

先進都市へのアンケート調査及び視察

先進都市へのアンケート調査結果

各都市の街路樹再整備方針を入手し、再整備方針の内容や課題を把握するとともに、そこに記載されている情報だけでは確認ができない事項についてアンケート調査を行った。

項目	札幌市	仙台市	さいたま市	千葉市	横浜市	川崎市	静岡市	浜松市	名古屋市	神戸市	岡山市	北九州市	熊本市
1 高木本数(本)	203,028 本	47,486 本	23,424 本	44,737 本	131,174 本	41,265 本	16,081 本	36,093 本	91,317 本	121,920 本	18,000 本	54,956 本	14,000 本
2 街路樹撤去(高木のみ)の実績													
(1) 撤去開始年度	H27 年度～	R6 年度～	—	R 元年度～	—	H30 年度～	R3 年度～	R4 年度～	R3 年度～	H29 年度～	—	—	R3 年度～
(2) 撤去路線	100 路線以上	10～50 路線未満	—	10～50 路線未満	—	10 路線未満	10～50 路線未満	10～50 路線未満	—	100 路線以上	—	—	100 路線以上
(3) 撤去本数	5,000 本未満	1,000 本未満	—	1,000 本未満	—	1,000 本未満	1,000 本未満	1,000 本未満	5,000 本未満	10,000 本以上	—	—	5,000 本未満
3 街路樹更新(撤去+植替え)(高木のみ)の実績													
(1) 更新開始年度	H27 年度～	R6 年度～	R5 年度～	R4 年度～	H26 年度～	H30 年度～	R3 年度～	—	R3 年度～	H29 年度～	R4 年度～	—	R2 年度～
(2) 更新路線	50～100 路線未満	10 路線未満	10 路線未満	10 路線未満	50～100 路線未満	10 路線未満	10 路線未満	—	100 路線以上	50～100 路線未満	10 路線未満	—	10 路線未満
(3) 更新本数	5,000 本未満	100 本未満	100 本未満	100 本未満	1,000 本未満	1,000 本未満	100 本未満	—	5,000 本未満	5,000 本未満	100 本未満	—	1,000 本未満
4 撤去路線の優先順位をつける際の視点	幅員、歩行者交通量、連続性、通学路等	幅員、緑地に隣接	—	老朽化、交差点部の見通し	—	幅員、地元意向	—	—	幅員、老朽化、大木化、市民への影響、地元要望、維持管理費	地元要望	—	—	緊急輸送道路、主要道路網、景観
5 更新路線の優先順位をつける際の視点	早生樹種、地元要望	幅員、根上り、不健全木、維持管理費	調査・診断結果、地元要望	—	腐朽	地元意向	—	—	老朽化、大木化、市民への影響、地元要望、維持管理費	地元要望	—	—	緊急輸送道路、主要道路網、景観
6 更新樹種に関する資料	更新候補樹種等の一覧表を作成	—	—	樹種選定の考え方及び一覧表を作成	サルスベリなど維持管理が容易な樹種を推奨	—	—	更新候補樹種一覧を作成	樹種特性選定一覧表を作成	—	樹種選定の考え方及び参考リストを作成	使用目的ごとの樹木の参考資料一覧表を作成	採用候補樹種一覧表を作成
7 撤去木の再利用	令和6年度までは市民配布 令和7年度からはバイオマス燃料として活用	チップ材や薪材などの「有価物」として売り払い	処分	処分	処分	市民へ提供	処分	処分	処分	一部をベンチの資材として公共利用	処分	処分	堆肥化し小学校等に配布
8 交通島、中央分離帯における街路樹の撤去・更新の判断基準	定めていない	歩道等と同様	定めていない	定めていない	歩道等と同様	定めていない	歩道等と同様	廃止する方針としている	幅員 1.5m 以上の場合は原則植栽する	歩道等と同様	定めていない	定めていない	定めていない
9 街路樹の撤去・更新における街路樹管理部門と道路管理部門の経費負担	街路樹管理部門・道路整備に伴う場合は道路管理部門	街路樹は街路樹管理部門 ・舗装・ブロック等は道路管理部門	管理を含め、すべて道路管理部門	原則、街路樹管理部門	街路樹管理部門・道路整備に伴う場合は道路管理部門	原則、街路樹管理部門	管理を含め、すべて道路管理部門	管理を含め、すべて道路管理部門	原則、街路樹管理部門	原則、街路樹管理部門	明確には決めていない	原則、街路樹管理部門	予算は街路樹管理部門 ・工事は道路管理部門
10 街路樹撤去・更新の施工方法	統一仕様なし	統一仕様なし	—	発注図を受領	統一仕様なし	発注図を受領	統一仕様なし	統一仕様なし	発注図を受領	撤去・更新の仕様あり	統一仕様なし	撤去・更新の仕様あり	—

先進都市の視察結果

既に街路樹の再整備に着手し、多くの街路樹更新の実績がある神戸市と名古屋市を訪問し、それぞれの都市の取組状況について調査を行った。

神戸市	名古屋市
<p><主な聞き取り内容></p> <ul style="list-style-type: none"> 神戸市では、街路樹の再整備にあたり、地元からの要望を踏まえ、再整備路線・樹種等を決定し、事業を実施していた。 更新樹種については、大きくなりすぎず、花が咲いて季節感を感じやすいコブシやサルスベリなどが選択されることが多くなっているとのことであった。 なお、歩道幅員が広い場合にも大きくなりすぎない樹種が選定されることは、再整備着手後にでてきた課題でもあるため、方針策定にあたっては歩道幅員等に応じた樹種候補を整理しておくべきとのアドバイスをいただいた。 郊外の緑が多い場所では、街路樹が無くても景観上大きな影響がないと判断した場合は撤去を行っているが、撤去後も特に問題は発生していないとのことであった。また、今回の視察で、撤去済みの路線を案内していただいたが、景観上の違和感等はなかった。 一方、都心部においては、緑陰を増やすための取組「こうべ木陰プロジェクト」を実施しており、交差点部への新規植栽や植栽木の拡大、土壌改良などを積極的に行っていた。  <p>【街路樹を撤去した路線】</p>	<p><主な聞き取り内容></p> <ul style="list-style-type: none"> 名古屋市では、街路樹の再整備にあたり、行政主導により再整備路線・樹種等を設定・公表したうえで、地元調整を行い、事業を実施していた。 撤去、更新の路線決定については、有効幅員、生育状態、道路空間、市民への影響、地域要望及び維持管理コストを踏まえたチェックリストを用いて評価を行っていた。 更新樹種については、ヒトツバダコ、ハナミズキ、コブシ、サルスベリなど、大きくなりすぎず、花が咲いて季節感を感じやすい樹種が選択されることが多くなっているが、ハナミズキ、コブシについては、生育不良が生じて苦慮しているとのことであった。 名古屋を代表する路線をシンボル路線として設定し、質の高い維持管理を行うなど、他の路線との差別化を図っていた。 地域主体の花壇づくりや寄附による街路樹更新など、市民協働の取組を実施していた。  <p>【更新に合わせて植樹帯を拡大した路線】</p>
<p><まとめ></p> <p>神戸市では、地元からの要望を踏まえ、再整備路線・樹種等を決定し、事業を実施するのに対し、名古屋市では、行政主導により再整備路線・樹種等を設定・公表したうえで、地元調整を行い、事業を実施していた。両市とも、都心部や代表路線において、緑陰の確保や質の高い維持管理を行っており、一方で、郊外の周辺に緑が多い路線においては、撤去を行っていた。</p>	