつくしむ、自然愛護の心を育てること」、「市民自ら額に汗して築く手作りの街、すなわち市民参加と連帯の街づくりを進めること」の 3 つを目的に展開され、道路だけではなく、公共施設の緑化や学校の緑化などが進められました。当初 10 年間の見込で立てた総事業費を 7 年目の昭和 58 年に実施額が大きく上回るほど積極的に展開され、昭和 61 年度末までに、事業費に 26 億円がすぎ込まれ、植栽本数は約 75 万本（国、県、市道を含む）に達しました。この事業は、昭和 60 年に第 5 回緑の都市賞（内閣総理大臣賞）を授賞しています。これによって緑の量的拡大が図られ、花と緑につつまれた都市空間が創出され、また、緑の重要性が市民に意識されました。



その後も積極的な都市緑化に努め、着実に街路樹本数が増加しましたが、中高木については、平成 20 年頃をピークに、減少に転じています。

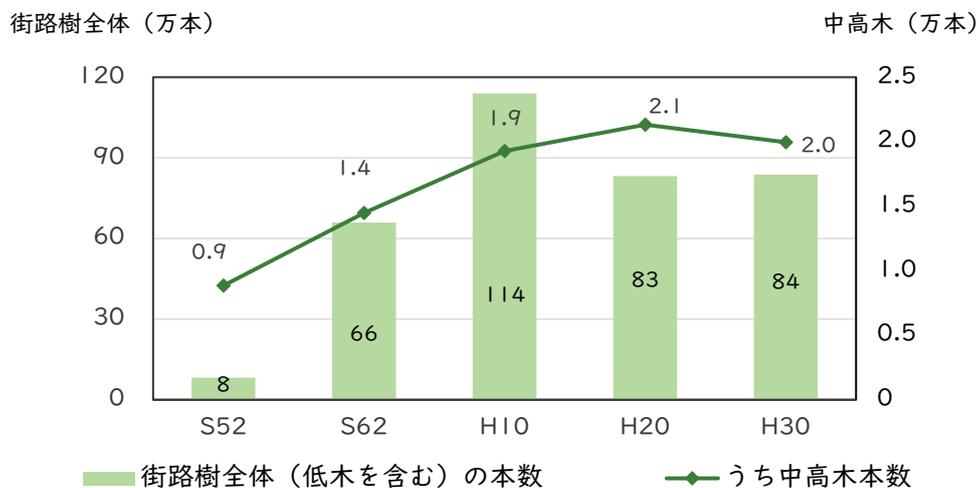


図 1-2 市道における街路樹本数の変遷



## 第2章 街路樹の現状と課題



## 第2章 街路樹の現状と課題

### 1 街路樹の現状

#### (1) 街路樹の管理数

本市が管理する道路のうち、街路樹が植栽されているのは 440 路線で、中高木が約 16,000 本、低木が約 820,000 本植栽されています。樹種は、中高木ではクスノキ、クロガネモチが多く、低木ではヒラドツツジが多くなっています。

表 2-1 街路樹の管理数

種類	数量
中高木	16,154 本
低木	823,258 本

※ 低木の管理数については、市政概要（令和6年度版）の値を引用

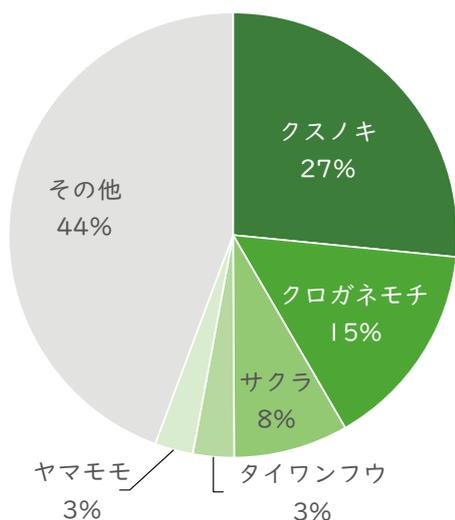


図 2-1 中高木の樹種別割合

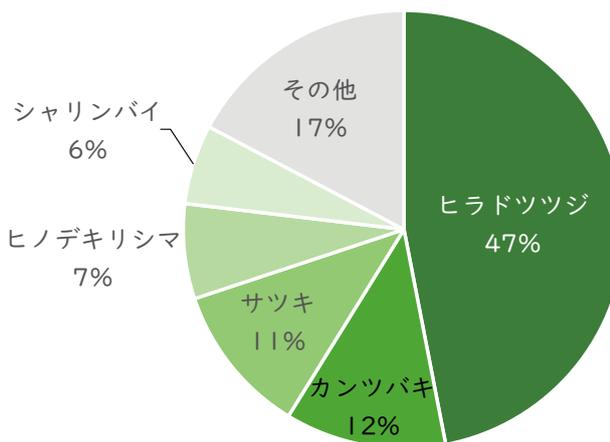


図 2-2 低木の樹種別割合

※ 市政概要（令和6年度版）をもとに作成



【クスノキ】  
(ナポリ通線)



【クロガネモチ】  
(上塩屋東開線)



【ヒラドツツジ】  
(中央通線)

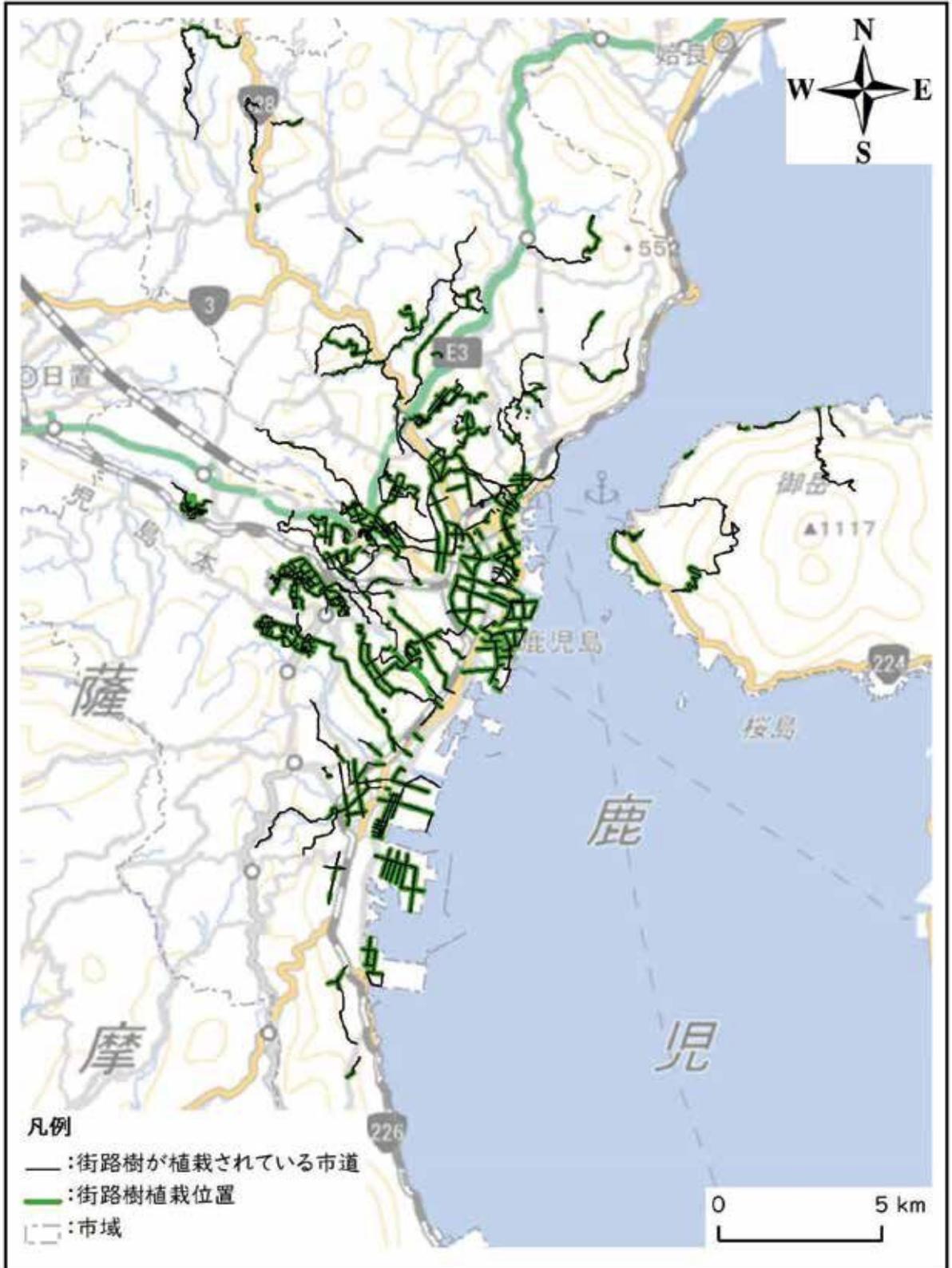


図 2-3 市域の街路樹植栽位置図

## (2) 街路樹の維持管理の状況

本市の街路樹は、低木や中木の刈込を毎年1回、植樹帯等の除草を毎年2回行っています。また、町内会やあいご会等の団体からの協力を得て、除草や清掃、水かけ等の活動が行われている植樹帯もあります。

一方、高木については、落葉樹のうち、比較的葉の大きな樹木については、極力、毎年剪定を行うようにしていますが、その他の落葉樹や常緑樹については、3~4年に1回程度の剪定にとどまっています。さらに、剪定間隔の長期化を図るため、やむを得ず強く枝を切り詰める強剪定を行っています。

## (3) 街路樹に関する市民要望

本市において、令和5年度に寄せられた街路樹に関する市民要望は、約300件で、その多くが「高木剪定」に関わるものでした。限られた維持管理費の中で、低木や中木については、毎年刈込を行っていますが、高木の多くは、3~4年に1回程度の剪定にとどまっており、高木の十分な維持管理が行えていないことが要因と考えられます。

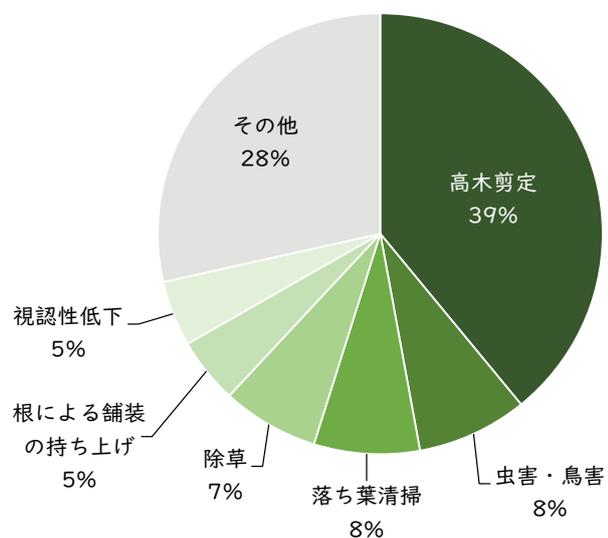


図 2-4 市民要望の内訳





#### (4) 街路樹に起因する事故

本市における街路樹に起因する事故の最近の状況としては、歩行者が街路樹の切り株につまずき転倒した事故をはじめ、街路樹の根が汚水管へ侵入し、閉塞したことによる家屋汚損事故、強風により幹折れした街路樹が隣接する会社のフェンスを破損する事故などが発生しています。

本市では、巡視職員による点検に加え、年間の維持管理業務を請け負っている造園事業者の協力を得て点検を行うなど、日頃から危険木などの点検に努めていますが、更なる街路樹の安全性を確保するため、道路管理者と連携した点検体制の強化や維持管理データの蓄積が必要であると考えます。



【転倒の原因となった切り株】



【汚水管へ侵入した街路樹の根】



【強風により幹折れした街路樹】

(5) 街路樹に関する市民意識 (アンケート調査)

令和6年度に実施した「まちかどコメンテーター\*へのアンケート」では、本市の街路樹による「大量の落ち葉の発生」、「信号や標識の見通し不良」、「歩道幅の狭小化」が問題とする回答の割合が高く、それらの問題を改善するために、必要に応じた街路樹の撤去や植替について、約50%の方が「ある程度行うことはやむを得ない」、約26%の方が「積極的に進めた方がよい」と回答されており、街路樹による問題を解決するための植替等の整備が望まれていることが分かりました。

また、地域住民による街路樹の維持管理作業（ボランティア）について、90%以上の方が「必要である」または「ある程度は必要である」と回答されていました。

※まちかどコメンテーター：市民目線の意見・提言を聴取するとともに、市民のニーズを把握し、市政運営の参考とすることを目的としたアンケート調査に協力いただいた方（サンプル数：433人）

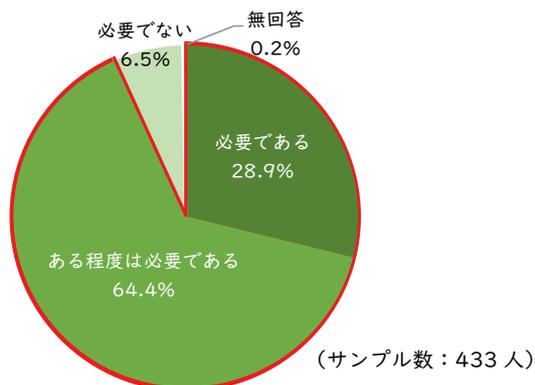
問. 街路樹について問題だと思ふものを教えてください。(いくつでも)



問. 街路樹による問題を改善するためには、どのように取り組めばよいと思いますか。(ひとつだけ)



問. 地域住民による街路樹の維持管理作業（ボランティア）についてどう思いますか。(ひとつだけ)





## (6) 街路樹の維持管理に係る予算の状況

維持管理に係る予算については、過去10年間の平均で、約2億円/年を要しており、また、人件費については、10年前と比べ、約1.35倍となっています。

一方、近年、維持管理費は減少傾向にあり、今後の厳しい財政状況を踏まえると、益々維持管理費の確保が困難になると予想されます。

適切な維持管理が行えなくなれば、倒木や枝折れ等による事故のリスクも高まることから、今後も市民の安全性を確保するために、現在の維持管理費に合った、もしくは、今後の維持管理費の状況も踏まえた規模へ、街路樹を縮小するとともに、植替等による維持管理費の縮減を図る必要があります。

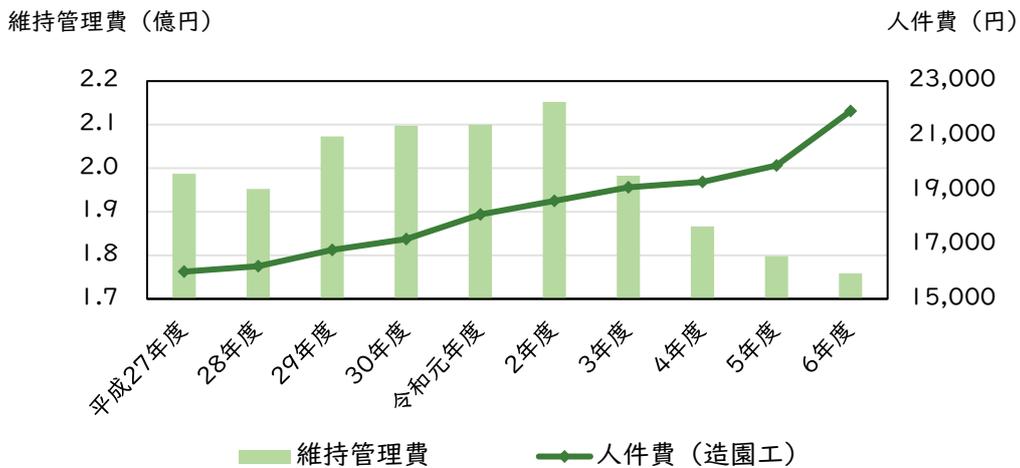


図 2-5 維持管理費と人件費の推移

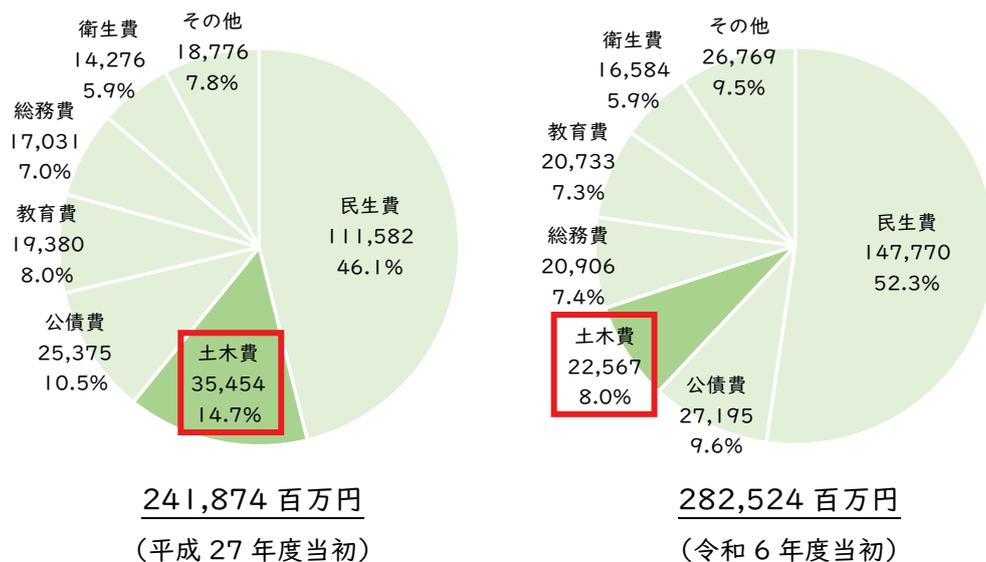


図 2-6 一般会計歳出予算額と目的別の内訳

## 2 街路樹が抱える課題

本市の街路樹は、道路空間に潤いをもたらし、良好な景観の創出や緑陰の形成など多様な機能を発揮する一方で、以下のような課題を抱えています。

### (1) 道路利用者の安全性の低下

#### ① 街路樹による安全な歩行空間の阻害

過去に街路樹が植栽された路線の中には、現在の道路構造の基準に対して十分な歩道幅員が確保されていない箇所もあり、街路樹が植栽されていることによって、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箇所が見られます。

また、歩道幅員が狭いことにより、街路樹が隣接する宅地等へ越境し、周辺環境へ影響を与えている箇所もあります。



【街路樹により安全な歩行空間が阻害されている例】

#### ② 根上がり等による事故リスクの増大

樹木に対して十分な植樹帯の幅が確保されていない路線等においては、大木化に伴い、根による舗装の持ち上げや歩車道境界に設置している縁石の転倒などが発生しており、段差による歩行者の転倒事故等のリスクが高まっています。



【根による舗装の持ち上げの例】



### ③ 歩行者や交通安全施設等の視認性の低下

街路樹の植栽間隔が狭い箇所や交差点付近に植栽されている箇所においては、成長した幹や枝葉により、歩行者や信号等の視認性が低下し、道路利用者（車両や歩行者）の接触事故等のリスクが高まっています。



【街路樹の植栽間隔が狭い例】



【街路樹の枝葉により標識を隠している例】

### ④ 倒木や枝折れ等による事故リスクの増大

街路樹は、道路という厳しい生育環境にあるため、生育不良となる場合も多く、生育不良となった樹木については、台風などの自然災害等による倒木や枝折れ等が発生し、車両や歩行者、隣接する施設へ影響を及ぼすリスクが高まっています。



【枯木となった例】



【傾斜木となった例】

## (2) 魅力的な街路樹空間の不足

### ① 強剪定により樹形の乱れた街路樹

限られた維持管理費の中で、街路樹の成長に伴う大量の落ち葉の発生や周辺の建物への接触など、地域住民への影響を緩和するため、やむを得ず必要以上の強剪定を行っています。それに伴い、生育不良や樹形の乱れを招き、景観を損なっています。



【強剪定した街路樹の例】



【強剪定により樹形が乱れている例】

### ② 「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりの必要性の増大

国が推進する「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりにおいては、景観面に優れた魅力ある街路樹の存在もその一端を担いますが、本市においては、街路樹を活かした魅力的な空間創出が十分とは言えない状況です。

一方、周辺に山や農地が多いなど、既にある程度の緑量が確保されており、街路樹による緑の創出の必要性が低い路線もあります。



【国が推進する空間づくりの例】



【周辺に緑量が確保されている例】

出典：まちなかウォークブル推進プログラム  
(令和6年5月、国土交通省)



### (3) 地球温暖化への対応

近年、地球温暖化に起因する猛暑や豪雨などの災害が国内外で増加しており、世界的に「気候危機」と呼ばれるほど極めて切迫した状況にあると言われています。本市では、「ゼロカーボンシティかごしま」を宣言し、推進計画では基本目標の1つに「まちづくりと連携したCO<sub>2</sub>排出量削減の促進」を掲げ、その施策の1つとして「街路樹等の適切な維持・保全によるうるおいのある都市空間の形成やCO<sub>2</sub>吸収機能の確保を図る」こととしていることから、街路樹の維持管理にあたっては、地球温暖化対策への配慮も必要となっています。



### 第3章 街路樹再生プランの基本理念・基本方針



## 第3章 街路樹再生プランの基本理念・基本方針

### 1 街路樹再生の基本理念

本市の街路樹は、私達のまちとともに長い歴史を歩んできており、その豊かな緑は本市の風格を醸し出すとともに、日々の暮らしにうらおいと彩りを与える大切な存在です。街路樹が抱える様々な課題を解決しながら、これからもその豊かな緑の価値を守り、最大限に引き出すために、以下の考え方で街路樹の再生に取り組みます。



- ・鹿児島市が目指す姿や目標を実現するために、自然と都市との調和やうらおいと彩り豊かな緑の空間の創出を図ります。
- ・安全で美しい街路樹の空間を保つため、街路樹の質・量にメリハリをつけた整備とともに持続可能な維持管理を進めます。
- ・街路樹に対する親しみや愛着を抱けるように、「地域連携・教育連携」を深め、街路樹に関われる仕組を拡充します。
- ・世界的な気候変動が進む中、地球温暖化緩和機能をはじめとした様々な機能や効果を有する緑の快適環境を未来のこどもたちへつなぎます。

このような考え方で取り組む本市の街路樹再生の基本理念を以下に示します。

#### 【基本理念】

地域とともに 未来へつなぐ  
彩り豊かで安全な 緑の空間の創出





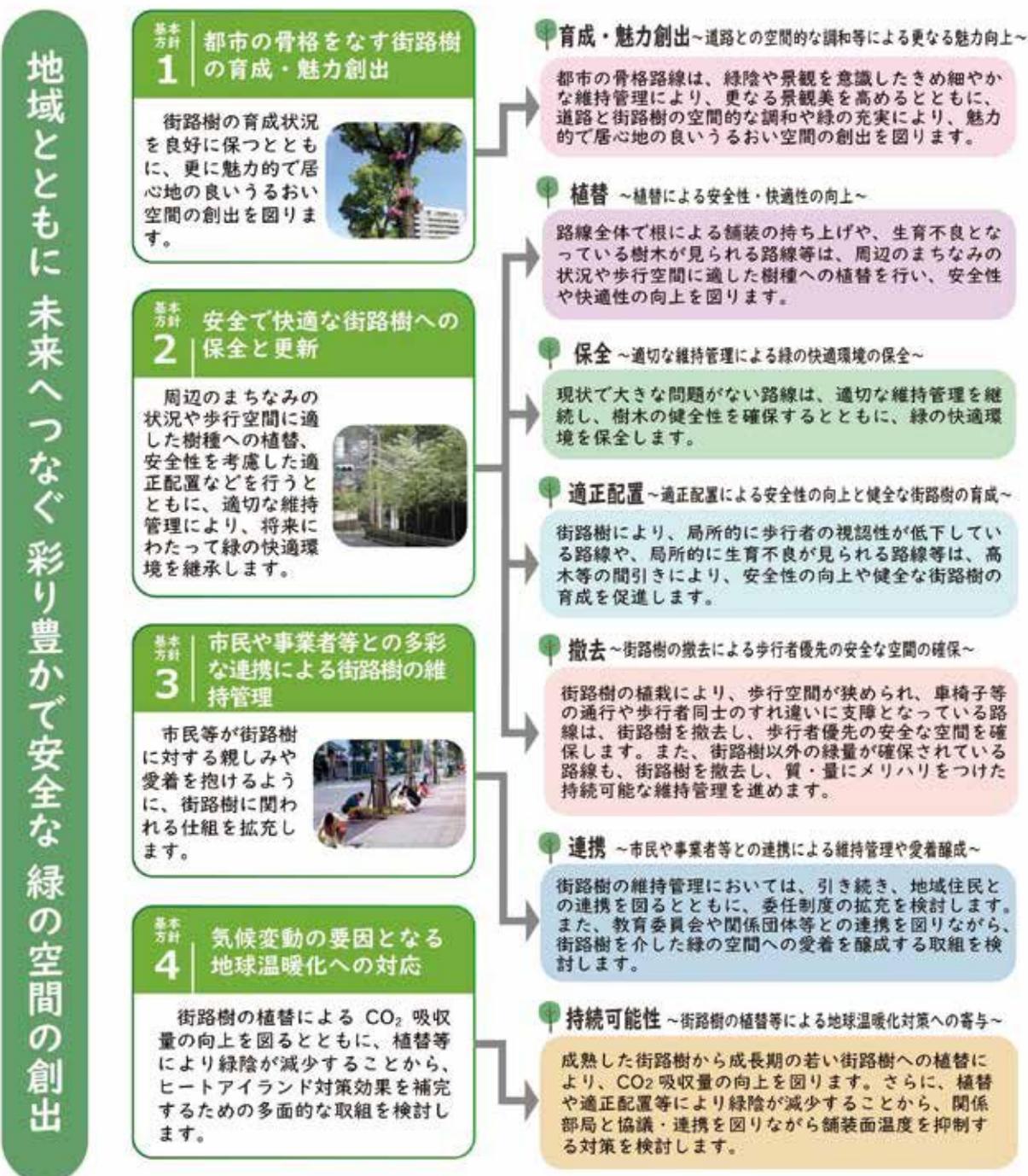
## 2 基本方針

本市の街路樹が抱える課題を踏まえ、本プランの基本理念の実現に向けた街路樹再生の基本方針と具体的な整備方針を以下のとおり定めます。

### 基本理念

### 基本方針

### 整備方針





## 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

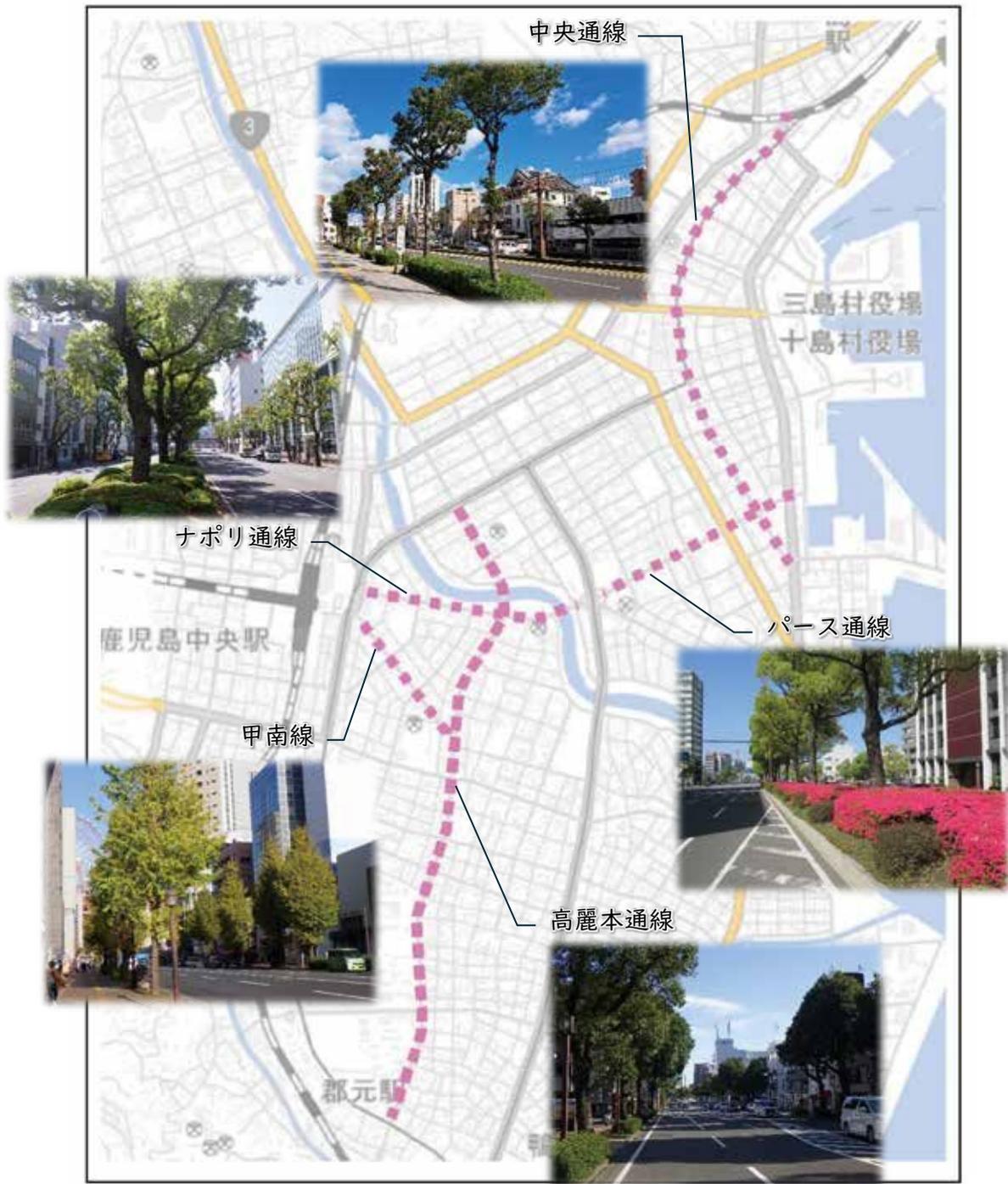


図 4-1 「都市の骨格路線」の位置図

## 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。



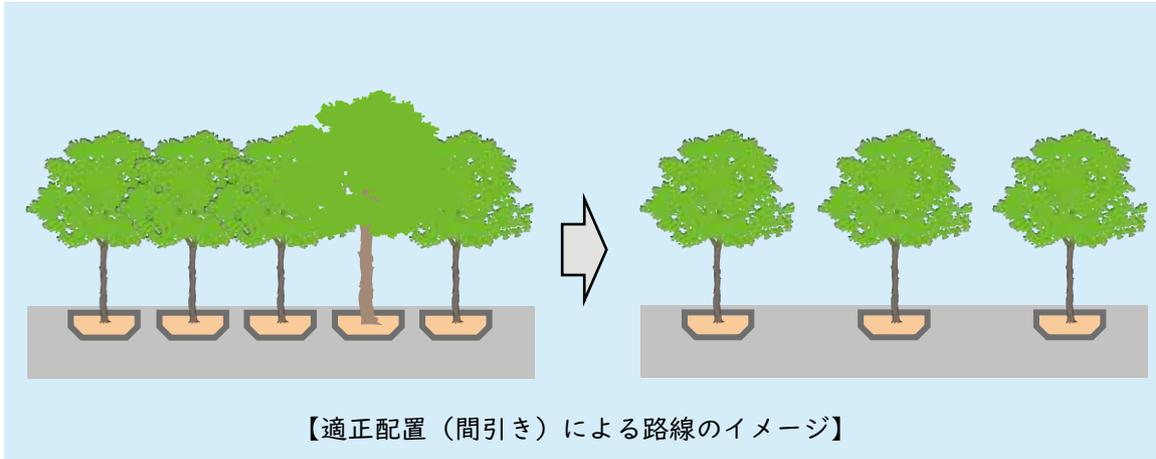
■維持管理にあたっての配慮事項

- ・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、高齢者なし）	自転車	車椅子	軽便用車（2人）	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70cm	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）

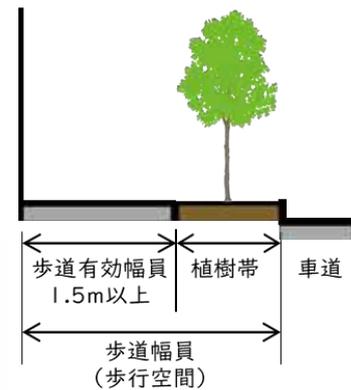


図 4-2 目標とする歩道有効幅員

■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。



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。



## 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。

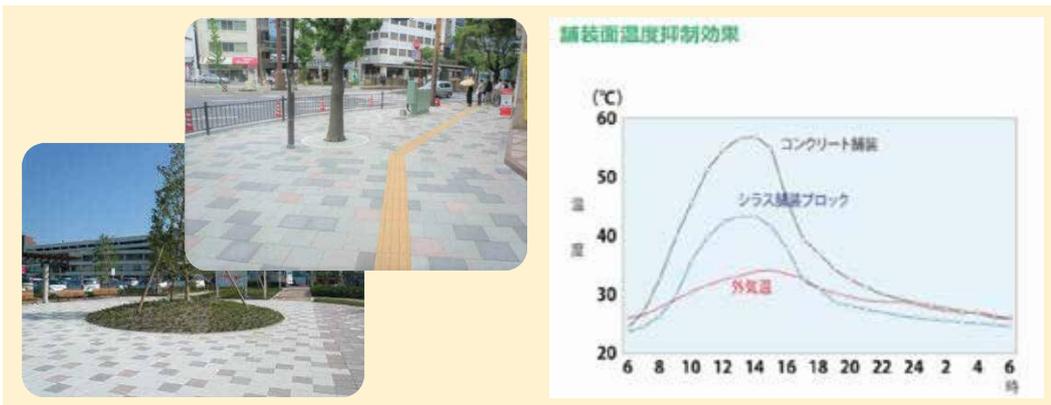
また、成熟した街路樹から成長期の若い街路樹に植え替えることで、街路樹による CO<sub>2</sub> 吸収量の向上を図ります（詳細は第 7 章 p47～49）。

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 CO<sub>2</sub> 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。

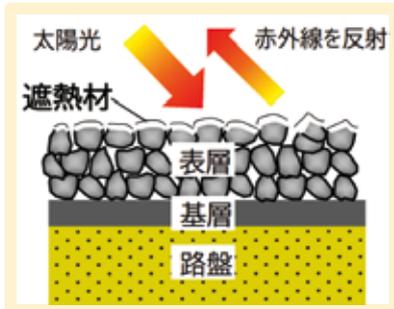


出典：ウッドクリート（株式会社佐藤渡辺 HP）

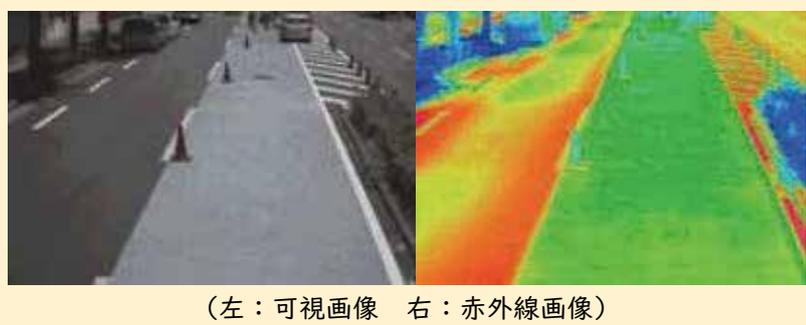


### <遮熱性舗装>

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）



## 第5章 取組の推進方策



## 第5章 取組の推進方策

### 1 推進方策

#### (1) 整備方針の選定

街路樹再生に向けた整備方針は、路線ごとの街路樹の生育状況や植栽環境、周辺土地利用の特性を踏まえ、以下のフロー図に沿って選定します。

なお、同一路線であっても、路線の途中で植栽環境や周辺土地利用等が大きく変化する場合は、区間分けし別の路線として整備方針を選定します。

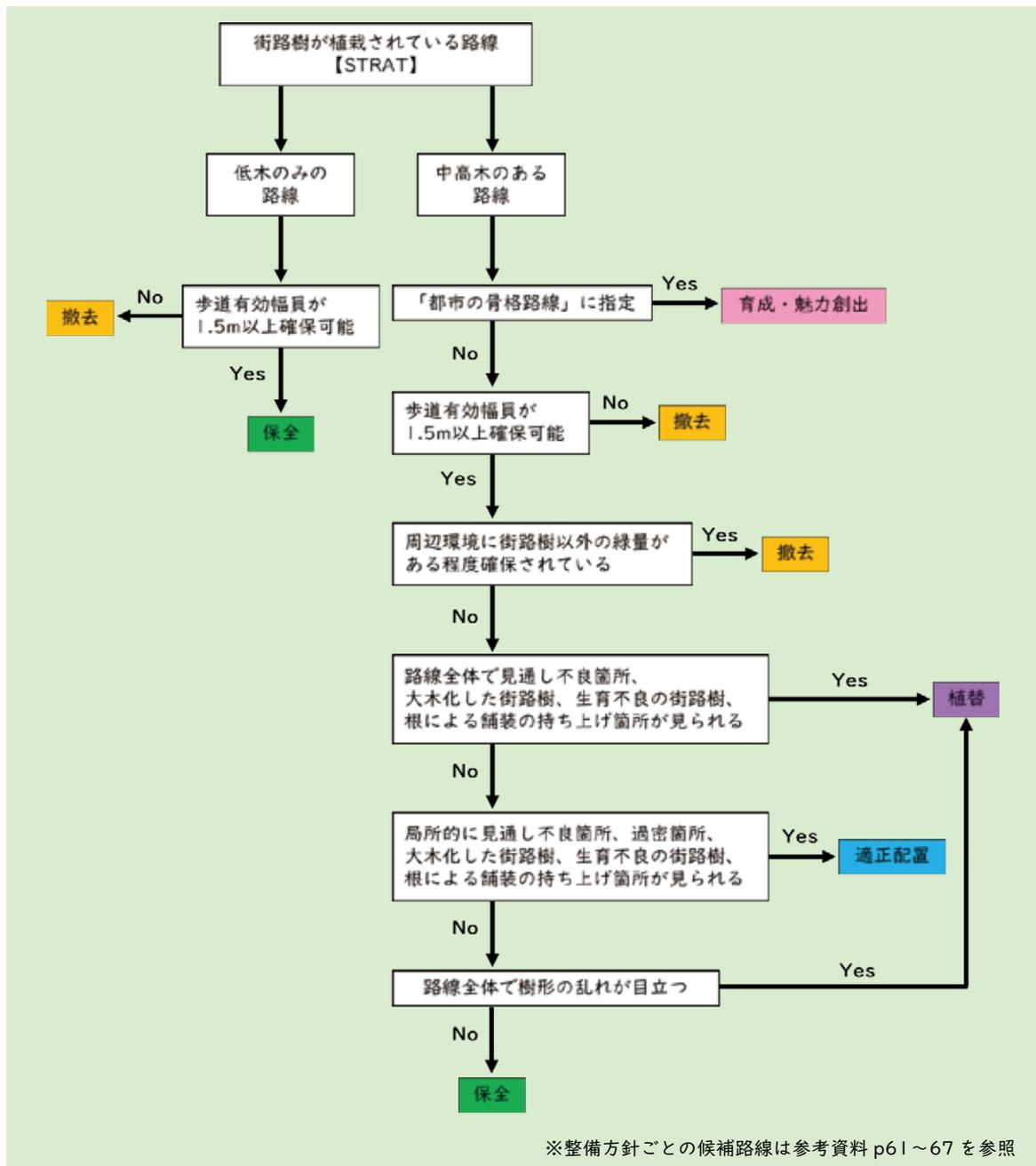


図 5-1 整備方針の選定フロー



## (2) 取組の優先度の設定

街路樹再生に向けた取組は、本市の財政状況を踏まえ、中長期的に推進していくこととなります。そのため、整備方針の選定により、「植替」や「適正配置」、「撤去」となった路線については、安全性を優先しつつ、整備効果の早期発現等を考慮し、以下のフロー図に沿って取組の優先度を設定します。

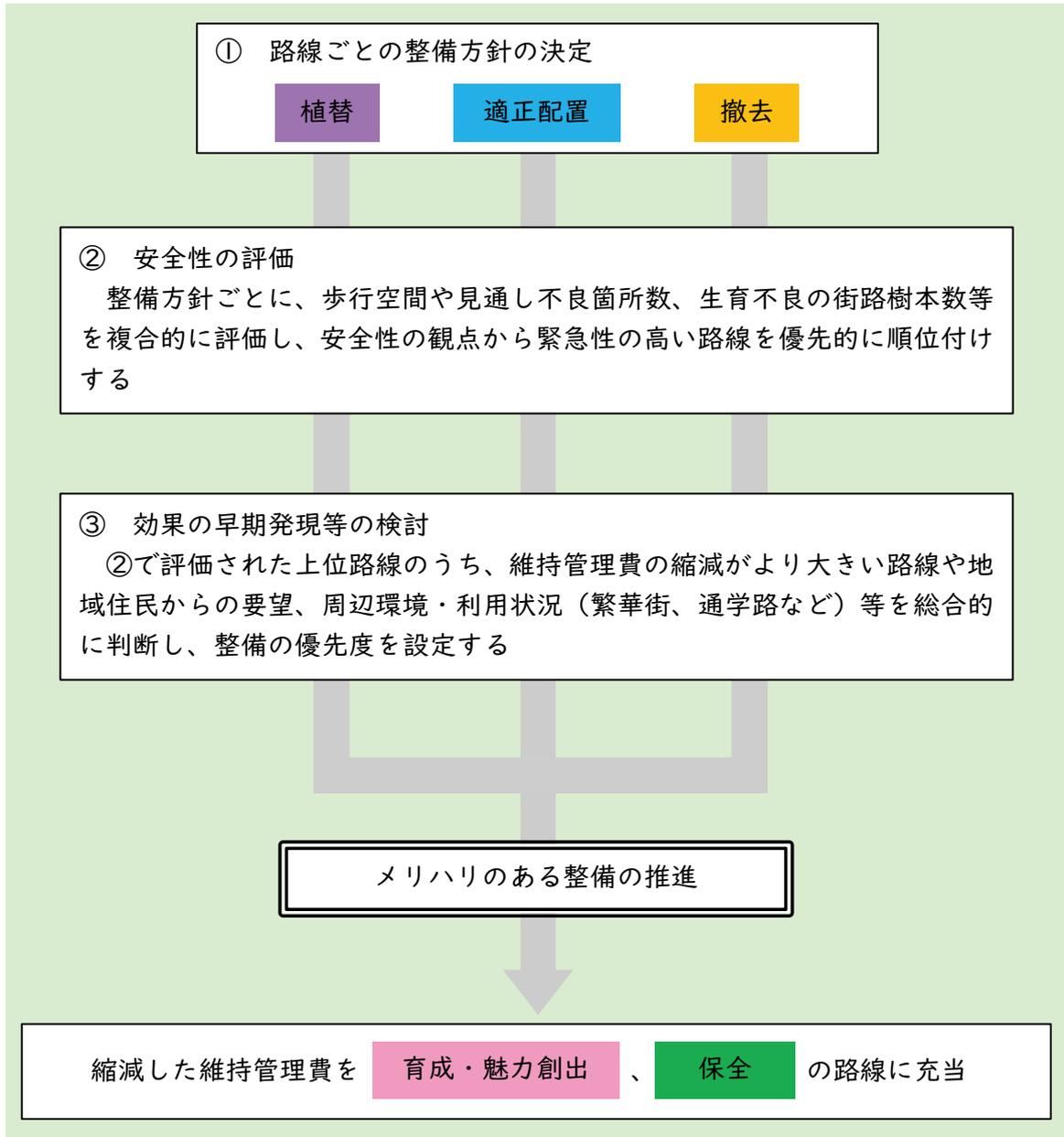


図 5-2 優先度の設定フロー

### (3) 個別対応方針

街路樹再生に向けた取組を推進するにあたり、前章で示した路線ごとの整備方針のほかに、必要に応じた対応が求められる事項を個別対応方針として整理します。

#### ① 交差点部などの見通し確保

交差点や横断歩道周辺などにおいては、街路樹が車両や歩行者の見通しを阻害している場合があります。安全な通行や視認性の向上を図るため、関係機関などとも十分協議の上、見通しを阻害する街路樹は、「撤去」を基本に検討します。

また、道路改良などの際には、交差点などに新たに植栽しないこととします。

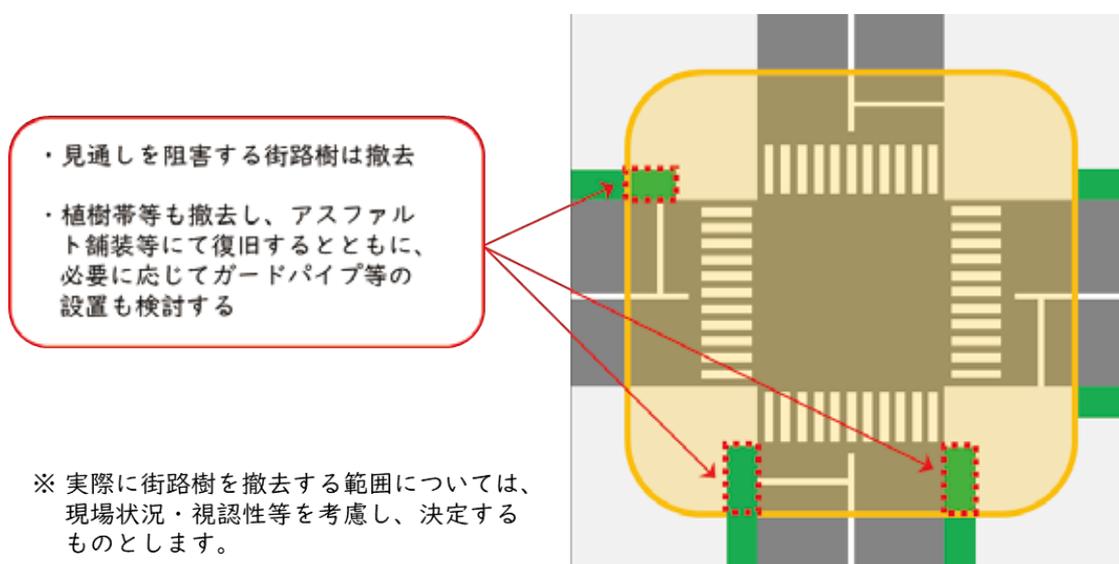


図 5-3 見通しの確保対策（交差点部）のイメージ





## ② 特殊な形態の街路樹

街路樹が植栽された路線の中には、「歩道がない」路線に植栽された街路樹のように、一般的な形態とは異なるものもあります。

これらの特殊な形態の街路樹は、「保全」を基本としつつも、樹木の宅地等への越境による問題などが懸念されることから、街路樹の必要性などについて地域住民の意向を把握したうえで対応を検討します。

### ■ 歩道なし－歩車共存道路にある街路樹



### ■ 歩道なし－団地等の外周部にある街路樹



### ■ 歩道なし－交通島状や生垣状の街路樹



・歩車共存道路：参考資料の用語解説 p60 を参照  
・交通島：参考資料の用語解説 p59 を参照

### ③ ヤシ類の予防的対策

ヤシ類は、一般的に乾燥や高温、強風に強く、南国に適した樹木であり、長寿命で樹高も高くなる種類が多く存在します。

本市の街路樹では、現在、3種類のヤシが確認され、ワシントンヤシが392本、ピロウヤシが302本、フェニックスが1本植栽されています。樹高の大半は、ワシントンヤシが10m以上、ピロウヤシが3~7mとなっています。植栽地としては、全体の2/3となる約450本が与次郎ヶ浜周辺の路線で見られ、陸上競技場や公園、商業施設などの敷地内においても多くのヤシ類が植栽されており、エリア一体として南国を感じられる雰囲気演出しています。

一方、特にワシントンヤシは、落ち葉が道路上へ散乱するほか、その葉が車両へ落下することによる物損事故も発生していることから、毎年剪定をする必要があります。また、高木化していることから、アームの長い大型の高所作業車を必要とするなど、多くの維持管理費を要しています。

これらのことから、国道・県道に植栽されているヤシ類との連続性や、周辺に植栽されているヤシ類との調和なども勘案しながら、以下の観点を踏まえ、「樹高の低いヤシ類への植替」や「撤去」を含めた今後の在り方を検討します。

#### ■今後のヤシ類の維持管理に関する問題

- ・台風等の強風に伴う高所からの落ち葉による人身事故や物損事故リスクの増
- ・大型の高所作業車が必要になることによる維持管理作業の高難度化と維持管理費の増



## 第6章 整備方針に基づく経費削減効果



## 第6章 整備方針に基づく経費削減効果

### 1 経費削減効果の試算

街路樹が植栽されている440路線を対象に、本プランに基づく整備を10年間で実施した場合の今後30年間の経費削減効果を試算しました。

#### ■試算条件

経費削減効果の試算条件は、以下のとおりです。

項目	内容	備考
対象路線	街路樹が植栽されている440路線	—
路線ごとの整備方針	「植替」、「保全」、「適正配置」、「撤去」	「育成・魅力創出」や「個別対応」の路線は「保全」とみなす
整備期間	10年間	—
街路樹の本数	「適正配置」や「撤去」によってのみ減少し、枯死や倒木は考慮しない	—
街路樹の規格 (現在の推定幹周)	ドライブレコーダーの映像から計測した現在の樹高と、算出した回帰式を用いて、現在の推定幹周を導き出し、試算の基礎資料として活用	平成21年度に実施した街路樹基礎調査結果を用いて、樹高と幹周の相関関係を回帰式として算出
街路樹の成長速度	幹周が3cm/年ずつ大きくなる (公園樹木管理の高度化に関する研究(国土交通省 国土技術政策総合研究所))	本市で最も多く植栽され、成長速度も速いクスノキの研究結果(3cm/年)を全ての樹木に適用
剪定等に係る費用	街路樹の規格に応じた令和6年度の本市発注単価を一律使用	今後の人件費上昇は含めない

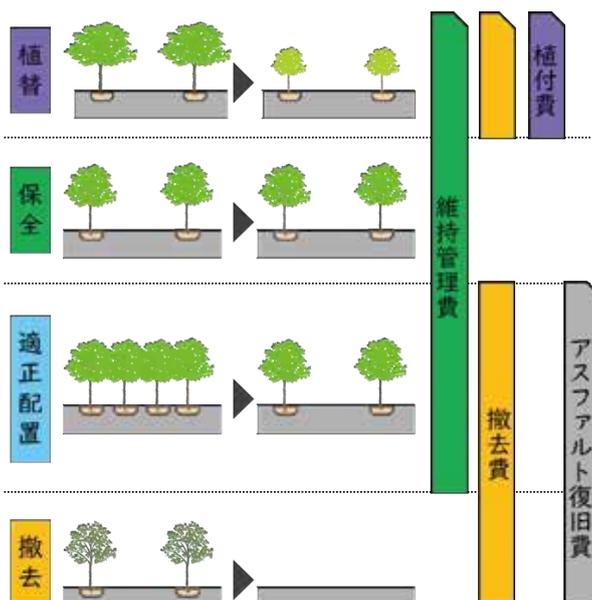


図 6-1 街路樹の整備方針と必要となる費用のイメージ

・幹周：参考資料の用語解説 p60 を参照  
 ・回帰式：参考資料の用語解説 p59 を参照



## ■試算結果

経費削減効果の試算結果は、以下のとおりです。

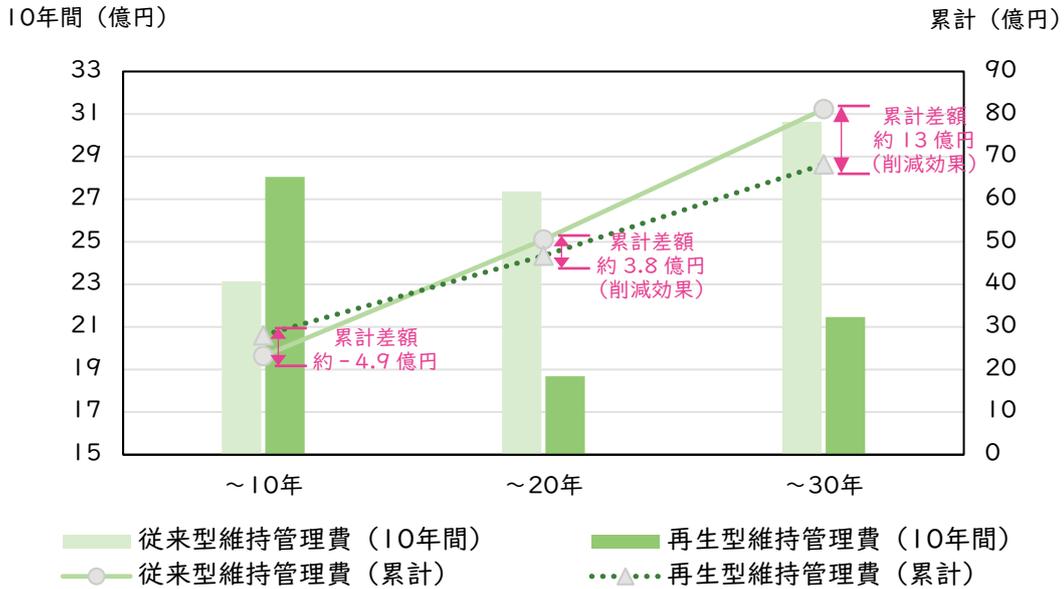


図 6-2 従来型維持管理費と再生型維持管理費の推移

※従来型：従来どおりに進めた場合の維持管理費

(維持管理の状況については第2章 p10、12、15を参照)

- ・街路樹の管理数×作業回数(高木剪定、低木刈込など)×各作業に要する発注単価
- ・中高木の成長も考慮しているため、維持管理費は年々増大

※再生型：本プランに基づく整備を進めた場合の維持管理費

- ・整備実施前後の維持管理費(算出方法は従来型と同様)+植替等の整備に要する費用
- ・10年目以降は、大木化しにくい樹種への植替や、街路樹の撤去による管理数の減などから、維持管理費が減少

~10年：  
再生型の場合、維持管理費に加え、植替等の整備に要する費用が加算される(図6-3参照)ため、従来型よりも約5億円の支出増と試算されました。

~20年：  
再生型の場合、累計で約4億円の削減が見込めると試算されました。

~30年：  
再生型の場合、累計で約13億円の削減が見込めると試算されました。

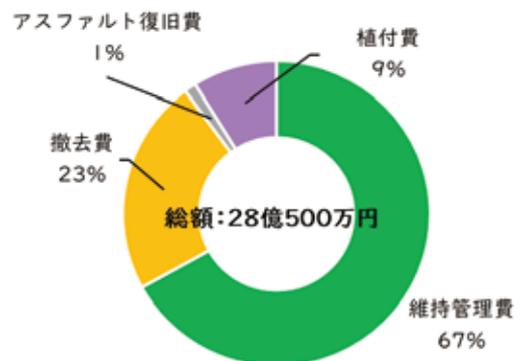


図 6-3 10年目までに係る再生型維持管理費の内訳

上記のほかに、道路改良などに併せた整備の検討、国庫補助金等の優良財源や起債の活用により、更なる削減が見込めます。



# 第7章 街路樹（高木）の植替による 地球温暖化対策への寄与



## 第7章 街路樹（高木）の植替による地球温暖化対策への寄与

### 1 CO<sub>2</sub>吸収効果の試算

樹木は、地球温暖化の主因であるCO<sub>2</sub>を吸収して成長します。一般的には、成長期の若い樹木ほど、CO<sub>2</sub>を旺盛に吸収して成長するため、吸収能力が高く、成熟した樹木になるとCO<sub>2</sub>吸収量と呼吸量の差が次第に小さくなり、吸収能力は低くなると言われています。

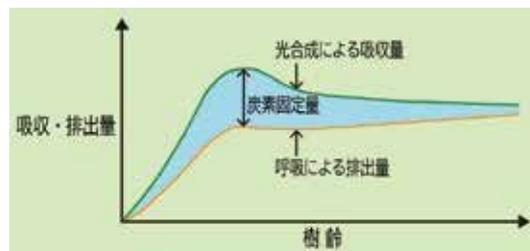


図 7-1 CO<sub>2</sub>の吸収・固定のイメージ

環境省「地方公共団体実行計画（区域施策編）策定・実施マニュアル（算定手法編）」（以下、「環境省マニュアル」という。）によると、都市域の高木の成長期間は30年とされ、それ以降はCO<sub>2</sub>の吸収（＝温室効果ガスの削減）には寄与しないとされています。

本市の街路樹は、昭和50年代に実施された「グリーンストーム作戦」により、緑の量的拡大が図られており、その多くが植栽後40年以上経過していることから、上記の考えを踏まえると、CO<sub>2</sub>の吸収には寄与していないと考えられます。

今回、本プランに基づく植替等の整備を進めることで、CO<sub>2</sub>吸収量がどのように変化するかを試算（令和6年度末時点で全ての整備を実施した場合）しました。

現在のCO<sub>2</sub>の吸収が見込める樹齢30年未満となる高木本数：3,988本  
（表 7-1）



本プランに基づく整備を実施した場合のCO<sub>2</sub>の吸収が見込める樹齢30年未満となる高木本数：4,941本（表 7-2）

- ・植替（+）：道路空間の安全性向上等のため、樹齢30年以上の高木1,616本を植替
- ・撤去（-）：安全な歩行空間を確保するため、樹齢30年未満の高木542本を撤去
- ・適正配置（-）：見通し不良等を改善するため、樹齢30年未満の高木121本を間引き



#### ■試算結果

年間CO<sub>2</sub>吸収量が 38t-CO<sub>2</sub>/年 増加（表 7-3）する結果となりました。

- ・現在の街路樹（高木）によるCO<sub>2</sub>吸収量：158t-CO<sub>2</sub>/年
- ・本プラン実施後の街路樹（高木）によるCO<sub>2</sub>吸収量：196t-CO<sub>2</sub>/年

【参考（令和5年度 家庭部門のCO<sub>2</sub>排出実態統計調査（環境省））】

1世帯あたりの年間CO<sub>2</sub>排出量：2.52t-CO<sub>2</sub>/世帯・年



表 7-1 現在の CO<sub>2</sub> 吸収量の算定対象<sup>※1</sup>となる高木<sup>※2</sup>本数

	項目	本数	備考
①	高木本数	13,146 本	令和 5、6 年度に実施した街路樹基礎調査結果より
②	①のうち、 樹齢 30 年以上経過している 高木本数	9,722 本	・平成 3 年度末時点の街路樹現況調査結果に記載のある路線の高木 ・団地造成工事完了後、30 年以上が経過している団地の高木 星ヶ峯ニュータウン：平成 2 年完成 大峯団地：平成 4 年完成 など
③	②のうち、 植栽工事により、植え替えられた 高木本数	564 本	樹齢 30 年未満とする
④	CO <sub>2</sub> 吸収量の算定対象となる 高木本数	3,988 本	④=① - (②-③)

表 7-2 本プランに基づく整備を実施した場合の CO<sub>2</sub> 吸収量の算定対象となる高木本数

	項目	本数	備考
⑤	「植替」による CO <sub>2</sub> 吸収量の算定対象となる高木の増加本数	1,616 本	本プランに基づき、樹齢 30 年以上の高木を若い樹木に植え替える本数
⑥	「撤去」による CO <sub>2</sub> 吸収量の算定対象となる高木の減少本数	542 本	本プランに基づき、樹齢 30 年未満の高木を撤去する本数
⑦	「適正配置」による CO <sub>2</sub> 吸収量の算定対象となる高木の減少本数	121 本	本プランに基づき、樹齢 30 年未満の高木を適正配置（間引く）する本数
⑧	CO <sub>2</sub> 吸収量の算定対象となる高木本数	4,941 本	⑧=④ + (⑤-⑥-⑦)

表 7-3 現在と本プラン実施後の年間 CO<sub>2</sub> 吸収量の比較

	項目	年間 CO <sub>2</sub> 吸収量	備考
⑨	現在の CO <sub>2</sub> 吸収量	158t-CO <sub>2</sub> /年	= (本数) × (成長量 <sup>※3</sup> ) × (44/12) <sup>※4</sup> = ④ × 0.0108 × (44/12) = 3,988 × 0.0108 × (44/12)
⑩	本プラン実施後の CO <sub>2</sub> 吸収量	196t-CO <sub>2</sub> /年	= (本数) × (成長量) × (44/12) = ⑧ × 0.0108 × (44/12) = 4,941 × 0.0108 × (44/12)
⑪	現在と本プラン実施後の CO <sub>2</sub> 吸収量の差	38t-CO <sub>2</sub> /年	⑪=⑩ - ⑨

※1：樹齢 30 年未満

※2：樹高が 3m 以上

※3：成長して木に蓄えられた炭素の量=0.0108 t-C/本/年（環境省マニュアル）

※4：炭素量（12）から二酸化炭素（44）の量に換算



## 第 8 章 街路樹再生に向けた 取組の推進にあたって



## 第8章 街路樹再生に向けた取組の推進にあたって

### 1 取組の推進体制等

本プランは、基本理念・基本方針に基づき、街路樹が抱える様々な課題を解決しながら、今後の長期的な街路樹再生に向けた基本的な考え方や方向性を示すものです。

本プランの街路樹再生の取組の推進においては、将来にわたって鹿児島らしい豊かな緑と安全・安心な暮らしを守り、街路樹による更なる地域の魅力向上につながるよう、「地域とともに」取り組んでいくことが重要となります。このため、各主体が、街路樹が抱える課題に関心を持ち、路線ごとの街路樹再生の取組の方向性を共有し、相互の連携を深めながら、適切な役割分担のもとで、地域の想いを反映させた「彩り豊かで安全な緑の空間を創出し、未来へつないでいく」ための推進体制を構築します。

#### ■多様な主体の連携による推進体制

- ・本プランの街路樹再生の取組の推進においては、地域住民の意向を踏まえ、理解を得ながら進めていきます。
- ・多様な主体がそれぞれの役割を積極的に実施できるよう、街路樹再生の市民・地域団体、大学・専門家、庁内関係部局などとの円滑な連携・調整を図ります。

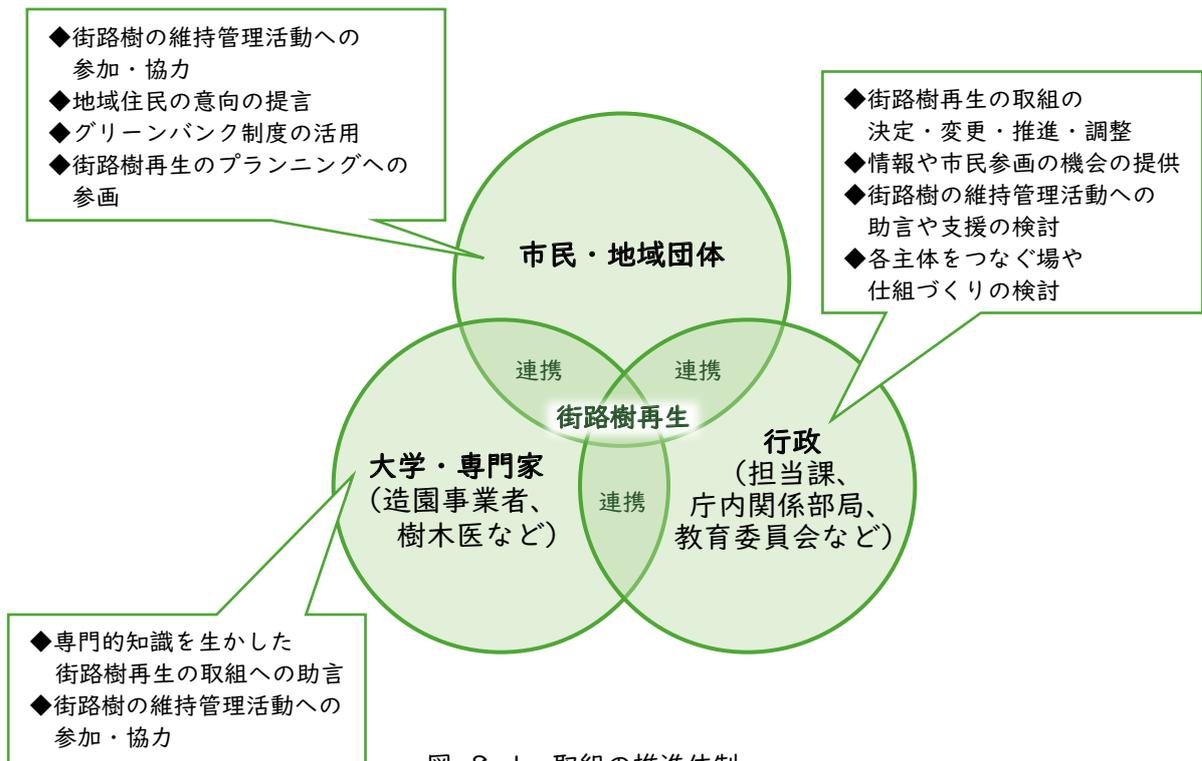


図 8-1 取組の推進体制

#### ■柔軟な見直し

本プラン策定後概ね 10 年を植替等の整備期間としておりますが、本市の財政状況や社会経済情勢の変化等を踏まえ、本プランの内容を必要に応じて柔軟に見直すものとします。

## 參考資料



## 参考資料

### 1 関係法令・計画の概要

#### (1) 道路法

街路樹は、「道路管理者の設ける道路上の並木」であり、「道路の附属物」と規定されています。市道の管理者である市は、道路の付属物（街路樹）を含む「道路」を常時良好な状態に保つように維持・修繕を行い、一般交通に支障を及ぼさないように努めるものとされています。

#### ■道路法（昭和 27 年法律第 180 号）（抄）

##### （用語の定義）

第二条 この法律において「道路」とは、一般交通の用に供する道で次条各号に掲げるものをいい、トンネル、橋、渡船施設、道路用エレベーター等道路と一体となつてその効用を全うする施設又は工作物及び道路の附属物で当該道路に附属して設けられているものを含むものとする。

2 この法律において「道路の附属物」とは、道路の構造の保全、安全かつ円滑な道路の交通の確保その他道路の管理上必要な施設又は工作物で、次に掲げるものをいう。

ニ 道路上の並木又は街灯で第 18 条第 1 項に規定する道路管理者の設けるもの

##### （市町村道の管理）

第十六条 市町村道の管理は、その路線の存する市町村が行う。

##### （道路の維持又は修繕）

第四十二条 道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もつて一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならない。



## (2) 道路構造令

道路法第30条に基づく「道路構造令」では、道路の安全性・円滑性を確保する観点から、最低限確保すべき道路（高速自動車国道及び一般国道、都道府県道及び市町村道）の一般的技術的基準が定められており、歩道や植樹帯の標準幅員も示されています。

### ■道路構造令（昭和45年政令第320号）（抄）

#### （用語の定義）

第二条 この政令において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

十八 植樹帯 専ら良好な道路交通環境の整備又は沿道における良好な生活環境の確保を図ることを目的として、樹木を植栽するために縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる帯状の道路の部分をいう。

#### （歩道）

##### 第十一条

3 歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては三・五メートル以上、その他の道路にあつては二メートル以上とするものとする。

#### （植樹帯）

##### 第十一条の四

2 植樹帯の幅員は、一・五メートルを標準とするものとする。

### (3) 道路緑化技術基準

道路緑化技術基準では、道路緑化の一般的な基準が定められています。

道路の緑化を図る場合に適用され、道路交通機能の確保を前提に、道路空間や地域の価値向上に資するよう努めるとともに、交通の安全、適切な維持管理及び周辺環境との調和に留意することを基本方針として掲げています。

#### ■道路緑化技術基準（平成27年3月国土交通省都市局長・道路局長通達）（抜粋）

##### 第1章 総則

##### 1-2 適用の範囲

本基準は、道路において、緑化を図る場合に適用する。なお、法面緑化及び防災林の造成については、本基準の対象外とする。

##### 1-3 道路緑化の基本方針

道路緑化にあたっては、道路交通機能の確保を前提にしつつ、美しい景観形成、沿道環境の保全、道路利用者の快適性の確保等、当該緑化に求められる機能を総合的に発揮させ、もって、道路空間や地域の価値向上に資するよう努めるとともに、交通の安全、適切な維持管理及び周辺環境との調和に留意しなければならない。

### (4) ゼロカーボンシティかごしま推進計画

同計画では、一人ひとりが環境に関する意識を高め、市民・事業者・市民活動団体・行政のあらゆる主体が一体となって地球温暖化対策に取り組み、2050（令和32）年までにCO<sub>2</sub>排出量を実質ゼロにする「ゼロカーボンシティかごしま」の実現を図ることを目的とされています。

計画の中では、基本施策（市の取組）の1つとして、街路樹の適切な維持・保全によるうるおいのある都市空間の形成やCO<sub>2</sub>吸収機能の確保を図ることが掲げられています。



#### ■ゼロカーボンシティかごしま推進計画 2022-2031（令和4年3月）（抜粋）

##### 第4章 CO<sub>2</sub>排出量抑制に関する取組

##### 2. 施策の展開

##### (1) 基本方針Ⅰ CO<sub>2</sub>排出量の削減

##### 3) 基本目標Ⅲ まちづくりと連携したCO<sub>2</sub>排出量削減の促進 基本施策（市の取組）

##### ② 都市緑化の推進

##### a) 街路樹、公園樹の維持・保全

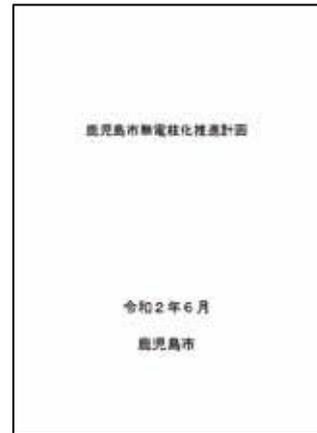
街路樹や公園樹の適切な維持・保全によるうるおいのある都市空間の形成やCO<sub>2</sub>吸収機能の確保を図ります。



## (5) 鹿児島市無電柱化推進計画

同計画では、市街地などの道路の無電柱化を進め、災害時にも確実な避難や応急対策活動ができるよう道路の安全性を高める必要があることから、無電柱化の推進に関する法律に基づき総合的かつ計画的に無電柱化の推進を図ることとされています。

無電柱化の対象道路を選定する観点として、「安全・円滑な交通確保」が挙げられています。



### ■鹿児島市無電柱化推進計画（令和2年6月）（抜粋）

#### 1. 無電柱化の推進に関する基本的な方針

##### 3) 無電柱化の対象道路

##### ② 安全・円滑な交通確保

移動等円滑化基本構想に基づく本市重点整備地区内において、安全で快適な通行空間の確保とあわせて道路の防災性の向上を図るための無電柱化を推進する。

##### ⑤ 景観形成・観光振興

鹿児島市景観条例に基づき、本市特有の景観や、歴史的価値のある建造物などを含む本市における数少ない景観を有する景観形成重点地区における道路の無電柱化を推進する。

## (6) 第2期鹿児島市自転車走行ネットワーク整備計画

同計画では、交通事故に占める自転車関連事故の割合が増加傾向となっているほか、自転車利用者からは自転車走行空間の更なる整備が求められていることを踏まえ、平成25年度に策定した「鹿児島市自転車走行ネットワーク整備計画」に引き続き、自転車で安全・快適に通行できるまちづくりを推進することを目的とされています。

整備計画の基本方針として、「安全で快適な自転車通行環境の創出」が掲げられています。



### ■第2期鹿児島市自転車走行ネットワーク整備計画（令和6年7月）（抜粋）

#### 3 自転車走行ネットワーク整備計画

##### 3.1 整備計画の基本方針

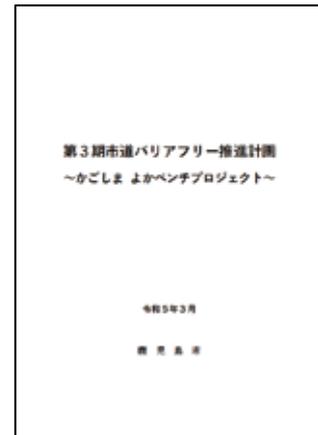
##### ◆ 安全で快適な自転車通行環境の創出

自転車の利用状況や関連施策等を踏まえて新たな整備エリアやネットワーク路線の選定を行い、自転車が安全で快適に通行できる環境を創出する(略)。

## (7) 第3期市道バリアフリー推進計画

同計画では、高齢者や障害者をはじめ、誰もが利用しやすい歩道となるよう、バリアフリーに配慮した整備を推進していくことを目的とされています。

これまで第1・2期市道バリアフリー推進計画において、段差・傾斜・勾配の改善、視覚障害者誘導用ブロックの整備を実施し成果を上げてきており、次の段階として、休憩施設（ベンチ）の設置に取り組むこととされています。



### ■第3期市道バリアフリー推進計画（令和5年3月）（抜粋）

#### 2. 基本的な方針

##### 2-1. 基本方針

- 「第六次鹿児島市総合計画」や「第二次かごしま都市マスタープラン」において、バリアフリー化の推進を掲げており、「第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想」や国の「道路の移動等円滑化に関するガイドライン（国土交通省 R4年6月）」を踏まえつつ、引き続き、市道のバリアフリー化に積極的に取り組む。
- 「第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想」における重点整備地区内においては、人通りの多い特定道路の移動経路上へ休憩施設を設置するなど、道路移動等円滑化基準を満足する通行環境を整えることで、すべての利用者が移動しやすい道路を構築し、利便性ならびに回遊性の向上を図る。
- 同重点整備地区外においては、人口減少、超高齢化社会が進行する中、引き続き、コンパクトなまちづくりを推進するため、「第二次かごしま都市マスタープラン」に位置付けている各拠点において、重点整備地区と同様に休憩施設の設置を行うなど、市道のバリアフリー推進に取り組む。



## 2 用語解説

### アルファベット

SDGs	2015（平成 27）年の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に記載された、2030（令和 12）年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標で、17 のゴール、169 のターゲットから構成されています。 ※外務省 HP より
t-CO <sub>2</sub>	二酸化炭素の吸収量を重量（トン）に換算した単位。

### か行

回帰式	統計学やデータ分析で使われる数式の一つで、ある変数と他の変数のデータの傾向や関係性を明らかにし、将来の値を予測することができます。
建築限界	道路において、構造物などにより車両や歩行者の交通の安全性・円滑性に支障をきたすことを防ぐため、構造物を配置してはならない一定の幅、一定の高さの範囲。
交通安全施設	道路利用者が安全に道路を通行するために設置される施設で、道路管理者が設置する道路標識や道路反射鏡などに加え、公安委員会が設置する信号機などがあります。
交通島	車両の安全で円滑な通行の確保や、横断する歩行者等の安全を図るために、交差点、車道の分岐点等に設けられる島状の施設。 ※道路構造令より

### さ行

樹木医	樹木の生態等を理解し、調査や維持管理業務に精通し、診断や治療を通して、倒木や枝折れ等による人的・物損被害の抑制や樹木に関する知識の普及・指導などを行う専門家。 ※日本緑化センターHP より
-----	---

### た行

大木化	樹木が大きくなることで、本プランでは、道路緑化技術基準・同解説における車線別の樹高指標値（2車線は7m、4車線は9m、6車線は9.5m）を参考とし、樹高7m以上を大木として扱いました。
-----	--

## は行

ヒートアイランド現象	都市化の進展に伴い、都市の気温が周囲よりも高くなる現象で、気温の分布図を描くと、高温域が都市を中心に島のような形状に分布することから、ヒートアイランド（heat island=熱の島）現象と呼ばれます。 ※気象庁 HP より
歩車共存道路	歩行者・自転車・自動車の通行空間が物理的に分離されておらず、同一の通行空間を共有しながら、共存的に利用する道路。 ※多様なニーズに応える道路 ガイドライン（国土交通省道路局）より

## ま行

幹周	樹木の幹周りの長さのことで、幹の太さを表します。一般的に根本から1.2mの高さで測定します。
緑の基本計画	市町村が、緑地の保全や緑化の推進に関して、その将来像、目標、施策などを定める基本計画。 ※国土交通省 HP より

## ら行

緑陰	植物で創出される日陰。 ※国土交通省 HP より
老木化	長い年数が経ち、樹木が年老いることで、老木は、古木、老樹と呼ばれることもあります。



### 3 整備方針ごとの候補路線

整備方針ごとの候補路線については、令和6年度末時点の街路樹の生育状況や植栽環境、周辺土地利用の特性を踏まえ、整理したものです。今後、地域住民の意向や生育状況の大きな変化等により変更となる場合もあります。

- ・「かごしまiマップ」から路線ごとの位置情報が確認できます。

< <https://www2.wagmap.jp/kagoshima/Portal> >

- ・路線の途中で植栽環境や周辺土地利用等が大きく変化する場合は、区間分けし整備方針を選定しており、その際は「(一部区間)」と記載しています。
- ・「整備方針3：保全」には、個別対応を行う路線も含まれます。

二次元コード  
(かごしまiマップ)



#### ■整備方針1：育成・魅力創出

市道番号	候補路線名	市道番号	候補路線名
62	中央通線	69	ナポリ通線
64	パース通線	248	甲南線
68	高麗本通線		

#### ■整備方針2：植替

市道番号	候補路線名	市道番号	候補路線名
27	南洲神社線	2499	天保山6号線
35	小野山ノ手線	3386	八幡様通線
53	平田橋武線	3758	松陽台3-1号線(一部区間)
55	鷹師線	4863	皇徳寺団地1号線(一部区間)
58	高野山線	4864	皇徳寺団地2号線
61	旧県庁前線	4877	中山団地12号線
63	いづろ通線	5132	にわ都市1号線
67	三官橋通線	5134	にわ都市2号線
70	中洲通線(一部区間)	5137	にわ都市5号線
73	唐湊線	5256	坂之上中央3号線
74	与次郎ヶ浜中央線	5461	谷山第一地区69号線
75	運動公園線	6077	武岡団地56号線(一部区間)
78	郡元真砂線(一部区間)	6707	西郷団地150号線
79	真砂三和線(一部区間)	6750	西郷団地193号線
81	南港2号線	7307	肥田橋線
103	宇宿桜ヶ丘線	7507	花野団地38号線(一部区間)
111	田辺和田線	7635	伊敷ニュータウン24号線(一部区間)
126	城西線	7643	伊敷ニュータウン32号線(一部区間)
227	玉江線	7661	伊敷ニュータウン50号線
254	脇田桜ヶ丘線	7686	伊敷ニュータウン75号線
1413	滑川通1号線	7781	伊敷ニュータウン135号線
1671	広馬場2号線	9359	皇徳寺団地4号線
1778	緑地帯6号線	9422	皇徳寺団地46号線
1821	岩崎谷長田線	9707	星ヶ峯南台1号線
2483	鴨池公団住宅線	9708	星ヶ峯南台2号線

■整備方針3：保全

市道番号	候補路線名	市道番号	候補路線名
14	帯迫鼓川線	323	福山停車場線
25	春日大竜線	1141	玉里団地132号線
26	柳町線	1168	西高校裏通線
28	坂元玉里線（一部区間）	1171	下伊敷草牟田川沿線
29	冷水線（一部区間）	1273	草牟田4号線
30	草牟田城山線（一部区間）	1421	長田13号線
31	下伊敷玉里線	1521	滑川通2号線
33	岩崎梅ヶ淵線	1549	上之平線
38	水上坂横井線（一部区間）	1581	桜島栈橋線
39	小野原良団地線	1603	平之6号線
40	武岡原良線	1678	加治屋4号線
41	武岡団地中央線	1715	清滝川通線
51	西千石本通線	1734	新屋敷3号線
56	鷹師西田線	1740	南林寺3号線
57	照国神社線	1741	がんがら橋線
59	栈橋線	1759	南林寺12号線
60	市庁前線	1775	新屋敷16号線
65	城南線	1838	城山冷水線
70	中洲通線（一部区間）	1862	上本町磯線
71	みずほ通線	2077	鷹師原良線
76	文化ホール通線	2141	黒田踏切線
77	鴨池与次郎ヶ浜線	2261	松方橋線
84	郡元宇宿線	2265	下荒田8号線
92	宇宿広木線	2276	下荒田川沿線
93	広木星ヶ峯線	2280	天保山橋線
94	田上西別府線	2509	与次郎ヶ浜2号線（一部区間）
96	星ヶ峯1号線（一部区間）	2515	与次郎ヶ浜8号線
106	小松原山田線	2516	与次郎ヶ浜9号線
108	永田向川原東線	2542	鴨池新町22号線（一部区間）
110	谷山支所前通線	2545	与次郎ヶ浜12号線
112	諏訪和田線	2629	真砂6号線
113	木之下慈眼寺団地線	2671	真砂47号線
124	アリーナ中央通線	2806	田上7号線
213	大明ヶ丘中央線	2958	紫原団地66号線
223	冷水城山団地線	3144	紫原団地218号線
224	城山団地中央線	3169	森山団地中央線
225	城山団地護国神社線	3304	玉里団地118号線
243	大牧線	3338	梶原迫3号線（一部区間）
251	唐湊陸橋線	3345	梶原迫10号線
252	真砂線	3428	永吉花岡通線
285	永吉護国神社線	3438	原良草牟田線



市道番号	候補路線名	市道番号	候補路線名
3711	松陽台線	6012	大峯団地1号線
3732	松陽台1-10号線	6022	武岡団地1号線
3746	松陽台2-2号線	6037	武岡団地16号線
3747	松陽台2-3号線	6074	武岡団地53号線
3748	松陽台2-4号線	6075	武岡団地54号線
3749	松陽台2-5号線	6077	武岡団地56号線(一部区間)
3750	松陽台2-6号線	6081	武岡団地60号線
3751	松陽台2-7号線	6087	武岡団地66号線
3758	松陽台3-1号線(一部区間)	6091	武岡団地70号線
3760	松陽台3-3号線	6119	武岡団地98号線
3761	松陽台3-4号線	6120	武岡団地99号線
3762	松陽台3-5号線	6121	武岡団地100号線
3763	松陽台3-6号線	6123	武岡団地102号線
3771	松陽台3-14号線	6127	武岡団地106号線
3778	松陽台(歩)3-2号線	6187	原良団地51号線
3779	松陽台(歩)3-3号線	6189	原良団地53号線
4311	万田ヶ字都平馬場線	6191	原良団地55号線
4508	笹貫55号線	6192	原良団地56号線
4689	宇宿台団地2号線	6435	武岡団地122号線
4761	星ヶ峯4号線	6455	西郷団地中央線
4763	星ヶ峯7号線	6560	高原線
4854	星ヶ峯87号線	6566	大峯団地3号線
4863	皇徳寺団地1号線(一部区間)	6580	大峯団地17号線
4914	星ヶ峯3号線	6586	大峯団地23号線
4915	星ヶ峯5号線	6588	大峯団地25号線
4916	星ヶ峯96号線	6603	大峯団地40号線
4920	星ヶ峯100号線	6631	西郷団地89号線
4928	星ヶ峯108号線	6645	西郷団地103号線
4932	星ヶ峯112号線	6692	西郷団地135号線
4992	星ヶ峯172号線	6698	西郷団地141号線
5005	後迫陣之平線	6715	西郷団地158号線
5046	小松原団地1号線	6717	西郷団地160号線
5070	南麓2号線	6719	西郷団地162号線
5083	新地7号線	6726	西郷団地169号線
5131	にわ都市歩道1号線	6727	西郷団地170号線
5133	にわ都市歩道2号線	6729	西郷団地172号線
5136	にわ都市4号線	6731	西郷団地174号線
5265	坂之上中央12号線	6733	西郷団地176号線
5295	動物園線	6743	西郷団地186号線
5632	五位野平川線	6759	西郷団地202号線
5664	谷山第二地区16号線	6799	西郷団地219号線
5683	谷山第二地区35号線	6804	西郷団地224号線

市道番号	候補路線名	市道番号	候補路線名
6808	西郷団地 228 号線	9449	皇徳寺団地 73 号線
6830	西郷団地 235 号線	9450	皇徳寺団地 74 号線
6848	武岡団地 91 号線	9456	皇徳寺団地 80 号線
7133	緑ヶ丘団地 29 号線	9457	皇徳寺団地 81 号線
7249	伊敷団地 87 号線	9473	皇徳寺団地 97 号線
7507	花野団地 38 号線 (一部区間)	9475	皇徳寺団地 99 号線
7548	花野団地 79 号線	9478	皇徳寺団地 102 号線
7549	花野団地 80 号線	9488	皇徳寺団地 112 号線
7550	花野団地 81 号線	9489	皇徳寺団地 113 号線
7619	伊敷ニュータウン 8 号線	9492	皇徳寺団地 116 号線
7643	伊敷ニュータウン 32 号線 (一部区間)	9499	皇徳寺団地 123 号線
7650	伊敷ニュータウン 39 号線	9501	皇徳寺団地 125 号線
7667	伊敷ニュータウン 56 号線	9506	皇徳寺団地 130 号線
7685	伊敷ニュータウン 74 号線	9510	皇徳寺団地 134 号線
7687	伊敷ニュータウン 76 号線	9511	皇徳寺団地 135 号線
7688	伊敷ニュータウン 77 号線	9517	皇徳寺団地 141 号線
7714	伊敷ニュータウン 103 号線	9522	皇徳寺団地 146 号線
7715	伊敷ニュータウン 104 号線	9533	皇徳寺団地 157 号線
7716	伊敷ニュータウン 105 号線	9538	皇徳寺団地 162 号線
7718	伊敷ニュータウン 107 号線	9539	皇徳寺団地 163 号線
7731	伊敷ニュータウン 117 号線	9540	皇徳寺団地 164 号線
8286	たいこ橋線	9549	皇徳寺団地 173 号線
8536	旭ヶ丘ニュータウン 11 号線	9551	皇徳寺団地 175 号線
8539	旭ヶ丘ニュータウン 14 号線	9552	皇徳寺団地 176 号線
8648	大明丘 11 号線	9582	桜川第二地区 21 号線
9304	星ヶ峯 184 号線	9618	皇徳寺団地 186 号線
9313	星ヶ峯 193 号線	9619	皇徳寺団地 187 号線
9315	星ヶ峯 195 号線	9620	皇徳寺団地 188 号線
9321	星ヶ峯 201 号線	9621	皇徳寺団地 189 号線
9323	星ヶ峯 203 号線	9622	皇徳寺団地 190 号線
9326	星ヶ峯 206 号線	9624	皇徳寺団地 192 号線
9338	星ヶ峯 218 号線	9689	南皇徳寺台 24 号線
9362	皇徳寺団地 7 号線	9690	南皇徳寺台 25 号線
9394	皇徳寺団地 18 号線	9691	南皇徳寺台 26 号線
9409	皇徳寺団地 33 号線	9692	南皇徳寺台 27 号線
9416	皇徳寺団地 40 号線	9693	南皇徳寺台 28 号線
9423	皇徳寺団地 47 号線	9699	宇宿地下道支線
9429	皇徳寺団地 53 号線	9709	星ヶ峯南台 3 号線
9430	皇徳寺団地 54 号線	9710	星ヶ峯南台 4 号線
9436	皇徳寺団地 60 号線	9711	星ヶ峯南台 5 号線
9435	皇徳寺団地 59 号線	9796	御所の杜 5 号線
9443	皇徳寺団地 67 号線	9797	御所の杜 6 号線



市道番号	候補路線名	市道番号	候補路線名
9798	御所の杜 7 号線	-	明ヶ窪交通島
9799	御所の杜 8 号線	-	南清見諏訪線
9844	宇宿中間 7 号線	-	特殊道路 4-9 号線

■整備方針 4：適正配置

市道番号	候補路線名	市道番号	候補路線名
19	東菖中別府線	2519	運動公園支線
21	中別府上ノ原線	2540	鴨池新町 20 号線
29	冷水線（一部区間）	2546	与次郎ヶ浜 13 号線
72	大学通線	2572	三和 73 号線
78	郡元真砂線（一部区間）	3587	薬師 37 号線
79	真砂三和線（一部区間）	4762	星ヶ峯 2 号線
80	南港 1 号線	5135	にわ都市 3 号線
90	郡元紫原線	5138	にわ都市歩道 3 号線
96	星ヶ峯 1 号線（一部区間）	5305	にわ都市 6 号線
102	桜ヶ丘線	6025	武岡団地 4 号線
115	松崎卸本町線	6083	武岡団地 62 号線
119	慈眼寺木屋宇都線	6445	武岡団地 124 号線
120	にわ都市南線	6564	田上西郷団地線
127	鹿兒島中央駅西口線（一部区間）	7507	花野団地 38 号線（一部区間）
255	鍋ヶ宇都線	7509	花野団地 40 号線
264	上塩屋東開線	7611	梅ヶ淵明ヶ窪線
1580	滑川通 3 号線	7635	伊敷ニュータウン 24 号線（一部区間）
1583	小川 13 号線	7717	伊敷ニュータウン 106 号線
1584	易居 1 号線	7733	伊敷ニュータウン 119 号線
1787	新屋敷 18 号線	9146	賦合線
1812	祇園之洲 1 号線	9311	星ヶ峯 191 号線
2509	与次郎ヶ浜 2 号線（一部区間）	9483	皇徳寺団地 107 号線
2513	与次郎ヶ浜 6 号線		

■整備方針5：撤去

市道番号	候補路線名	市道番号	候補路線名
5	花野丸岡線	3069	鴨池新町 24 号線
7	川上大久保線	3336	梶原迫 1 号線
8	伊敷団地中央線	3337	梶原迫 2 号線
24	鼓川線	3338	梶原迫 3 号線 (一部区間)
28	坂元玉里線 (一部区間)	3492	原良 9 号線
29	冷水線 (一部区間)	4078	桜ヶ丘 13 号線
30	草牟田城山線 (一部区間)	4099	桜ヶ丘 34 号線
36	下門仲組線	4416	西清見 9 号線
38	水上坂横井線 (一部区間)	4453	西清見 46 号線
42	中園線	4455	笹貫 2 号線
50	武薬師線	4632	星ヶ峯 6 号線
89	紫原中央線	4855	星ヶ峯 88 号線
127	鹿兒島中央駅西口線 (一部区間)	4856	星ヶ峯 89 号線
136	藤西線	4865	皇徳寺団地 3 号線
137	小池登山線	4925	星ヶ峯 105 号線
145	花尾口線	4939	星ヶ峯 119 号線
203	緑ヶ丘団地中央線	4942	星ヶ峯 122 号線
220	玉里団地中央線	4951	星ヶ峯 131 号線
229	明和線	4955	星ヶ峯 135 号線
233	入佐線	5108	南栄 2 号線
244	田上団地中央線	5110	南栄 4 号線
293	深道線	5111	南栄 5 号線
301	宮神社・牟礼谷線	5115	卸団地 1 号線
308	川田・比志島線	5127	卸団地 13 号線
314	油須木・茄子田線	5128	卸団地 14 号線
317	上之丸線	5130	卸団地 16 号線
1022	玉里団地 13 号線	5302	白坂線
1090	玉里団地 81 号線	5308	谷山港 1 号線
1448	春日 2 号線	5309	谷山港 2 号線
1449	大竜 2 号線	5311	谷山港 4 号線
1490	城山団地 76 号線	5312	谷山港 5 号線
1566	山下 2 号線	5315	谷山港 8 号線
1647	広馬場 1 号線	5316	谷山港 9 号線
1754	南林寺 7 号線	5320	七ツ島 1 号線
1784	甲突 11 号線	5321	七ツ島 2 号線
1785	城南 17 号線	5322	七ツ島 3 号線
2482	市営球場線	5323	七ツ島 4 号線
2522	鴨池新町 2 号線	5729	山神線
2524	鴨池新町 4 号線	5752	城山線
2536	鴨池新町 16 号線	5762	西松線
2542	鴨池新町 22 号線 (一部区間)	5840	224 号線



市道番号	候補路線名	市道番号	候補路線名
5906	袴越団地線	6621	武岡団地135号線
5940	横山線	6850	武岡ヒュアタウン13号線
6044	武岡団地23号線	6852	武武岡線
6097	武岡団地76号線	7301	五反田線
6107	武岡団地86号線	7608	健康の森公園線
6114	武岡団地93号線	8266	大明丘39号線
6165	原良団地29号線	8326	催馬楽団地中央線
6194	原良団地58号線	8775	牟礼岡団地1号線
6196	原良団地60号線	9370	皇徳寺団地15号線
6551	武岡ヒュアタウン12号線	9666	南皇徳寺台1号線
6578	大峯団地15号線	-	武緑地帯

## 鹿児島市街路樹再生プラン

発行日：令和7年3月

発行・編集：鹿児島市（建設局 建設管理部 公園緑化課）

〒892-8677

鹿児島市山下町11番1号

電話 099-216-1368



