

街路樹再生指針

～街路樹再生により都市と市民が輝く名古屋を創造する～



名古屋市

表紙写真：熱田区大宝線のヒトツバタゴ

ヒトツバタゴは愛知県や岐阜県などの山地に自生する郷土の樹木で、別名ナンジャモンジャとも呼ばれ、4 月末から 5 月上旬にかけて、木全体が白い雪をかぶったように花が咲きます。

はじめに

街路樹は、高度経済成長期に大気汚染の緩和や開発による緑の減少を補うため、道路整備の進捗にあわせて全国的に植栽されました。本市でも昭和 40 年代及び 50 年代には、都市の厳しい環境に耐え成長の早い樹種が多く植栽されました。市街地の整備や区画整理の推進によって、本市の街路樹は昭和 60 年代には 8 万本を超え、現在は 10 万 4 千本となり、量的には大都市でトップクラスとなっています。

一方、これまでに植栽した街路樹は植栽後 40 年以上を経過するものが増えていきます。都市の緑化に大きく貢献した一方で、その一部は大木化や老朽化、生育環境の悪化により、他都市では倒木や落枝による重篤な事故が発生しています。本市でも類似の事故が発生しており、その都度点検と対策を講じています。しかし、一層の大木化や老朽化、予算の状況を考慮しますと、市民の安全を確保するためには、新たな取り組みが必要な転換期を迎えています。

そこで本市では、平成 25 年 3 月、名古屋市緑の審議会に「都市空間における街路樹のあり方について」諮問しました。平成 26 年 7 月には、これから名古屋市が目指すべき街路樹像として「街路樹再生により都市と市民が輝く名古屋を創造する」を掲げた答申をいただき、「基本方針 1 健全な街路樹を目指す」、「基本方針 2 街路樹を市民・事業者等と共に育てる」、「基本方針 3 街路樹で都市空間をブランディングする」が示されました。

本指針は、答申の三つの基本方針に基づき、街路樹による事故を未然に防止し、果たすべき機能や役割が発揮できる健全な街路樹として再生を図ることを目的とするものです。主な内容は、「再生方針 1 計画的な更新・撤去による街路樹再生」、「再生方針 2 樹高抑制・間伐と剪定管理による樹形再生」、「再生方針 3 名古屋の顔となるシンボル並木の形成」とし、取り組みの対象とするべき路線の選定や優先順位の考え方を示しています。

さらに、本指針を推進するために、対象とする路線を選定し優先順位を定めた「街路樹再生プログラム」を策定し、本市の街路樹再生に向けて着実に取り組みます。

目 次

第1章 名古屋市の街路樹の現状

1 沿革と整備状況	1
2 現状の課題	3
(1) 事故リスクの増大	3
(2) 限られた予算による対応	8

第2章 取り組みの方向性

1 目標	10
2 課題への対応	11
3 計画的な推進	11

第3章 再生方針

1 再生方針1 計画的な更新・撤去による街路樹再生	12
(1) 対象路線の具体化	12
(2) 更新による街路樹の再生	15
(3) 不適合木の撤去	15
2 再生方針2 樹高抑制・間伐と剪定管理による樹形再生	16
(1) 安全性確保のための大高木の樹高抑制・間伐	16
(2) 街並みと調和のとれた樹形をつくる剪定管理	17
3 再生方針3 名古屋の顔となるシンボル並木の形成	18
(1) シンボル並木の育成管理	18
(2) 地域との連携強化	19
(3) 民間主体による街路樹づくりの促進	19

<資料編>

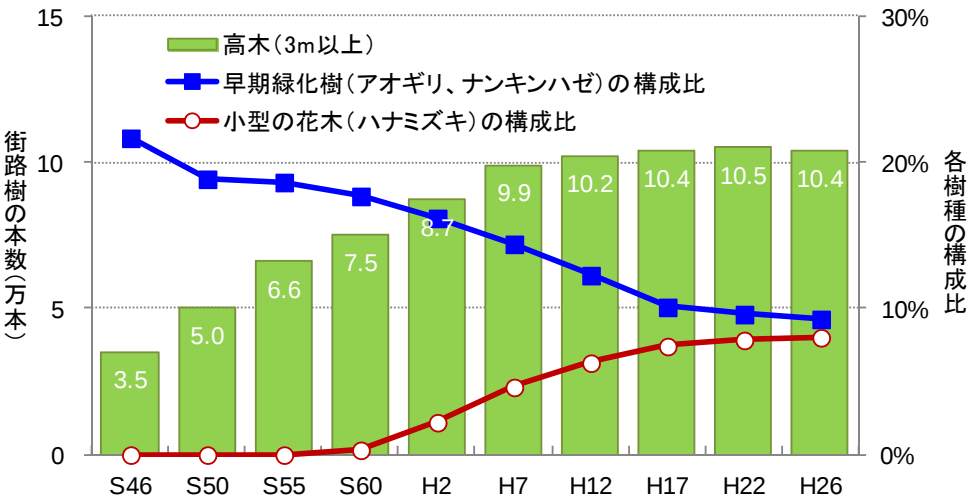
1 名古屋市の街路樹の沿革	22
2 街路樹の法的位置付け	24
3 街路樹の機能	28
4 名古屋市の街路樹のデータ	30
5 道路植栽に関わる制約	32
6 市民等との協働	34

第1章 名古屋市の街路樹の現状

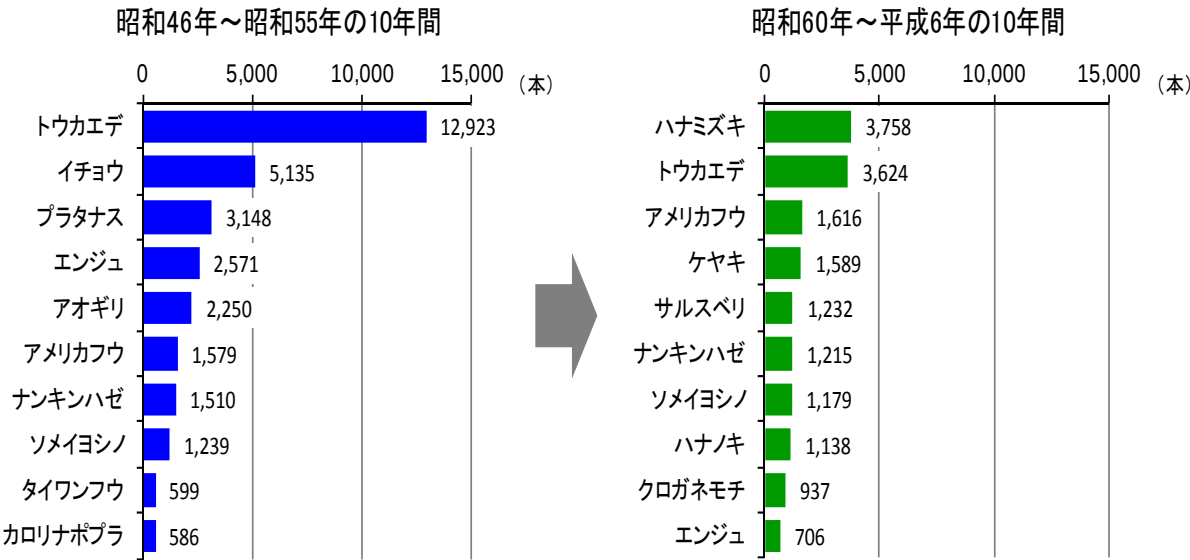
1 沿革と整備状況

名古屋市における街路樹の植栽は、高度経済成長期の昭和40年代以降、都市の基盤整備とともに本格的に進められました。街路樹本数は昭和60年代には8万本に達し、平成14年頃まで増加を続け、平成26年4月には約10万4千本となっています。

植えられた樹種は、昭和40年代及び50年代にはアオギリやナンキンハゼなど都市の厳しい環境に耐性があり、成長の早い緑化樹が幹線道路を中心に多く植栽され、その後、昭和60年代以降は生活道路を中心にハナミズキやサルスベリなど小型の花木が好まれるようになりました。



図ー1 街路樹本数・樹種の推移



図ー2 年代別の植栽樹種（上位10種）

名古屋市では約 10 万 4 千本の街路樹を管理しており、市域における街路樹密度は大都市でトップクラスとなっています。

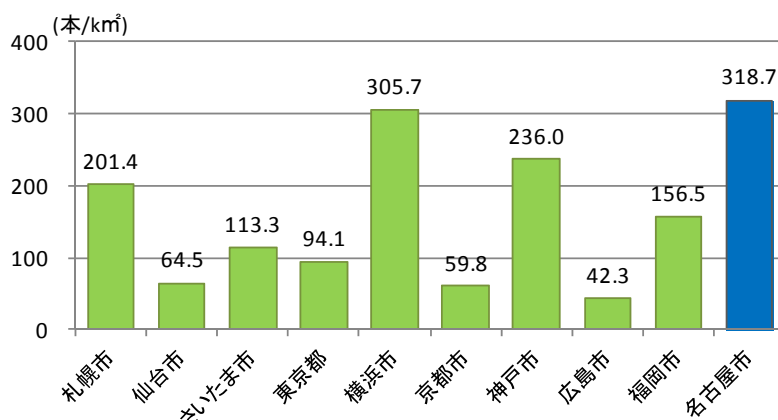
樹種は約 110 種、樹種別本数ではトウカエデ、イチョウ、ハナミズキ、ナンキンハゼが上位を占め、これら 4 樹種で全体の約 50%を占めています。

表－１ 名古屋市における街路樹本数

(平成 26 年 4 月 1 日現在)

高木(3m 以上)本数	104,045 本
歩道植栽延長	481.5km
中央分離帯緑化延長	204.1km
道路延長※	6,279.3km
市域面積	326.43 km ²
市域面積当たり高木本数(街路樹密度)	318.7 本/km ²

(※名古屋市管理分)

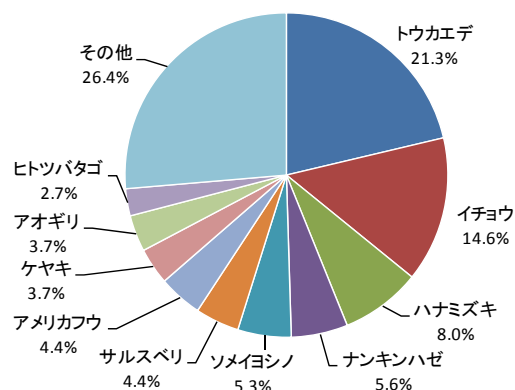


図－３ 市域における街路樹（高木）密度の都市※間比較

(※人口 100 万人以上の都市)

(平成 26 年 4 月 1 日現在)

	樹種	本数(本)	構成比
1	トウカエデ	22,155	21.3%
2	イチョウ	15,148	14.6%
3	ハナミズキ	8,354	8.0%
4	ナンキンハゼ	5,866	5.6%
5	ソメイヨシノ	5,545	5.3%
6	サルスベリ	4,565	4.4%
7	アメリカフウ	4,559	4.4%
8	ケヤキ	3,812	3.7%
9	アオギリ	3,798	3.6%
10	ヒトツバタゴ	2,825	2.7%
	ほか	27,418	26.4%
	合計	104,045	100.0%



図－４ 樹種別本数・構成比（上位 10 種）

2 現状の課題

(1) 事故リスクの増大

名古屋市の街路樹は植栽後 40 年以上を経過するものが増えています。大きく成長した街路樹は、都市空間に潤いをもたらし、多様な役割を果たしている一方で、その一部は大木化や老朽化、生育環境の悪化により、倒木や落枝などの事故をはじめ市民生活の安全面に影響を与えています。

表－2 事故発生件数（平成 16～25 年度までの 10 年間）

	倒木	枝の落下	幹や枝の折れ	幹の傾斜 や幹枝の はみ出し	根上がり	計	
人身事故	0	0	0	1	8	9	55
物損事故	9	20	7	10	0	46	

※台風による街路樹事故の件数を含む。ただし、被害が発生していないものは除く。

（参考）H26 年度の台風による街路樹の倒木本数：67 本

ア 生育環境の悪化や老朽化による倒木事故の発生

都市の中心部では、電線等の地中化など道路の地下埋設物が増大するなど生育環境の悪化が見られます。こういった生育環境の悪化や老朽化に伴う樹木の衰弱や腐朽のため、倒木に至る事例が発生しています。



地下の生育環境の悪化による倒木



根元の腐朽による倒木



老朽化による倒木



根元の腐朽（キノコ）

イ 枝落下や幹枝のはみ出し等による事故の発生

枯れ枝を落とす性質のあるケヤキやクスノキ、サクラなどは、大木化により枝が太く、重くなり、他都市では落枝による重篤な事故も発生しています。本市においては枯れ枝の点検や除去作業を適宜行っていますが、枝落下による事故が発生しています。

また、車道へはみ出して生育している街路樹の幹や枝に通行車両が接触する事故も発生しています。



枯れ枝の落下



はみ出した枝による接触事故

植栽から長い年月が経ち、これまで無剪定で育成してきたケヤキやクスノキなどは、樹高が20mに達するなど大高木化している路線があります。これらの大高木は、地上からの目視による日常的な点検が困難であるとともに、枯れ枝の落下事故が発生した場合に被害が重篤化する恐れがあります。また、安全を確保するため点検や管理作業を行うには、大型の高所作業車を用いる必要があり、費用や作業性の面でも負担が大きくなっています。



大高木化した街路樹



管理が困難な大高木

ウ 信号機や交通安全施設への影響

信号機や道路標識、道路照明が街路樹に近接して設置されているため、成長した枝葉により信号機等が隠され、交通安全上の支障となっています。



信号機を隠している街路樹



信号機に近接している街路樹



道路標識を隠している街路樹



道路照明を隠している街路樹

エ 根上がりによる通行への支障

樹木の大木化により、根が歩道の舗装やブロックを持ち上げる「根上がり」が市内で多数発生しています。毎年、優先度を見極めながら補修していますが、歩行者等の通行の支障となっています。



根上がりによる舗装ブロックの浮き上がり



根上がりによる歩道の段差や亀裂

オ 道路空間や沿道とのバランス悪化による影響

本市では道路整備の際に街路樹を植栽し、早期緑化による量的拡大に努めてきました。街路樹の多くは昭和40年代及び50年代に植えてきたもので、植栽当時に比べ大きく成長した結果、特に狭幅員歩道への植栽や2列で植栽した街路樹については、道路空間や沿道とのバランスが悪くなり、枝葉のはみ出しや落ち葉等により市民生活へ影響を及ぼしています。そのため、やむを得ず強剪定^(*)による管理を行ってきたことによって、街路樹の樹勢は衰退し、道路や街並みの景観は悪化しています。



サクラ

道路幅員に対して大きすぎる街路樹



イチョウ

バランスの悪い2列植栽の街路樹



アオギリ

強剪定のくりかえしにより
コブが見られる街路樹



ナンキンハゼ

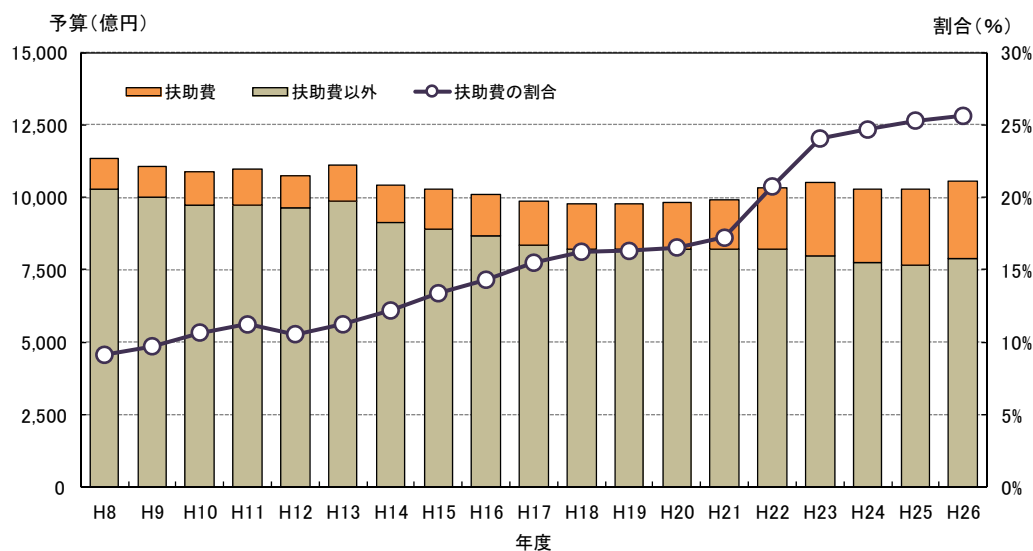
強剪定により樹形が悪化した
街路樹

(*) 強剪定

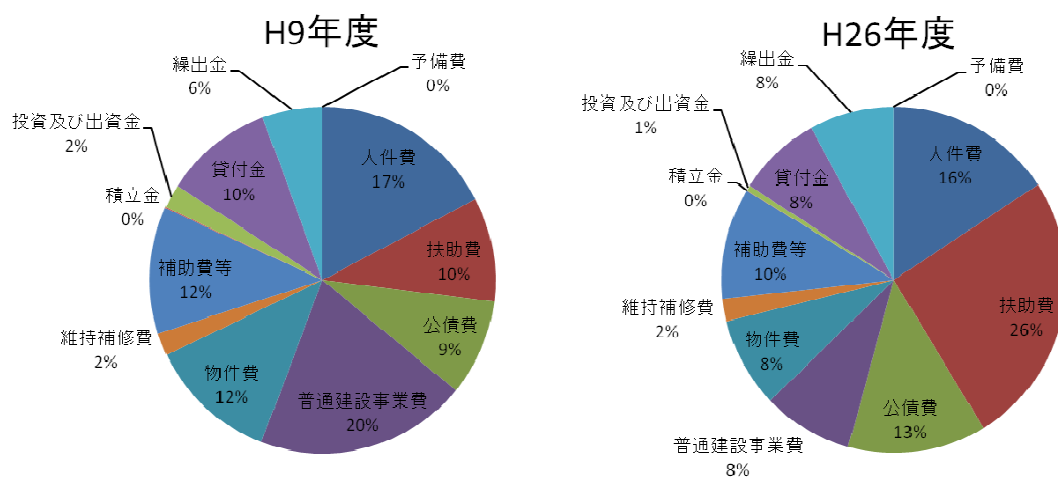
樹冠の縮小を目的として、強く枝を切り詰める剪定方法

(2) 限られた予算による対応

名古屋市の財政状況を見ると、歳出予算に占める義務的経費のうち、特に生活保護費や高齢者・子育て家庭への支援などの支出である扶助費が大幅に増加し、平成26年度の扶助費の予算（2,708億円）は平成9年度（1,075億円）に比べて約2.5倍になっており、今後も厳しい財政状況が継続することが予測されます。



図－5 一般会計歳出予算と扶助費の推移



図－6 一般会計歳出予算の性質別内訳

本市では街路樹の健全な生育を図り、街路樹の果たす機能・役割を十分に発揮させるため、除草や清掃、剪定、街路樹診断などの維持管理を実施しています。街路樹の維持管理予算は、平成9年度の18億円余をピークに減少し、平成26年度では、その約45%の約8億円になっています。これまでは、剪定や除草、清掃の頻度の見直しなどにより効率的かつ効果的な管理に努め、安全性の確保を図ってきました。

しかし、一層の大木化や老朽化を考慮すると、これまでと同様の対応では、今後すべての街路樹を安全に維持していくことが困難な状況に陥るおそれがあります。

街路樹の安全性を確保し、その機能を持続可能な形で発揮させていくためには、量の拡大から質の向上へ、取り組みの方向性を見直す必要があります。

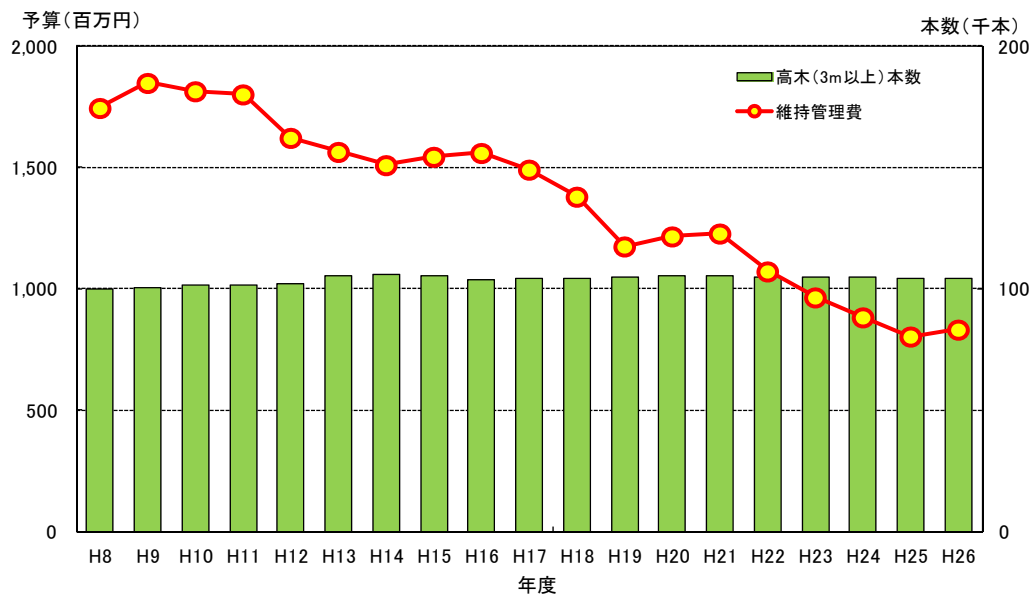


図-7 街路樹の維持管理費の推移

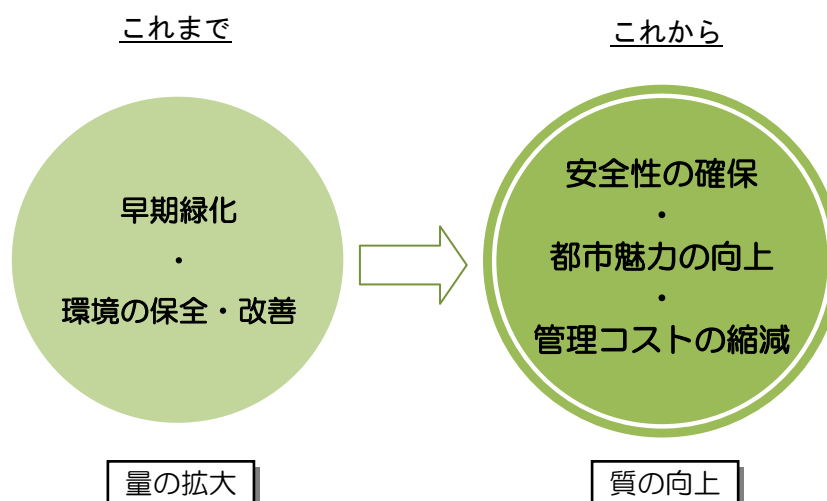
表-3 維持管理の内容と頻度

	内容	頻度（標準）	
		H9 年度	H26 年度
除草	街路樹の根元や植え込みなどの除草を実施しています。	4 回/年	1 回/年
清掃	歩道と中央分離帯において清掃を行っていましたが、現在は除草の際にあわせて清掃を行っています。	36 回/年	
定期的な剪定	現在は約 10 万本の高木のうち、大きく成長したものや狭幅員歩道に植えられている約 6 万本について、定期的な剪定を行っています。	1 回/年	1 回/1～3 年
支障枝剪定	定期的な剪定のほか、信号や道路標識などの視認性を阻害する場合は随時、支障となっている枝を剪定しています。	適宜	適宜
街路樹診断と危険木の撤去	倒木等の事故を未然に防ぐため、職員による日常点検を行うとともに、必要に応じて樹木医による診断を行っています。危険と判断された場合には、随時撤去を行っています。	適宜	適宜

第2章 取り組みの方向性

1 目標

「街路樹再生により都市と市民が輝く名古屋を創造する」



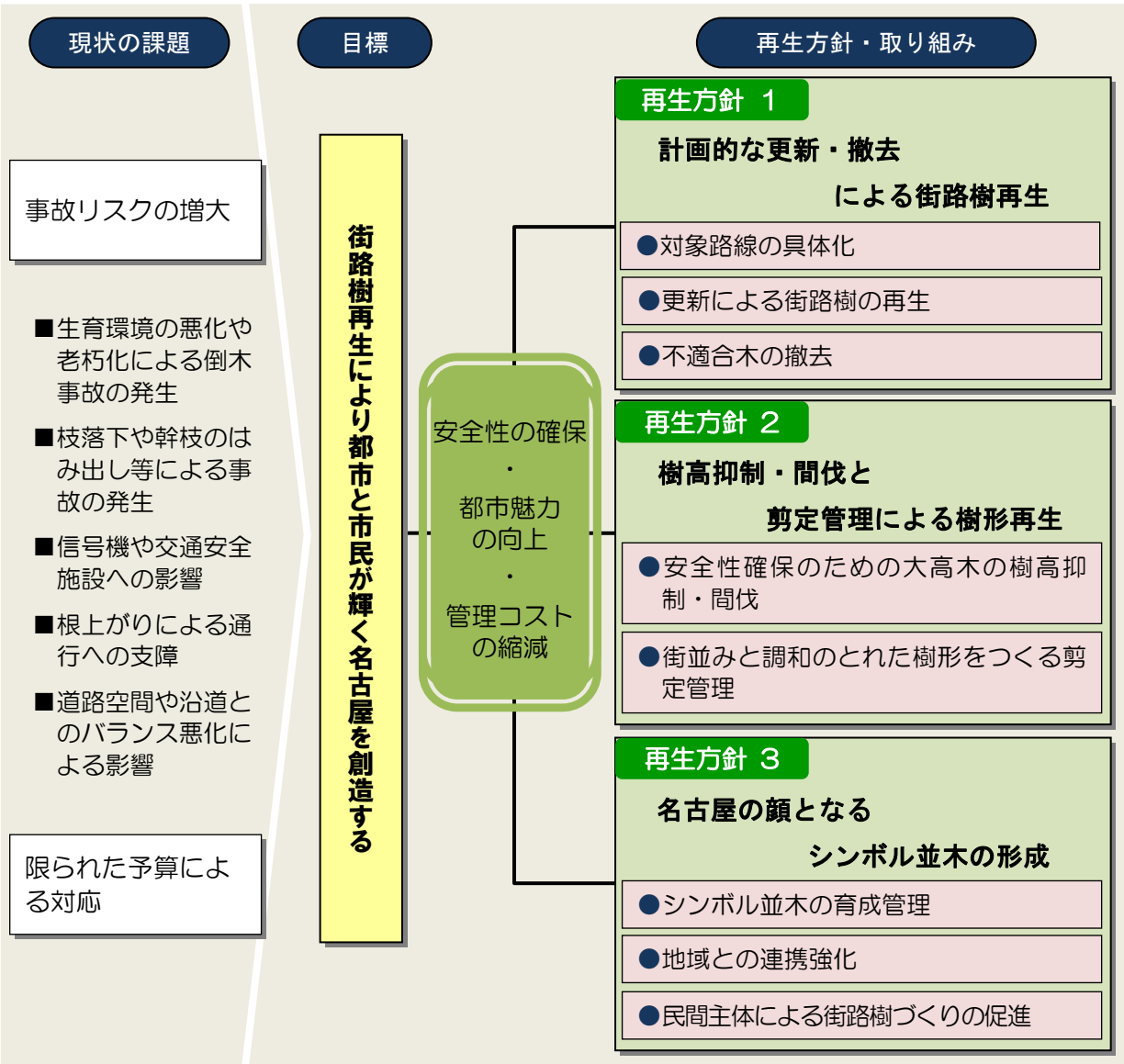
図－8 街路樹管理の方向性

街路樹には景観形成や沿道環境の保全・改善、交通安全、防災等の機能があり、これらが複合的に発揮されることを目指しています。本市では、これまで高度経済成長期の道路整備等にあわせて街路樹の植栽に努め、樹木を早く・大きく育てて緑を増やす方針で早期緑化に取り組んできました。

全国トップクラスの街路樹本数を有する一方で、植栽後40年以上を経過するものが増え、その一部には、大木化や老朽化、生育環境の悪化に伴う事故リスクの増大など、道路交通の安全や市民生活に影響を及ぼす状況が表れています。将来に向け道路空間や沿道環境との調和を重視した街路樹へ世代交代を進めるなど、街路樹管理の転換期を迎えています。早期緑化の時代から、これからは「安全性の確保」「都市魅力の向上」「管理コストの縮減」を柱とした「街路樹再生」によって、都市と市民が輝く名古屋を創造していきます。

2 課題への対応

目標の実現に向けて、3つの再生方針を立て、これに沿って「健全かつ魅力的、管理しやすい街路樹」へ再生の取り組みを進めます。



図ー9 課題解決のための再生方針・取り組み

3 計画的な推進

市民の理解と協力を得ながら計画的な街路樹の再生を進めるため、本指針に基づき路線毎の現状評価を行い、対象路線と優先順位、事業スケジュール等をまとめた「街路樹再生プログラム」を策定します。

平成28年度を初年度とする「街路樹再生プログラム」を策定し、事業の着実な進捗を図ります。

第3章 再生方針

1 再生方針1 計画的な更新・撤去による街路樹再生

再生方針1 計画的な更新・撤去による街路樹再生

- ねらい**
- 事故の危険性がある街路樹等を更新・撤去し、安全性を確保します
 - 地域と連携した樹木の更新を行い、都市や地域の魅力を高めます
 - 管理数量の見直し、剪定頻度の少ない樹種への更新により維持管理コストの縮減を図ります

老朽化や生育環境の悪化により倒木など事故の危険性がある街路樹や、大木化が進み道路空間や沿道状況とのバランスが悪く、交通安全や市民生活に影響を及ぼしている街路樹が多数存在します。これまでの剪定を中心とした管理だけでは、根本的な問題解消にはならず、この先の成長とともにリスクやコストが増大することが考えられます。

将来を見据えて、問題を抱えた街路樹の世代交代を図るため、計画的な更新・撤去を進めます。

取り組み

(1) 対象路線の具体化

路線毎の現状評価を行い、更新・撤去を行う対象路線と事業化の優先順を決め、街路樹再生プログラムを策定します。

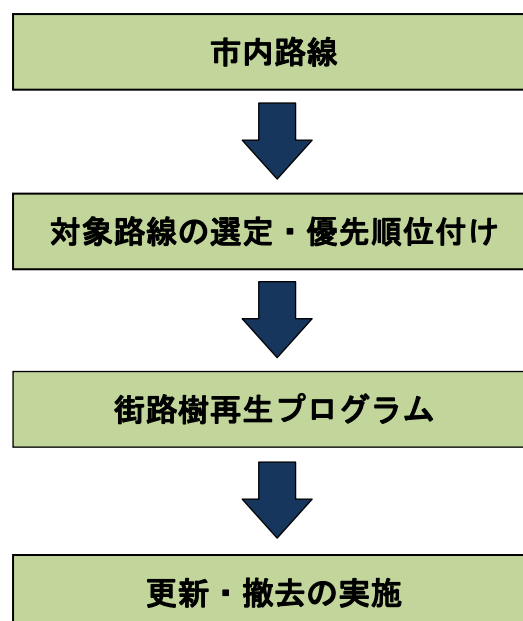


図-10 更新・撤去の進め方

＜更新の対象路線＞

更新の対象とする路線は、下表の評価の視点を用いて路線毎に点数化し、かつ地域の事情などを考慮した上で、事業化の優先順位付けをします。

表－4 更新対象路線の評価の視点

	評価の視点
①	樹木の老朽化や大木化等による課題が多い路線 ・倒木等の事故事例が多い樹種（アオギリ、ナンキンハゼ、エンジュ、プラタナスなど） ・樹木医などによる街路樹診断によって、「要観察」「樹勢が弱っている」または「樹形がひどく乱れている」と判定された樹木が複数ある
②	生育環境に課題のある路線 ・植樹帯や植ますから根元がはみ出している、もしくは余裕がない ・電線類地中化等により、根系の伸長スペースが狭い
③	狭い歩道幅員や低層住宅が連なる沿線など、道路空間や沿道状況に比べて大木化している路線
④	著しい根上がりや連続して発生している路線
⑤	市民に過度な影響を与えている路線 ・歩道が逆勾配であるため民地側に多量な落ち葉がたまりやすい
⑥	地域要望が強い路線 ・地域から「植え替え」等に対するまとまった要望がある
⑦	剪定頻度が高い路線 ・毎年定期的な剪定を要する樹種である（アオギリ、ナンキンハゼなど）



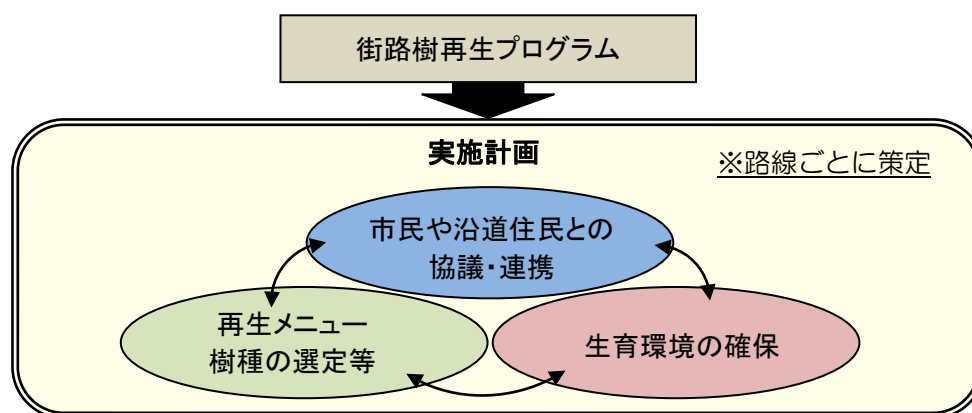
＜撤去の対象路線＞

表－5 撤去を検討する路線や樹木の要件

	対象要件
①	歩道幅員が狭く基準となる有効幅員を確保できていない路線 【基準】基本的に有効幅員 2.0m以上を確保
②	交差点、横断歩道、自転車横断帯、乗入れ施設などの付近で見通しを妨げている樹木
③	信号に近接しすぎている樹木 【基準】信号柱から 5m 以内には植栽しない
④	街路灯、電柱、道路標識に近接しすぎている樹木 【基準】街路灯・電柱・道路標識から 3m 以内には植栽しない
⑤	植栽間隔が基準よりも狭い場合、間伐しても問題のない樹木 【基準】植栽間隔は 10～12m とする
⑥	2列植栽や沿道にある公園や樹林地の樹木と競合している路線で、撤去しても十分な緑を確保できる路線



実施にあたっては、現状の課題を踏まえて、地域にふさわしい樹種の選定や生育環境の確保策など将来にむけた取り組みメニューを示して、地域の皆様と協議・連携をしながら進めます。



【市民や沿道住民との協議・連携の方針】

- ①事前周知・説明を積極的に行う。
- ②沿道住民等と協議・調整した上で計画作成・事業実施する。
- ③植え替え後も維持管理について沿道住民等と連携を図る。



現地での説明看板の設置



沿道住民との協議・調整

【再生メニュー 樹種の選定等の方針】

- ①歩道幅員や沿道環境と調和した樹種への更新（又は撤去）を行う。
- ②比較的落ち葉が少なく定期的な剪定をあまり要しないものなど、管理のしやすいものに配慮する。
- ③花や季節感、景観の向上など魅力を高める。



ハナミズキ

街並みに合ったコンパクトで季節感のある花木



イチョウ

広い道路に合ったボリュームと高さのある樹種

【生育環境確保の方針】

- ①道路施設や建築限界、植栽間隔に配慮する。
- ②有効幅員を確保しつつ、できるだけ広い植ます（植樹帯）とする。場合によっては道路構造を見直す。
- ③根上がり防止対策や土壌の改良を行う。



アオギリ

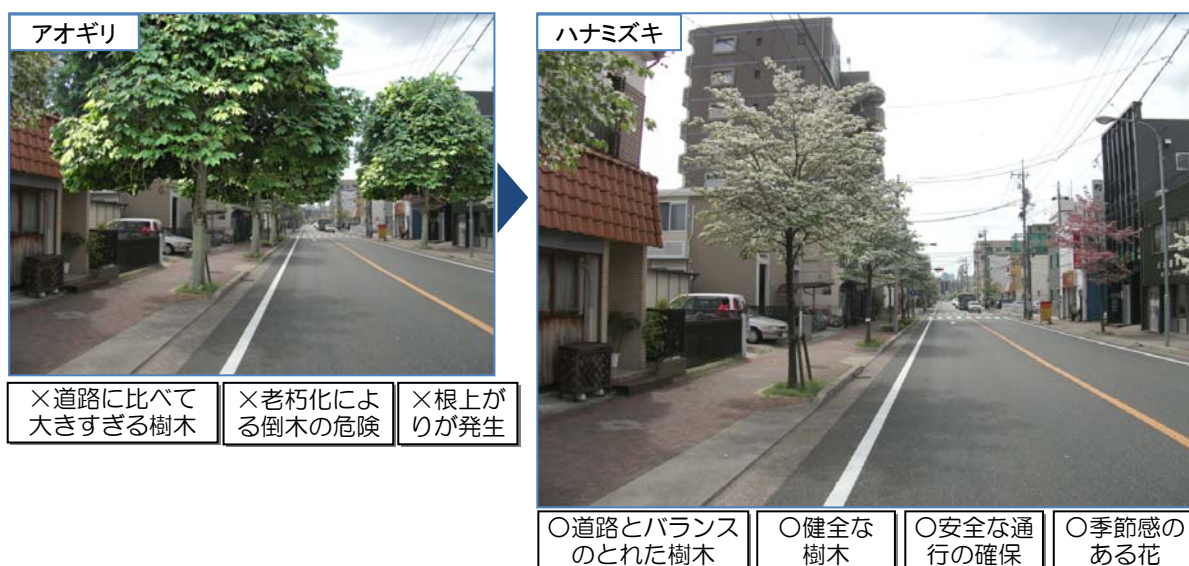


広さに余裕があり、根上がりしにくい植ますへの改良

図-11 実施計画の作成

(2) 更新による街路樹の再生

街路樹は緑豊かな都市景観を提供する一方で、その一部は大木化や老朽化、生育環境の悪化により倒木などの事故リスクが高まっています。課題を抱えた街路樹については、道路空間と調和した街路樹（ハナミズキ等）へ更新（植え替え）することにより、歩行者等の安全の確保や都市魅力の向上、維持管理コストの縮減を目指します。



図－12 街路樹の更新イメージ

(3) 不適合木の撤去

安全な通行や見通しの確保を図るため、必要な有効幅員が確保できてない狭幅員歩道の街路樹を道路改良等の機会にあわせて撤去します。また、信号機や道路標識に近接した街路樹など、道路空間緑化基準に不適合な街路樹を撤去します。



図－13 街路樹撤去の例

2 再生方針2 樹高抑制・間伐と剪定管理による樹形再生

再生方針2 樹高抑制・間伐と剪定管理による樹形再生

- ねらい**
- 事故リスクが増大した大高木を樹高抑制や間伐することで点検や管理を容易にし、安全性を確保します
 - 樹種ごとに適切な頻度で定期的な剪定を行い、街並みと調和の取れた樹形を再生し魅力を高めます

現在の街路樹の一部には、植栽後 40 年以上を経て大木化が進んだ結果、道路空間や沿道環境とのバランスが悪くなり、安全面や景観面で問題を抱えているものがあります。

今後、若い街路樹の育成を進める一方で、成長した街路樹については、安全性の確保と都市魅力の向上のため、大高木の樹高抑制や定期的な剪定を行い、道路空間や街並みと調和のとれた樹形に再生します。

取り組み

(1) 安全性確保のための大高木の樹高抑制・間伐

大きくなりすぎた樹木（大高木）については、枯れ枝落下事故のリスクを低減するとともに、汎用リフト車で点検や管理が可能な高さまで樹高を下げるために、剪定による樹高の引き下げや重なり合っている樹木の間伐を行い、その上で、街並みと調和のとれた樹形をつくっていきます。樹高抑制は、対象路線を街路樹再生プログラムに位置付けて計画的に実施します。

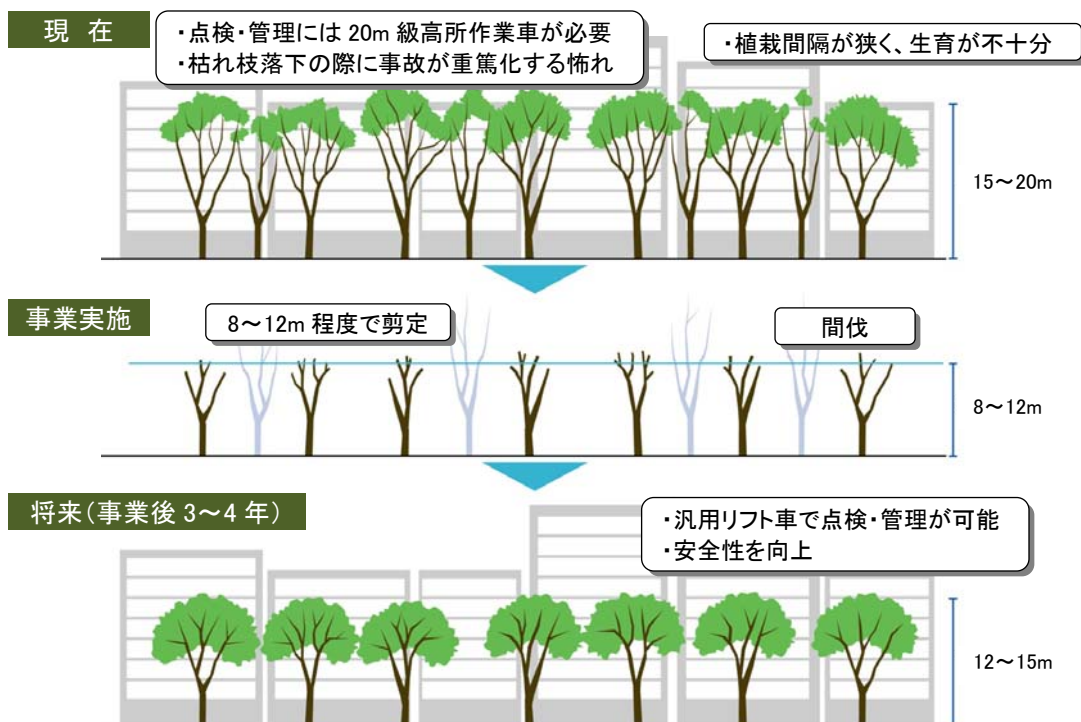


図-14 樹高抑制・間伐のイメージ

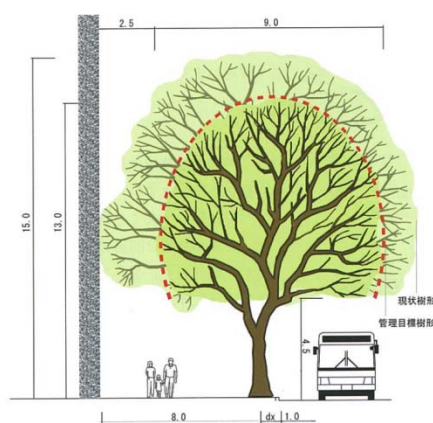
(2) 街並みと調和のとれた樹形をつくる剪定管理

街路樹を健全に保ち、かつ街並みの景観向上など路線毎に求められる機能を発揮させるために、定期的な剪定（整姿剪定）を行います。樹種毎の特性や地域の状況にあわせて概ね1年から3年に1回の頻度で継続し、街並みと調和のとれた樹形を維持します。

剪定にあたっては、大量な落ち葉による影響を防ぐとともに、強剪定による樹勢の衰退や景観の悪化につながらないように、道路幅員や沿道特性などに応じて、街並みと調和のとれた目標樹形・樹高を設定して行います。こうした剪定管理により、限られた生育空間の中で樹木本来の自然樹形にできるだけ近づけ、美しい街路樹をつくり、都市魅力の向上を図ります。

表－6 主な樹種の標準的な剪定頻度

樹種名	標準的な頻度	樹種名	標準的な頻度
ナンキンハゼ	1年に1回	トウカエデ	1～2年に1回
アオギリ		イチョウ	3年に1回
アメリカフウ等		エンジュ	



出典：美しい街路樹をつくる-街路樹のつくり直し-
((一社) 日本造園建設業協会)

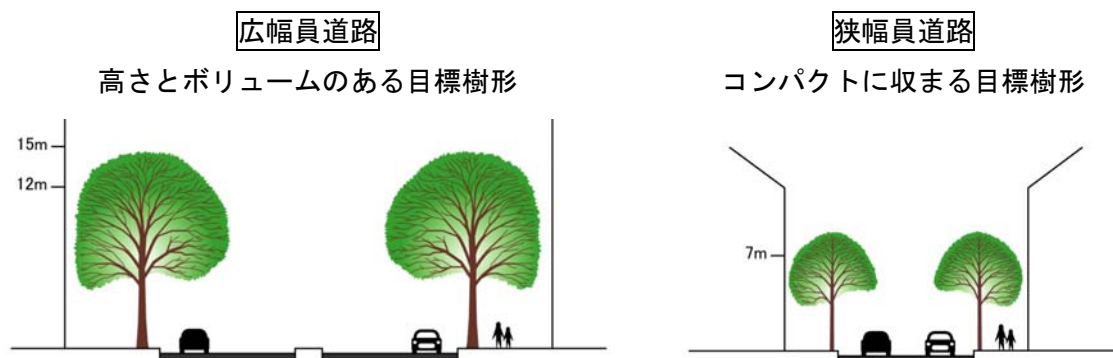


統一性があり美しい並木



出典：美しい街路樹をつくる-街路樹のつくり直し-
((一社) 日本造園建設業協会)

図－15 剪定による樹形のつくり直し



図－16 街並みと調和のとれた目標樹形

3 再生方針3 名古屋の顔となるシンボル並木の形成

再生方針3 名古屋の顔となるシンボル並木の形成

- ねらい**
- 街路樹の質の向上や利活用により、都市や地域の魅力を高めます
 - 街路樹を通じた市民や事業者の多様な参画を実現し、まちづくりの充実を図ります

まちや沿道の特性に応じて、都市や地域の魅力向上につながるメリハリのある並木づくりを進めます。

名古屋の顔となるような路線では、街路樹の美しさや安らぎなどを活かしたシンボリックな並木づくりを行い、都市のブランド力の向上に役立てます。また、市民・事業者が街路樹の整備や維持管理に関わる機会の充実など、地域との連携強化に努めるとともに民間主体による街路樹づくりを進めます。

取り組み

(1) シンボル並木の育成管理

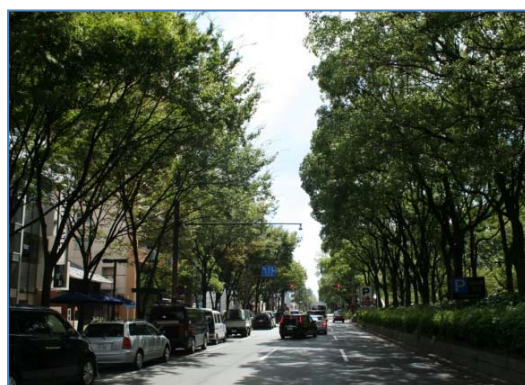
名古屋を代表する路線にある街路樹については、並木の美しさが都市の魅力の向上につながるよう配慮した質の高い維持管理に努めます。



広小路通のケヤキ



大津通のケヤキ



久屋大通のケヤキ（左）・クスノキ（右）



桜通のイチョウ

(2) 地域との連携強化

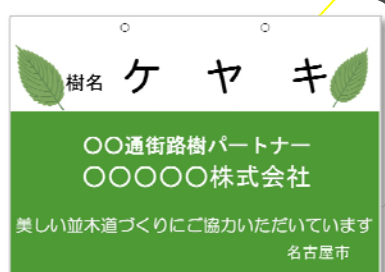
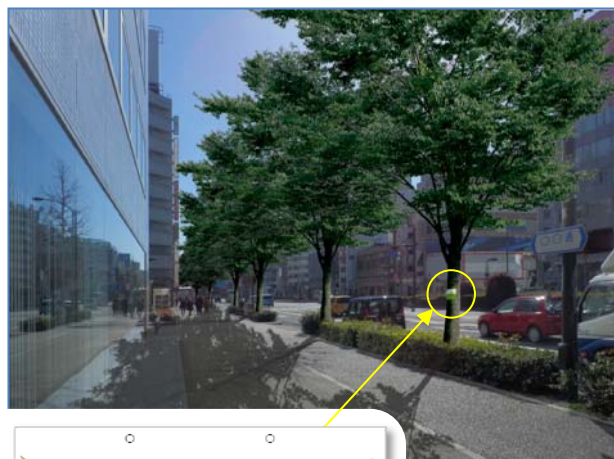
それぞれの地域が親しみと誇りを持てる並木を形成していくために、地域の住民や事業者が街路樹の整備や維持管理などに関わることができる取り組みを充実させ、より一層の連携強化を図ります。



地域への積極的な情報発信



地域との協働による整備



整備から維持管理まで地域や事業者が主体的に関わることができるパートナー制度

(3) 民間主体による街路樹づくりの促進

民間再開発の際に、地域全体の魅力の向上につながるよう事業者による街路樹づくりを促進します。また、エリアマネジメントなど地域のまちづくりにおいて、並木の愛護や花壇づくりといった利活用を広げます。



沿道の緑化と一体となった街路樹整備
(千種区セントラルガーデン)



官民協働による道路と民地の再整備
(東京都丸の内仲通り)

＜資料編＞

- 1 名古屋市の街路樹の沿革
- 2 街路樹の法的位置付け
- 3 街路樹の機能
- 4 名古屋市の街路樹データ
- 5 道路植栽に関わる制約
- 6 市民等との協働

1 名古屋市の街路樹の沿革

時期	年	経緯	政策動向、時代の潮流
明治～昭和初期 (戦前)	明治 20 年(1887)	初の街路樹は、笹島街道(現在の広小路通)が開設された時のシダレヤナギ	東京でもシダレヤナギが人気 東京市区改正(1898)
	大正時代	道路の拡張、舗装工事が盛んに行われ、街路樹の植栽も進んだ	街路樹計画の樹立で落葉広葉樹 10 種を選定(1907)
	昭和 11 年(1936)	汎太平洋平和博覧会を記念して名古屋駅から国道 22 号線間 1.2 km が整備され、緩速車道の分離帯にイチョウとサクラが植えられた	道路法の制定、並木は道路の付属物として位置づける(1919) 市街地建築物法制定(1919) 道路構造令制定、並木は公共物として位置づける(1921) 東京市訓令により「道路並木」は「街路樹」に改める(1932)
	昭和 17 年(1942)	街路樹本数 20,368 本	
	昭和 19 年(1944)	街路樹本数 23,871 本	
昭和 20 年(戦後)～昭和 40 年	昭和 22 年(1947)	街路樹本数 10,700 本(戦災による焼失、燃料や用材としての伐採による)	戦災復興区画整理で広幅員街路、緑地を整備(1950 頃)
	昭和 27～35 年	地元半額負担によって基盤割り路線から一步入った多くの路線の街路樹を植栽	「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」(1953)
	昭和 29 年(1954)	市内の幹線道路に様々な街路樹を植栽	第 1 次道路整備計画(1954)
	昭和 32 年(1957)	東志賀町線(西区弁天通)の中央分離帯に初めてトベラを植栽	道路構造令の改正、街路樹を考慮した道路幅員を規定(1958)
	昭和 34 年(1959)	伊勢湾台風による街路樹の被害	所得倍増計画策定(1960)
	昭和 36 年(1961)	第二室戸台風による街路樹の被害	
昭和 40 年～	昭和 40 年代	昭和 40 年代後半から昭和 50 年代当初にかけて街路樹植栽がピーク	東京オリンピック(1964) 都市計画法の制定(1968)
	昭和 45 年	東新町、伏見、柳橋、今池の 4 交差点にフラワーコーナー設置	
	昭和 46 年～	歩道の連続植栽が始まり、花木類や常緑低木の植栽が行われた	日本列島改造論(1972)
「緑のまちづくり構想」 (昭和 48 年～)	昭和 48 年(1973)	「緑のまちづくり構想」発表、「歩道緑化要綱」制定	高度経済成長に合わせて公害が発生、街路樹は耐潮性、耐煙性のある常緑広葉樹類を多用
	昭和 49 年(1974)	「緑の 5 カ年計画」がスタート	通達「道路環境保全のための道路用地取得管理に関する基準」に環境施設帯の設置推進を位置づける(1975)
	昭和 52 年(1977)	「名古屋市基本構想」策定	

時期	年	経緯	政策動向、時代の潮流
〔緑の総合計画〕 (昭和53年)	昭和 53 年(1978)	「緑化推進条例」制定、「緑化都市宣言」決議 「緑のまちづくり構想」を見直し「名古屋市緑の総合計画」策定	
	昭和 55 年(1980)	街路樹愛護会制度を施行	
	昭和 56 年(1981)	「歩道緑化要綱」を廃止し、「道路緑化基準」を制定 「名古屋市緑道整備基本計画」を策定	
	昭和 57 年(1982)	広井町線、大津町線でフラワーロード事業の開始	
	昭和 58 年(1983)	高座橋でフラワーブリッジ事業の開始	
	昭和 61 年(1986)	花と緑の散歩道、シンボルツリー、特色ある並木道事業の開始	地価高騰、バブル時代到来、街区高度利用の進展(1980 年代) リゾート法の成立、街路樹にもヤシや花木などの景観木を用いる(1987) 第 10 次道路整備 5 カ年計画で沿道環境保全のための緑化を位置づける(1988)
〔緑の基本計画〕 (平成13年)	平成 2 年(1990)	「都市緑化推進計画(緑のグランドデザイン 21)」を策定	バブル崩壊(1992) 環境と開発に関する国連会議(地球サミット)開催、サステイナブルな時代到来へ(1992) 量的拡大から質的向上へ、開発志向から環境保全志向へ、ガーデニングブーム(1990 年代～) 道路審議会に環境部会を設置(1995)
	平成 13 年(2001)	「緑の基本計画(花水緑なごやプラン)」策定、「街路樹更新の指針」策定	第 12 次道路整備五箇年計画(2002)
	平成 15 年(2003)	「道路空間緑化基準」策定	道路整備五箇年計画を社会資本整備重点計画に統合(2003) 美しい国づくり政策大綱(2003) 景観緑 3 法、景観法の制定(2004)
	平成 17 年(2005)	「緑のまちづくり条例」制定、「街路樹診断マニュアル」策定	バリアフリー法制定(2006) 歴史まちづくり法制定(2008)
	平成 23 年(2011)	「緑の基本計画(なごや緑の基本計画 2020)」策定	
	平成 25 年(2013)	「道路空間緑化基準」改訂 「道路構造の技術的基準を定める条例」施行	道路緑化技術基準の改正、地域特性や道路空間と調和した植栽を規定(2015)

2 街路樹の法的位置付け

街路樹は「道路法」という法律に位置づけられており、構造の基準については条例で定めることとされています。本市では「道路構造の技術的基準を定める条例」で植樹帯の技術的基準が定められています。

(1) 道路法

(用語の定義)

昭和 27 年 6 月 10 日制定

平成 26 年 6 月 18 日改正 (最新)

第 2 条 略

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または工作物で、次に掲げるものをいう。

二 道路上の並木または街灯で第 18 条第 1 項に規定する道路管理者の設けるもの

* 該当箇所のみ抜粋

(道路の構造の基準)

第 30 条 高速自動車国道及び国道の構造の技術的基準は、次に掲げる事項について政令で定める。

十一 横断歩道橋、さくその他安全な交通を確保するための施設

3 前項に規定するもののほか、都道府県道及び市町村道の構造の技術的基準は、政令で定める基準を参酌して、当該道路の道路管理者である地方公共団体の条例で定める。

* 該当箇所のみ抜粋

(2) 道路構造の技術的基準を定める条例

(植樹帯)

平成 24 年 12 月 28 日制定

第 14 条 第 4 種第 1 級及び第 2 級の道路には、植樹帯を設けるものとし、その他の道路には、必要に応じ、植樹帯を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合においては、この限りではない。

2 植樹帯の幅員は、1.5メートルを標準とするものとする。

3 次に掲げる道路の区間に設ける植樹帯の幅員は、当該道路の構造及び交通の状況、沿道の土地利用の状況並びに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のため講じられる他の措置を総合的に勘案して特に必要があると認められる場合には、前項の規定にかかわらず、その事情に応じ、同項の規定により定められるべき値を超える適切な値とするものとする。

(1) 都心部又は景勝地を通過する幹線道路の区間

(2) 相当数の住居が集合し、又は集合することが確実と見込まれる地域を通過する幹線道路の区間

4 植樹帯の植栽に当たっては、地域の特性等を考慮して、樹種の選定、樹木の配置等を適切に行うものとする。

* 本条例は道路構造令を参酌して定めるもの

平成 27 年 3 月、道路緑化の一般的技術基準が 27 年ぶりに改正されました。新しい基準では「樹木の更新」が新たに追加されるなどしています。

（参考）道路緑化技術基準

昭和 51 年 7 月 26 日通達

平成 27 年 3 月 31 日改正（最新）

第 1 章 総則

1-1 基準の目的

本基準は、道路緑化の一般的技術的基準を定め、その合理的な整備及び管理に資することを目的とする。

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。

1-4 用語の定義

1 道路緑化

道路において、樹木、地被植物若しくは草花（以下、「樹木等」という。）を保全又は植栽し、これらを管理することをいう。

2 道路植栽

道路において、保全又は植栽され、管理された樹木等をいう。

3 高木

道路植栽のうち、主に並木等の単木として使用する樹木をいう。

4 中・低木

道路植栽のうち、主に列植や群植として使用する樹木をいう。なお、一定の樹高を有し遮蔽機能を有するものを中木、それより低いものを低木という。

5 地被植物

道路植栽のうち、芝、木本植物、草本植物、つる性植物、ササ類等の地表面を被覆する樹高の低い植物をいう。

6 草花

道路植栽のうち、花等の草本植物をいう。ただし、5 の地被植物を除く。

7 植栽地

道路において、樹木等を保全又は植栽する場所をいう。

8 環境施設帯

植樹帯、路肩、歩道、副道等で構成される、幹線道路における沿道の生活環境を保全するための道路の部分进行をいう。

9 植栽基盤

植物の根が支障なく伸長して、水分や養分を吸収できる土壌条件を備えている土層をいう。

第2章 整備

2-1 計画

- 1) 道路計画においては、地域に求められる緑化の機能を考慮し、植栽地を適切に配置することが望ましい。
- 2) 植栽地の配置を計画する場合は、安全かつ円滑な交通の確保に留意しなければならない。
- 3) 植栽地の意匠並びに樹木等の基本的な構成及び配置の決定にあたっては、気象条件、緑化等に関係する地域の計画との整合、沿道状況、美しい景観形成、想定される維持管理水準（剪定頻度等をいう。以下同じ。）等に留意することが望ましい。
- 4) 道路の整備が予定されている区域内に保存の必要性が高い植物がある場合は、その存置や移植を検討しなければならない。

2-2 設計

- 1) 植栽設計（植栽地の平面配置、樹種等、樹木等の具体の構成や配置の決定）にあたっては、地域に求められる緑化の機能を考慮するとともに、安全かつ円滑な交通の確保や他の構造物の保全、植栽基盤、想定される維持管理水準、周辺の植生への影響等に留意しなければならない。
- 2) 高木を植栽する場合は、植栽しようとする樹種の成長特性等を理解の上、目標とする樹形、樹高を想定し、植栽する道路空間や維持管理水準に見合った樹種、植栽間隔とすることが望ましい。
- 3) 中・低木を植栽する場合は、供用後の枝葉の繁茂や剪定頻度等も考慮に入れ、交差点内の視距や横断歩道を横断している又は横断しようとする歩行者等の視認性、歩行者や車両の通行空間の確保に支障を生じないように留意しなければならない。
- 4) 植栽地において雑草の発生等が見込まれる場合は、地被植物等を植栽することが望ましい。
- 5) 他の構造物の点検や維持修繕が困難となる場所は、植栽地としてはならない。また、樹木等の具体の構成や配置の決定にあたっては、樹木等の成長により他の構造物に影響が生じないように留意しなければならない。
- 6) 環境施設帯は、沿道環境が適切に保全されるように樹木等の具体の構成や配置を定めなければならない。また、幼木の植栽により樹林を造成する場合は、成長に応じた間伐等を考慮し、樹木等の具体の構成や配置を設計することが望ましい。

2-3 施工

- 1) 樹木等の植栽は、植物や地域の特性に応じた時期や手法を踏まえて行うことが望ましい。また、植栽の活着状況に応じ適切な保護養生を行うことが望ましい。
- 2) 既存の樹木等の存置又は移植にあたっては、保全対策を講じることが望ましい。

第3章 管理

3-1 道路巡回

- 1) 樹木等の管理にあたっては、道路巡回や道路利用者等からの道路の異状等に関する情報の活用により、道路交通への支障や道路利用者等の危険の未然防止に努めなければならない。
- 2) 通常巡回においては、落枝、枯損樹木、横断している、若しくは横断しようとする歩行者等又は道路標識の視認性への影響の有無等を確認することに努めなければならない。
- 3) 定期巡回においては、落枝、枯枝、枯損樹木の有無等の確認のほか、キノコ等の発生、他の構造物への干渉等の枯損や倒伏に繋がる事象を確認することに努めなければならない。
- 4) 台風や大雪、地震等の異常気象時や災害発生時においては、異常時巡回により、樹木の被災状況及び道路交通等への影響を確認しなければならない。また、異常気象による被害が予想される場合は、通常巡回や定期巡回により確認された異状又はその兆候を踏まえ、枯枝の除伐等の事前の保護対策を講じることが望ましい。
- 5) 異状又はその兆候が確認された場合は、必要に応じて専門家による調査を行うなどの方法により、樹木の健全度について確認し、安全の確保の観点から対策の必要性及び緊急性を判断したうえで、必要な対策を適切に行わなければならない。

3-2 道路植栽及び植栽地の管理

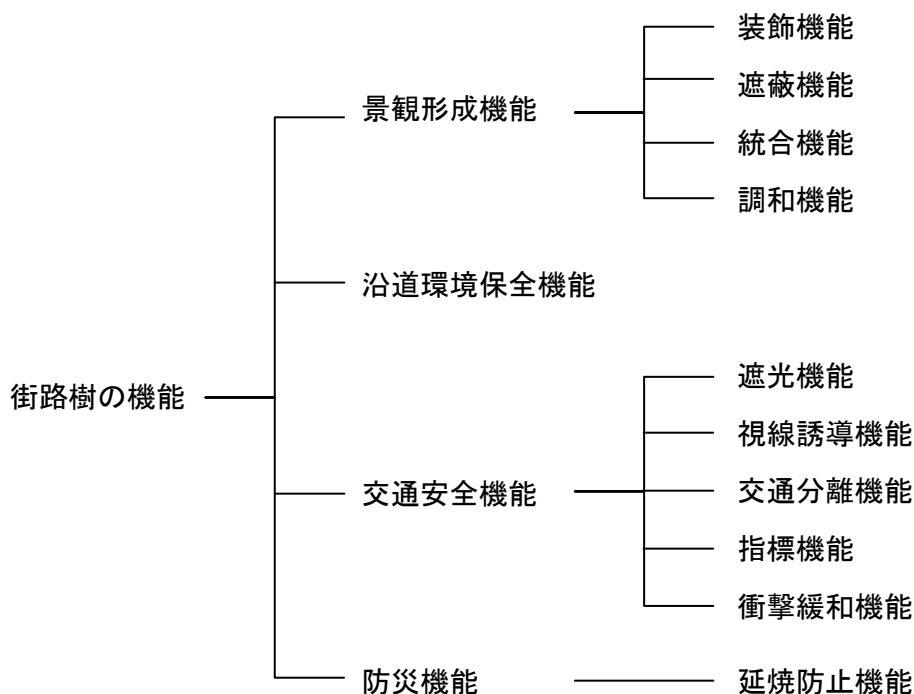
- 1) 道路植栽の健全な生育及び緑化機能の維持向上、道路巡回で確認された事象への対応、道路利用者等の安全への影響の未然防止を図るため、剪定、除草、病虫害防除、灌水等を適切な時期に行うことが望ましい。
- 2) 日本風景街道等の美しい景観形成が必要な地域や、景観法に基づく景観重要公共施設においては、樹形や植栽地の美しさを維持できるよう、十分な剪定や除草等の頻度を確保し、適切な方法で措置を講じることが望ましい。
- 3) 草花は定期的な植替えが前提となることから、季節に応じた計画的な植替えを行えるよう、沿道住民等との協働等、継続的な管理体制を構築することが望ましい。

3-3 樹木の更新

- 1) 樹木については、道路利用者等の安全確保を考慮して、落枝、病虫害・空洞等の活力低下が確認され、倒伏等に繋がるおそれがある場合、大径木化による道路交通や他の構造物への影響等が確認あるいは想定される場合には、危険回避のための除伐や未然防止のための更新その他の措置の必要性や緊急性等を総合的に検討し、適切な措置を講じなければならない。
- 2) 大径木化、高木化等により道路の区域内で健全な樹形や良好な景観が維持できなくなると予想される場合には、計画的かつ段階的な更新を行うことが望ましい。
- 3) 更新にあたっては、従前の道路植栽にこだわらず、道路利用状況、沿道状況等の変化を考慮し、植栽計画や植栽設計を再検討することが望ましい。

3 街路樹の機能

個々の道路植栽は複数の機能を有するものであり、以下の機能が複合的に発揮されるように努めることによって、親しみのある道路環境の創出を図ります。



図ー17 道路植栽の機能

(1) 景観形成機能

装飾、遮蔽、景観統合および景観調和などの諸機能が複合的に作用することにより、道路や沿道における良好な景観の形成を図ることができます。

ア 装飾機能

固有の自然樹形・樹姿を有している樹木の植栽によって、景観の向上を図る機能。

イ 遮蔽機能

外見上見苦しい場所や構造物などを隠蔽したり、プライバシーを守るため外部から内部を見透かせないように視線や視界を遮蔽するほか、車の排気ガスを防ぐ機能。

ウ 統合機能

街路樹（並木）のように、景観にまとまりをもたらす機能で、道路や沿道に無秩序に立ち並んだ看板など、景観上好ましくないものの影響を排除しながら、統一的景観を形成する機能。

エ 調和機能

道路と周辺自然や人工構造物との間に樹木を植栽することにより、景観上の同化融合を図る機能。

（２）沿道環境保全機能

騒音、遮音及び音の伝達経路を回折によって長くすることによって、減音と騒音に対する心理的な緩和を図ることができます。また、樹木の枝葉が上空を覆うキャノピー効果によって寒暖や乾湿などの変化を緩和し、道路利用者に快適な空間を提供します。

（３）交通安全機能

安全で円滑な道路交通の確保に資するため、遮光、視線誘導、交通分離、指標、衝撃緩和の諸機能があります。

ア 遮光機能

対向する自動車の前照灯からの光線を中央分離帯などの道路植栽により遮り、眩光を防止する機能。

イ 視線誘導機能

車道の線形に沿って規則的に植栽された道路緑化によって、自動車運転者にその道路の地形、線形などの状況をわかりやすくして、安全を図る機能。

ウ 交通分離機能

低木や生垣などを植栽することにより、歩行者や自転車利用者を自動車交通から分離し、車道を横断したり車道への立ち入りを防止する機能。

エ 指標機能

形や姿が特徴的な樹木を植栽することにより、道路利用者に対して位置を確認させる機能で、ランドマーク（目印）機能とも言います。

オ 衝撃緩和機能

低木の密植により、道路敷から飛び出した車両の衝撃を緩和する機能であるとともに、車両が道路敷の外や反対車線に飛び出すのを防止する機能。

（４）防災機能

ア 延焼防止機能

火災面からの熱に対して、樹木が放出する水蒸気で保護膜をつくり、放射熱を遮断し燃焼を緩和する機能。また、樹木の存在は火災の発生による上昇気流の動きを防ぐため、火災の流れるのを阻害し、飛来する火の粉を阻止する機能。

4 名古屋市の街路樹のデータ

(1) 街路樹本数

(平成 26 年 4 月 1 日現在)

	高 木	中 木	低 木	合 計
6.0 4.0 2.0 m	3m 以上 	0.6m～3m 列植など 	0.6m 未満 寄植など 	
歩 道	101,977 トウカエデ始め 87 種類	50,394 サザンカ始め 43 種類	2,193,514 ヒラドツツジ始め 88 種類	2,345,885 本
中央分離帯	2,068 クスノキ始め 16 種類	96,586 カナメモチ始め 25 種類	427,627 ヒラドツツジ始め 57 種類	526,281 本
合 計	104,045 トウカエデ始め 89 種類	146,980 カナメモチ始め 51 種類	2,621,141 ヒラドツツジ始め 101 種類	2,872,166 本

歩道の連続植栽延長 481.5km

中央分離帯緑化延長 204.1km

<人口一万人当たりの街路樹（高木・中木）本数>（国土交通省管理分を含む）

平成 26 年 4 月 1 日現在 1,107 本

（平成 26 年 4 月 1 日現在の人口 2,268,217 人）

※樹種数については、市内に 5 本以上ある樹種とする。

(2) 区別の街路樹本数

(平成 26 年 4 月 1 日現在)

区名	千種	東	北	西	中村	中	昭和	瑞穂	熱田	中川	港	南	守山	緑	名東	天白
高木(本)	8,801	4,365	5,051	5,143	5,378	7,568	4,448	4,668	3,390	7,110	9,174	4,818	9,069	10,907	7,010	7,145
連続植栽 (km)	38.4	19.8	21.0	26.3	24.7	34.8	21.7	23.2	16.0	39.5	46.2	18.2	46.5	49.1	25.2	30.9

(3) 歩道幅員別の街路樹本数

(平成 23 年 4 月 1 日現在)

歩道幅員	2.5m 未満	2.5m 以上	3.0m 以上	3.5m 以上	4.0m 以上	4.5m 以上	5.0m 以上	6.0m 以上	未調査	合計
トウカエデ	94	1,312	5,942	4,310	3,706	1,375	1,230	1,552	2,904	22,425
イチョウ	0	7	1,300	2,339	5,430	1,360	522	1,604	2,504	15,066
ナンキンハゼ	21	126	894	1,410	1,277	469	741	244	881	6,063
ソメイヨシノ	0	69	372	797	155	123	54	215	3,687	5,472
アメリカフウ	0	174	1,600	1,411	490	184	319	86	392	4,656
アオギリ	56	136	428	841	1,359	112	151	198	722	4,003
ケヤキ	0	17	234	195	212	295	570	1,787	172	3,482
ハナノキ	98	37	519	456	6	0	98	10	1,465	2,689
ヒトツバタゴ	0	38	326	898	222	152	176	177	643	2,632
エンジュ	0	89	769	356	338	0	103	0	558	2,213
タイワンフウ	0	0	464	0	208	102	257	229	275	1,535
クスノキ	0	0	0	203	0	0	12	223	435	873
その他										31,839
合計	269	2,005	12,848	13,216	13,403	4,172	4,233	6,325	14,638	102,948

5 道路植栽に関わる制約

道路には、地上空間に街路灯や交通標識などの道路附属物のほか、電柱などの占有物件があり、また、地下空間にも上下水道管やガス管、共同溝などさまざまな施設があり、街路樹と空間的に競合しています。

これらの制約の中、道路法や道路構造令を理解して、街路樹の植栽及び維持管理を行っていくことが必要となります。

道路法第 32 条（道路の占有の許可）

第 32 条 道路に次の各号のいずれかに掲げる工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用とする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならない。

- 一 電柱、電線、変圧塔、郵便差出箱、公衆電話所、広告塔その他これらに類する工作物
- 二 水管、下水道管、ガス管その他これらに類する物件
- 三 鉄道、軌道その他これらに類する施設
- 四 歩廊、雪よけその他これらに類する施設
- 五 地下街、地下室、通路、浄化槽その他これらに類する施設
- 六 露店、商品置場その他これらに類する施設
- 七 前各号に掲げるものを除く外、道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある工作物、物件又は施設で政令で定めるもの

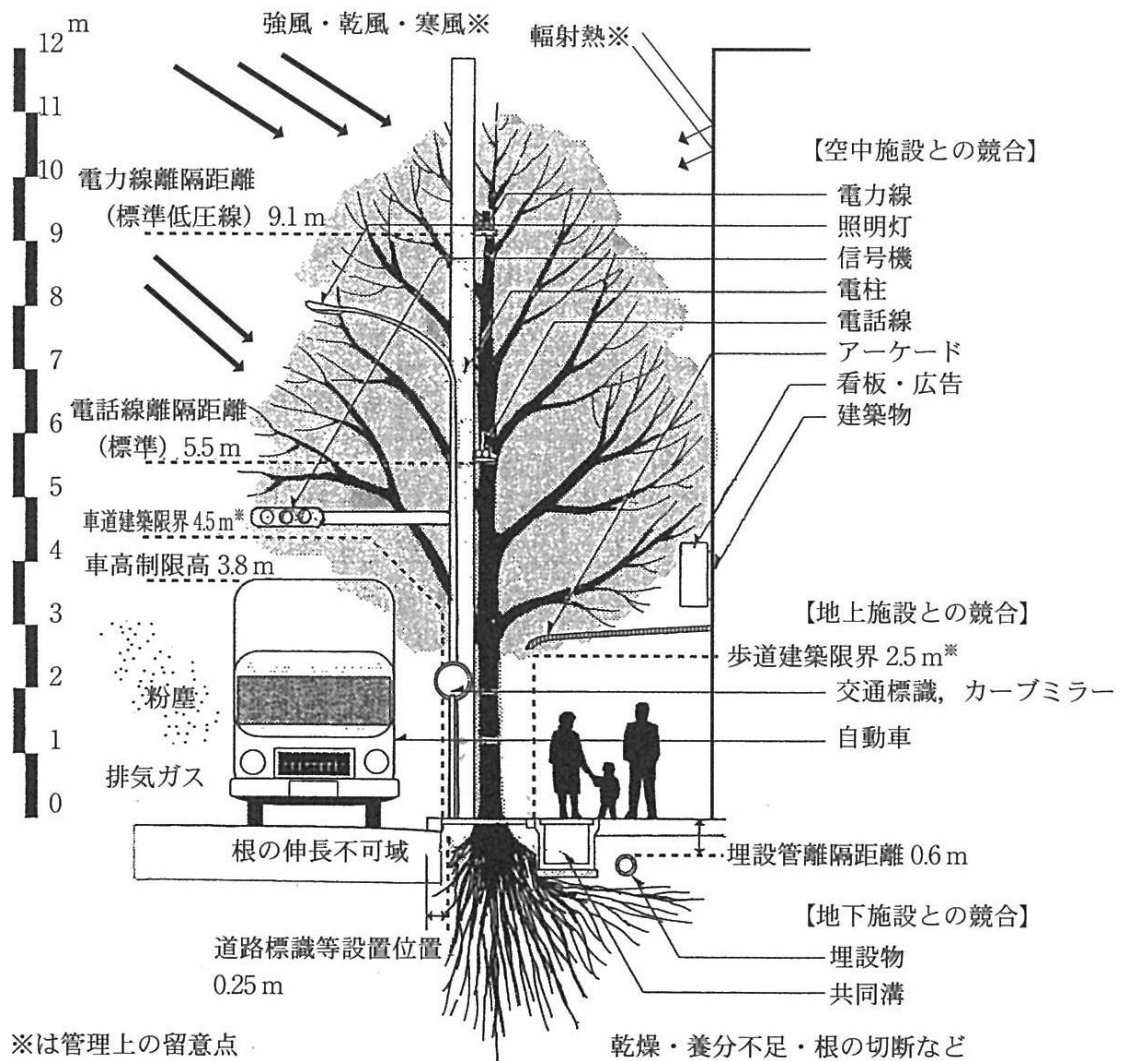
街路樹に関連深い占有物件

1 号物件	電柱、電線、変圧塔、郵便差出箱、公衆電話所、広告塔、その他これらに類する工作物（例：警察官派出所、バス停上屋、消火栓など）
2 号物件	水管、下水管、ガス管、その他これらに類する物件（例：石油管、熱供給管、廃棄物処理管など）
4 号物件	歩廊、雪よけ、その他これらに類する物件（例：日よけ、アーケードなど）
7 号物件	道路法施行令（第 7 条）で定める物件 （1）看板、標識、旗ざお、パーキングメーター、幕およびアーチ （2）工事用仮囲い、足場、詰所、その他の工事用施設

道路構造令第12条（建築限界）

第12条 建築限界は、車道にあっては第1図、歩道及び自転車道又は自転車歩行車道（以下「自転車道等」という。）にあっては第2図に示すところによるものとする。

＊第1図・第2図略

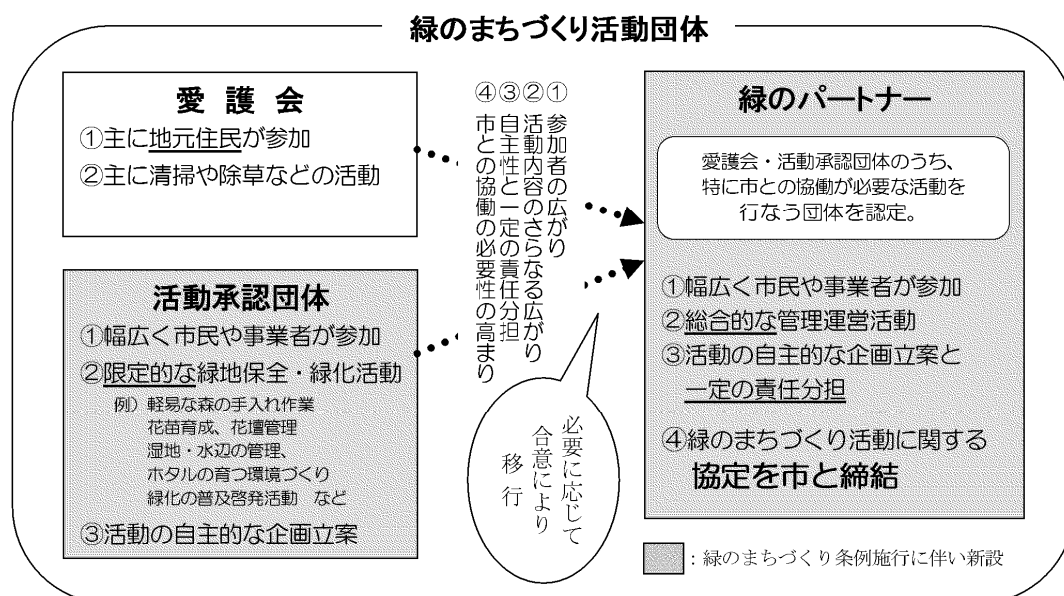


(資料:「道路植栽の設計・施工・維持管理」(一社)経済調査会)

図-18 道路植栽に関わる制約

6 市民等との協働

緑のまちづくり条例の中で基本方針の一つとして市民等との連携及び協働が掲げられており、街路樹についても愛護会や活動承認団体、緑のパートナーとして市民からの協力をいただいております。



図－19 緑のまちづくり活動団体

<街路樹愛護会>

名古屋市と地域住民が協力して街路樹等の愛護活動を行うことにより、都市の美化、公共施設愛護精神の高揚を図っています。

(会の構成) 地域住民 5 人以上で構成

(活動対象) 歩道延長がおおむね 100m 以上（片側）の街路樹

(活動内容) 街路樹周辺の清掃・除草、街路樹への水やり、各種通報など

○愛護会数：472 団体

<活動承認団体>

公園、街路樹、市民緑地等において、団体の自主的な企画立案により、主に掃除や除草以外の緑地保全、緑化活動を限定的に行います。

○団体数：6 団体（街路樹関係）

<緑のパートナー>

団体の活動内容や経験等を踏まえ、愛護会や活動承認団体の内から厳選して認定します。

市との密接な連携と協働を前提に、公園、街路樹等において、自主的な企画立案と一定の責任分担により総合的な管理運営を行います。

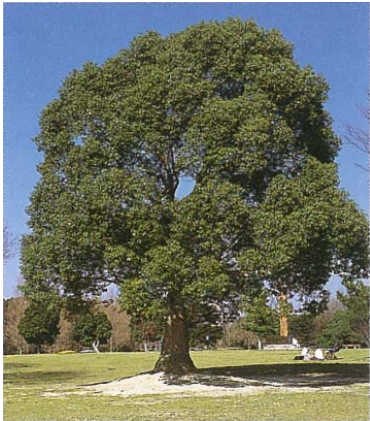
緑のパートナーの認定に当たっては、これまでの愛護会や活動承認団体の活動内容や経験等を踏まえ、市と緑のまちづくり活動に関する協定を締結します。

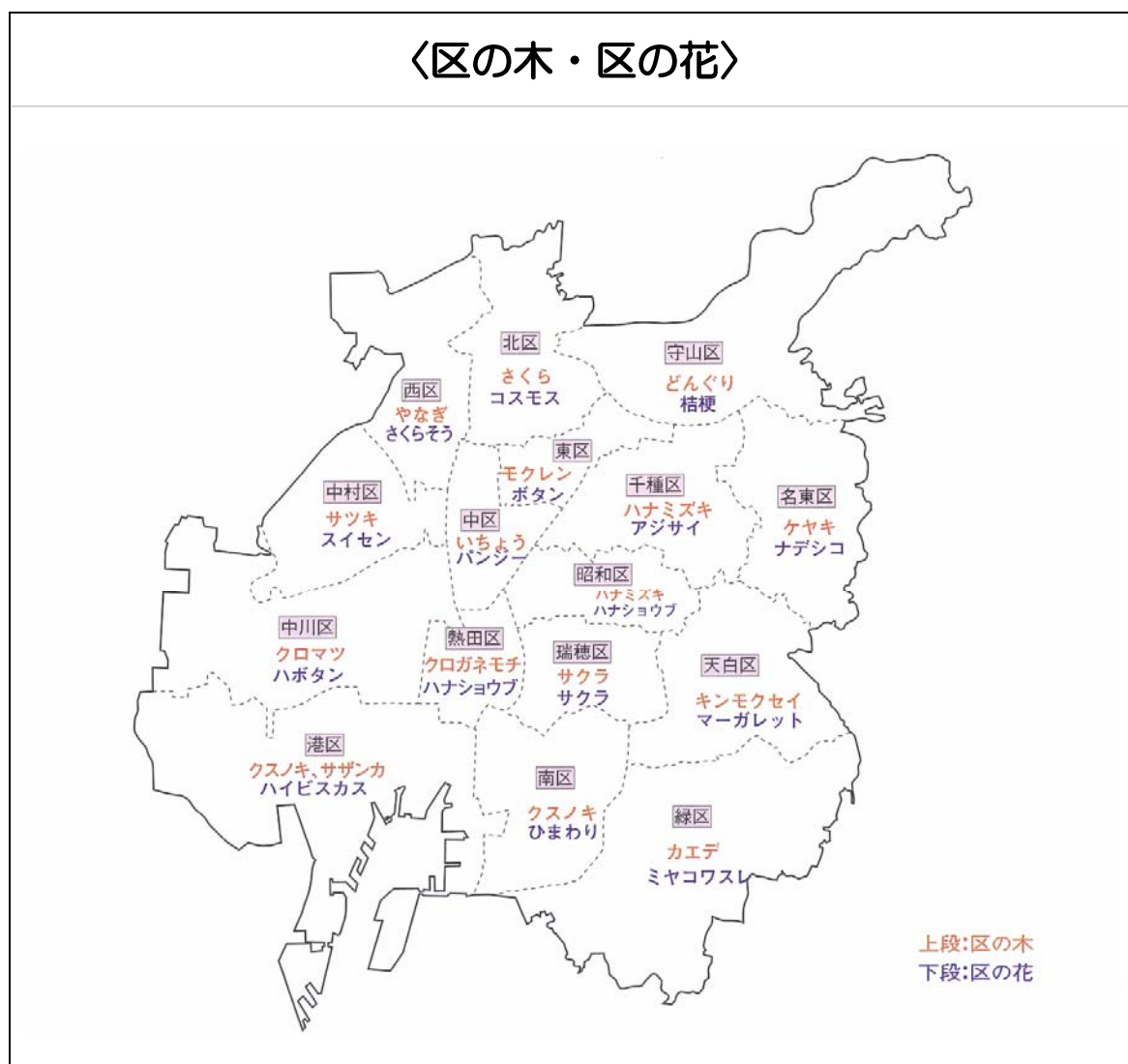
【協定内容】

- | | |
|--------------|-------------------|
| ・活動区域 | ・活動の目的及び内容 |
| ・活動計画書に関する事項 | ・本市の支援に関する事項 |
| ・協定の有効期間 | ・協定違反があった場合の措置 など |

○団体数：3 団体（街路樹関係）

（平成 26 年 4 月 1 日現在）

〈市の木〉	〈市の花〉
 クスノキ	 ユリ
昭和 47 年 8 月選定	昭和 25 年 4 月選定



街路樹再生指針

名古屋市緑政土木局緑地部緑地維持課
〒460-8508

名古屋市中区三の丸三丁目 1 番 1 号

TEL : 052-972-2494

FAX : 052-972-4143

平成 27 年 8 月