

名古屋市 街路樹再生 なごやプラン

～次世代へつなぐ持続可能な街路樹づくり～

令和3年度から令和7年度まで



令和3年10月
名古屋市

目 次

第1章	はじめに	1
1	策定の背景.....	1
2	なごやプランの目的および位置付け.....	2
3	なごやプランの計画期間.....	3
第2章	街路樹を取り巻く課題	4
1	大木化・老木化の進行.....	4
2	法令等に適合した道路空間の確保.....	6
3	事故リスクの増大.....	6
4	限られた予算による対応.....	7
5	災害に強い街路樹への転換.....	8
第3章	街路樹再生の取り組み	9
1	街路樹再生指針.....	9
(1)	街路樹再生に向けて	9
(2)	街路樹再生指針	9
2	街路樹再生プログラム（案）の試行.....	10
(1)	街路樹再生プログラム（案）の試行	10
(2)	試行結果と検証	11
第4章	街路樹再生なごやプラン	14
1	今後の取り組みの方向性.....	14
2	街路樹再生の進め方.....	17
(1)	維持管理の最適化	17
(2)	道路空間への適正配置	18
(3)	維持管理の質的向上	19
3	市民意見の反映.....	20
4	実行方針	21

5	取組手法.....	23
	(1) 取組手法1 更新.....	23
	ア 道路空間と調和した街路樹への更新.....	23
	イ 地域に親しまれている並木道の更新.....	25
	ウ 市民や事業者からの寄附による街路樹の更新.....	26
	(2) 取組手法2 撤去.....	28
	ア 狭幅員歩道の通行確保のための街路樹撤去.....	28
	イ 信号機や標識等の見通しを妨げる街路樹の撤去.....	29
	ウ 街路樹診断等による不健全木の撤去.....	30
	エ 道路空間や街並みと調和のとれた街路樹とするための間伐....	31
	(3) 取組手法3 せん定.....	32
	ア 街路樹の健全育成のためのせん定.....	32
	イ 災害時の安全性確保のためのせん定.....	33
	ウ シンボルとなる並木を形成するための質の高いせん定.....	34
	エ 道路空間や街並みと調和のとれた樹形に再生するせん定（樹高抑制）	35
6	目標事業量及び事業費.....	36
7	事業の効果.....	37

第1章 はじめに

1 策定の背景

本市では、明治20年に笹島街道（現在の広小路通）にシダレヤナギを植栽したのを始めに、高度成長期の昭和40年代以降、都市の基盤整備とともに本格的に街路樹の植栽を進めてきました。その結果、本市の街路樹は現在では約9万7千本となり、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40年以上を経過するものが増え、その一部は大木化や老木化、生育環境の悪化により、倒木や落枝等による事故が発生するなど市民生活への影響が顕在化してきました。

平成27年3月には全国的な街路樹の大木化・老木化等を背景に、国土交通省が通達した「道路緑化技術基準」が改正され、「樹木の更新」という項目が新たに追加されました。改正された基準には危険回避のための除伐や事故防止のための更新、道路の区域内で健全な樹形や良好な景観が維持できない場合の計画的かつ段階的な更新について記載されるなど、より「道路交通の安全の確保」に重点を置くものとなっています。

本市においても、大木化・老木化していく街路樹や維持管理の状況に鑑み、緑の審議会への諮問・答申を経て、平成27年度に「街路樹再生指針」を策定し、健全な街路樹へと再生を図る取り組みを始めることとなりました。また、平成28年度から令和2年度までの間、指針を推進する実行計画である「街路樹再生プログラム（案）」に基づき、街路樹の再生に試行的に取り組みました。

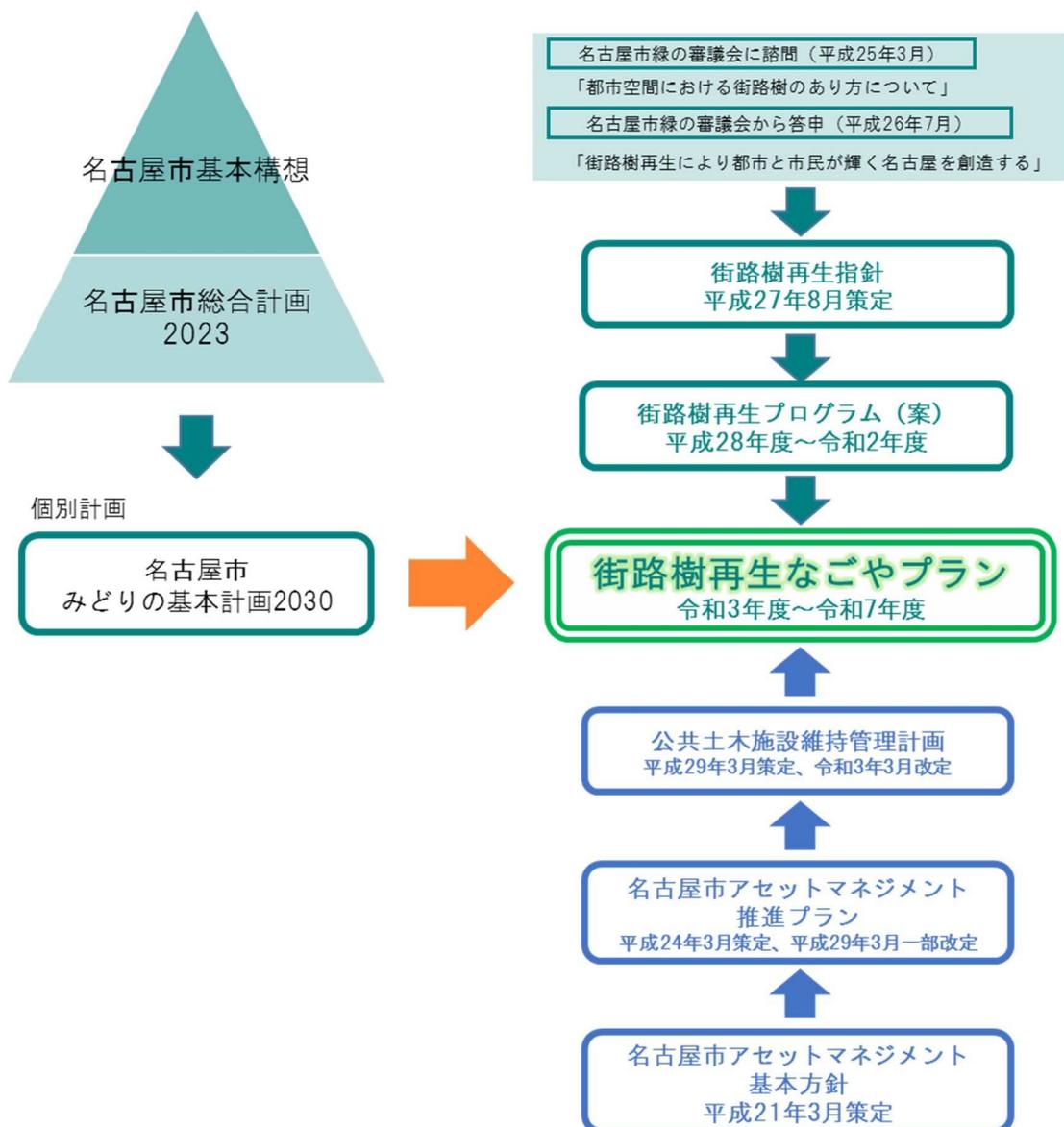
5年間の試行結果を受け、街路樹再生による持続可能な維持管理の視点を明確にするとともに、災害への備えなど昨今の社会情勢の変化や市民ニーズへの対応を図るため、次世代へつなぐ持続可能な街路樹づくりを目指し新たな5年間の実行計画として「街路樹再生なごやプラン（以下「なごやプラン」という。）」を策定することとしました。

2 なごやプランの目的および位置付け

なごやプランは、指針に基づく街路樹再生の取り組みの実行計画として策定するものです。街路樹路線ごとの現状評価を行い、具体的な取り組み内容を示すことで、事業の着実な進捗を図ることを目的としています。

指針およびなごやプランは、「名古屋市基本構想」に基づき策定された「名古屋市総合計画2023」に沿ったみどりに関する個別計画である「名古屋市みどりの基本計画2030」の街路樹施策として位置付けられています。また、名古屋市アセットマネジメント基本方針に基づく「公共土木施設維持管理計画」の個別施設計画として取り組むものです。

■ なごやプランの位置付け



3 なごやプランの計画期間

なごやプランの計画期間は、令和 3 年度から 7 年度までの 5 年間とします。
 なごやプランは、社会情勢の変化や市民意見等を踏まえ、概ね 5 年ごとに見直しを行う予定です。

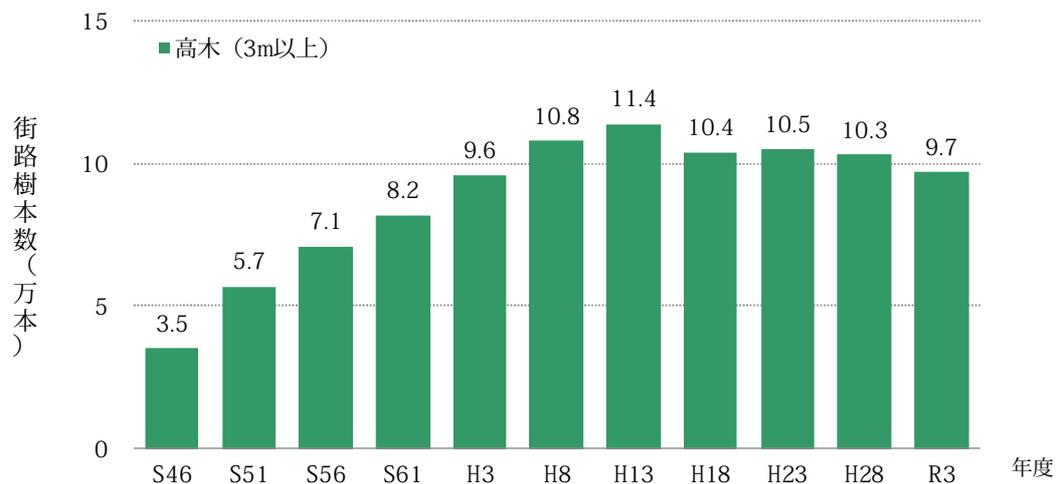
年度 計画名称	平成 27	28	29	30	令和 元	2	3	4	5	6	7	8	9	
街路樹再生指針	H27~													
街路樹再生 プログラム (案)		H28~R2												
街路樹再生 なごやプラン							R3~R7					次期計画		

第2章 街路樹を取り巻く課題

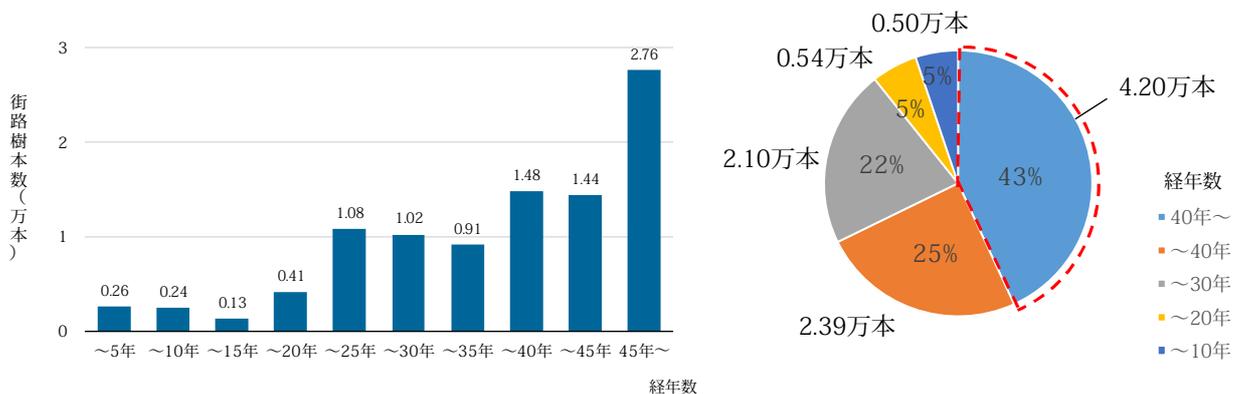
1 大木化・老木化の進行

本市の約9万7千本の街路樹のうち、植栽後40年以上経過したものは約4万2千本で全体の約4割を占めており、大木化・老木化が進行しています。一部では、道路空間の許容範囲を超えて大きくなり、根上がりにより段差を発生させるなど道路空間に影響を及ぼしていることから安全性の確保が課題となっています。

■街路樹（高木）の本数



■街路樹（高木）の経年本数（R3.4.1 現在 97,290 本）



■大木化・老木化等による影響



老木化による倒木（ユリノキ）



根元の腐朽による倒木（プラタナス）



枝の落下（ケヤキ）



強風による幹折れ（エンジュ）



根上がりによる舗装ブロックの
浮き上がり（アメリカフウ）



根上がりによる歩道の段差
（ナンキンハゼ）

2 法令等に適合した道路空間の確保

これまでに植栽した街路樹の一部は、その後の道路構造に関する法令等の改正により必要な歩道の有効幅員 2.0mを確保できていない状態となっています。そのため現行の法令等に適合した歩行者の安全な通行空間の確保が必要とされています。

■歩道の有効幅員が狭く、法令等に適合していない街路樹

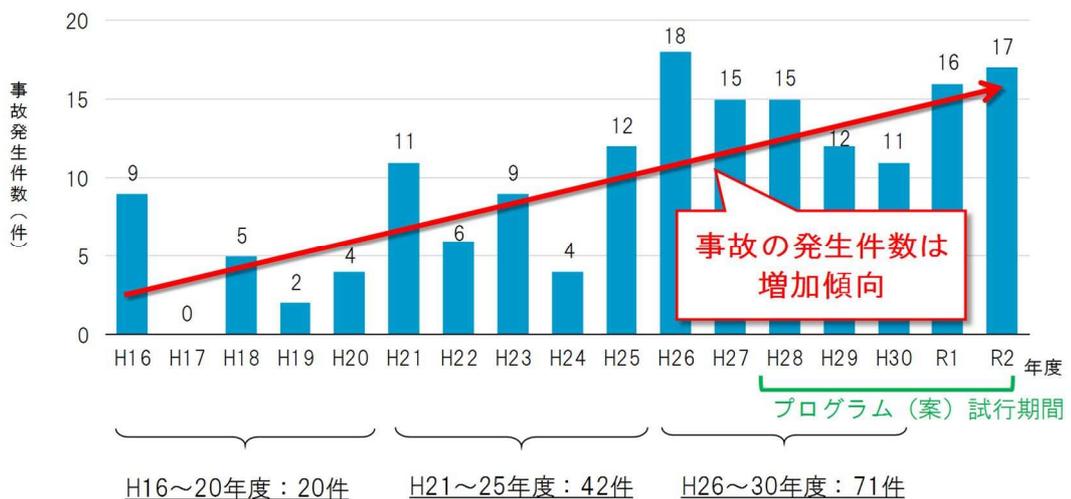


狭い歩道に植栽された街路樹

3 事故リスクの増大

日常的な巡視・点検や診断によって街路樹による事故防止に努めているところですが、大木化・老木化の進行や生育環境の悪化による枝落下、根上がり、幹折れ、倒木などの事故発生件数は年々増加傾向にあります。

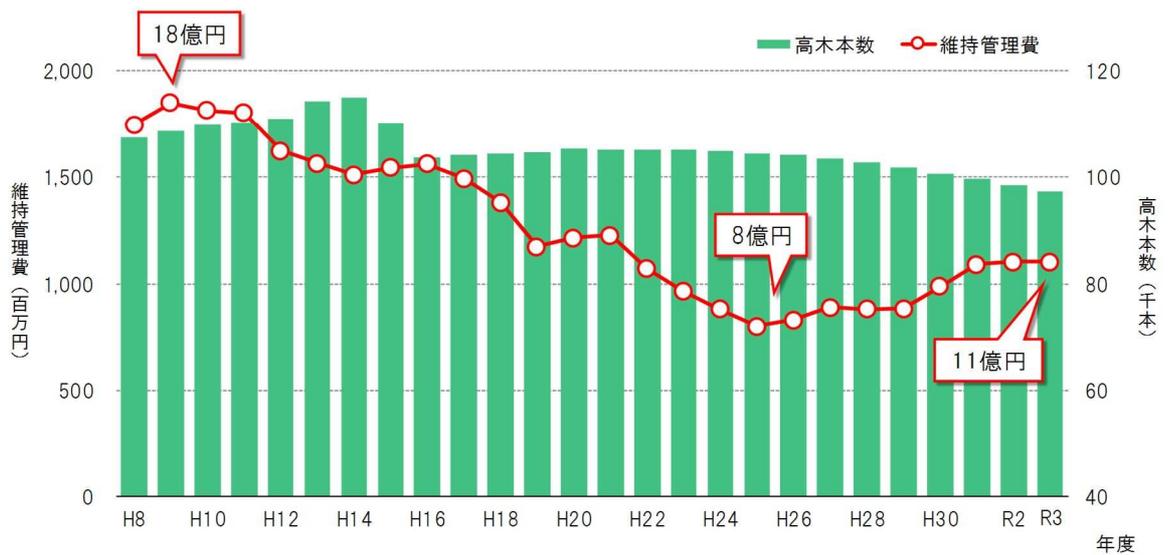
■街路樹による事故発生件数の推移



4 限られた予算による対応

街路樹の維持管理予算は近年増加傾向にあるものの、労務単価等*の上昇により実質的な作業量は減少しており、限られた予算の中で、効率的かつ効果的な管理に努め、安全性の確保を図っています。

■高木本数と維持管理費の推移



*労務単価等：公共事業における建設労働者の賃金単価や工事にかかる諸経費等の率分（経費率）。

5 災害に強い街路樹への転換

平成 30 年の台風 21 号および 24 号や近年の全国的な台風被害を受け、街路樹の倒木等により交通ネットワークを分断することがないよう、特に緊急輸送道路*における安全対策が必要とされています。

台風による倒木等は、強風による荷重に加え、大木化した樹木、根系や樹幹の腐朽などが発生している不健全な樹木、せん定されていない過密な枝葉などの樹木が原因となるため、これらへの対応が求められています。

■平成 30 年台風 21 号および 24 号による市内の街路樹被害本数

	倒木 (本)	傾斜 (本)	幹折れ (本)	小計 (本)
台風 21 号	345	92	10	447
台風 24 号	34	32	1	67
合計	379	124	11	514

■台風 21 号および 24 号による市内の街路樹被害（平成 30 年 9 月）



倒木



倒木



傾斜



幹折れ

*緊急輸送道路とは、災害発生時における災害応急対応の円滑な実施を図るため、緊急物資の供給に必要な人員及び物資等の輸送を行うための道路です。

第3章 街路樹再生の取り組み

1 街路樹再生指針

(1) 街路樹再生に向けて

名古屋市では、昭和40年代から50年代にかけ、都市の厳しい環境に耐え生長の早い街路樹を多く植栽し、緑のまちづくりを進めてきました。その後も着実に都市緑化を推進し、本市の街路樹は大都市でもトップクラスの約9万7千本となり、市民に身近な緑として様々な役割を果たしています。一方、これまでに植栽した街路樹は40年以上を経過するものが増え、その一部は大木化や老木化、生育環境の悪化により、倒木や落枝等による事故が発生するなど市民生活への影響が顕在化してきました。

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」を諮問し、平成26年7月には、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ました。

(2) 街路樹再生指針

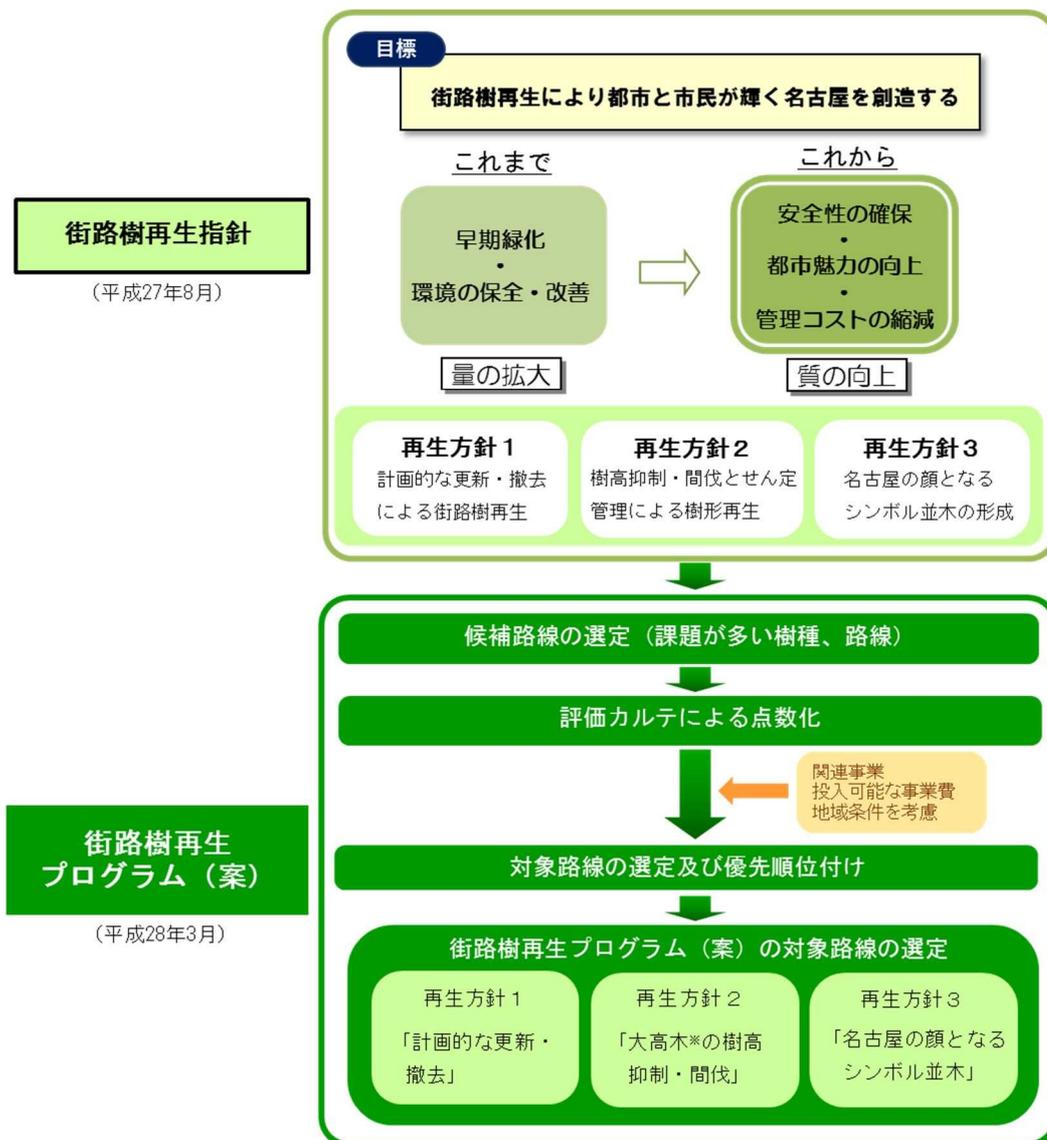
名古屋市緑の審議会の答申に基づき、平成27年8月、「街路樹再生指針」を策定・公表しました。街路樹再生指針は、事故を未然に防止し、果たすべき機能や役割が発揮できる健全な街路樹として再生することを目的としています。早期緑化等による「量の拡大」から、「質の向上」へと街路樹管理の方針を転換し、「安全性の確保」、「都市魅力の向上」、「管理コストの縮減」を柱とした街路樹再生により、都市と市民が輝く名古屋を創造していくことを目標とするものです。目標の実現に向けて、3つの再生方針を掲げ、「健全かつ魅力的、管理しやすい街路樹」とするための再生の取り組みの方向性を示しています。

2 街路樹再生プログラム（案）の試行

（1）街路樹再生プログラム（案）の試行（平成28年度～令和2年度）

街路樹再生指針に基づく取り組みを計画的に進めるため、路線ごとの現状評価を行い、更新・撤去等の対象路線、優先順位等を定めた「街路樹再生プログラム（案）（以下「プログラム（案）」という。）」を策定し、平成28年度から令和2年度の5年間、試行的に実施しました。

■街路樹再生指針及びプログラム（案）の概要



*大きくなりすぎた樹木

(2) 試行結果と検証

■プログラム（案）の取り組み内容

再生方針1 「計画的な更新・撤去」

- 1 交通安全上支障となっている高木の撤去
- 2 大木化・老木化による課題の多い樹種^{※1}及び路線^{※2}を中心とした計画的な更新・撤去

※1 アオギリ、ナンキンハゼ、エンジュ、プラタナスの4つの樹種

※2 倒木の危険性が高い路線、老木化が際立つ路線、大木化した路線、根上がりが連続して発生している路線、落ち葉が過度にたまりやすい路線、地域要望・せん定コストを考慮すべき路線

再生方針2 「大高木の樹高抑制・間伐」

- 1 枯れ枝落下事故のリスク低減のための大高木の樹高抑制・間伐

※枯れ枝の発生しやすいケヤキ等

再生方針3 「名古屋の顔となるシンボル並木の形成」

- 1 シンボル並木の育成管理 広小路通、大津通、久屋大通、桜通の4路線
- 2 地域との連携強化
- 3 民間主体による街路樹づくりの促進

■プログラム（案）の試行結果

再生方針		種別	目標事業量 (本)	実績 (本)	進捗率 (%)
1	計画的な撤去・更新	更新	5,000	1,049	21.0
		撤去	2,400	1,670	69.6
2	大高木の樹高抑制・間伐	樹高抑制	550	90	16.2
3	名古屋の顔となる シンボル並木の形成	シンボル並木の 育成管理	(管理対象量) 760	実施	—

試行では諸課題に対応するだけの十分な予算を確保できなかったこともあり、進捗率は目標事業量に対し低いものとなりましたが、次のような検証結果が得られました。

■街路樹再生プログラム（案）の検証

検証1 「安全性の確保」について

➤事故リスクの高い樹種を対象として設定

プログラム（案）では倒木等の課題の多い樹種として4つの樹種（アオキリ、ナンキンハゼ、エンジュ、プラタナス）を対象として設定し優先的に撤去や更新を実施したところ、これらの樹種に起因する事故は減少しました。しかし、試行期間中の5年間にケヤキやサクラ類などその他の樹種においても事故件数が増加したことから事故リスクの軽減のため、なごやプランでは事故発生の頻度が高い樹種について対象とします。

➤大高木の樹高抑制の継続

ケヤキの樹高抑制を行った結果、安全性の向上や街並みとの調和に効果があることが判明しました。通常のせん定と比較し費用がかかることや、翌年度以降も継続してせん定が必要となるため、費用対効果の視点から樹木更新も検討します。樹高抑制を図った一部のケヤキでは樹勢の悪化が見られたため、このせん定に適した樹種や樹木の生育環境等を慎重に勘案し、樹高抑制を継続します。

検証2 「都市魅力の向上」について

➤シンボル並木形成の継続

シンボル並木路線の一部で実施した複数年をかけて樹形を整えるせん定等については、通常の維持管理と比較して、美しい道路景観形成のための樹形の仕立て直しについて良好な結果を得られたことからこれを継続します。

➤寄附による街路樹更新の継続

地域の住民や事業者から寄附をいただき、街路樹の整備を行うことができました。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、寄附による街路樹の更新を引き続き行います。

検証3 「管理コストの縮減」について

➤更新・撤去に伴うせん定費用の縮減

せん定費用については、撤去後は不要となり、更新後は若木が生長するまでの期間不要となることに加え、せん定頻度の少ない樹種に植え替えることによっても減少することから、管理コストの縮減が見込まれます。

検証4 計画全体の事業量や期間の把握等について

➤事業量及び事業費の把握と事業期間の設定

プログラム（案）では計画期間内に取り組む対象路線を定め、目標事業量等を設定しましたが、街路樹を取り巻く課題に継続的に対応するため、更新や撤去の対象となる樹木の総数を把握し、現時点での市域全体の事業量と事業費を明確化し、事業期間を設定する必要があります。

実施に当たっては、「なごやプラン」期間内に発生した事故や災害等への対策、地域の要望等にも柔軟に対応しながら事業を進めます。

検証5 市民意見の反映について

➤市民ニーズへの対応

プログラム（案）策定時に十分に把握できなかった市民意見を、なごやプランでは市民ニーズへ対応するため、市民へのアンケートにより、街路樹再生に対する意見や、市民が望む街路樹などの意見を集約し、なごやプランに反映させる必要があります。

第4章 街路樹再生なごやプラン

1 今後の取り組みの方向性

本市では、前章までの課題と検証結果を受けこれらに対応しつつ、次世代へつなぐ持続可能な街路樹づくりを目指し、道路空間との調和を保ち、果たすべき機能や役割を十分に発揮できる健全な街路樹として、更新、撤去、保全・育成していきます。また、街路樹により美しい道路景観を創出し都市空間の価値を向上させるとともに、市民・事業者等と共に育て、地域に愛される街路樹としていきます。

■街路樹の機能と役割

街路樹は、道路法に定められる「道路附属物」として、景観形成や沿道環境の保全・改善、交通安全、防災などの機能と、これらを総合的に発揮する役割があり、都市の貴重なオープンスペースである道路空間において、環境を良好に保つために欠かせないものとなっています。また、近年では、都市の価値向上、まちづくり、地域の活性化といった新たな機能の発揮と都市のブランディングにも寄与しています。

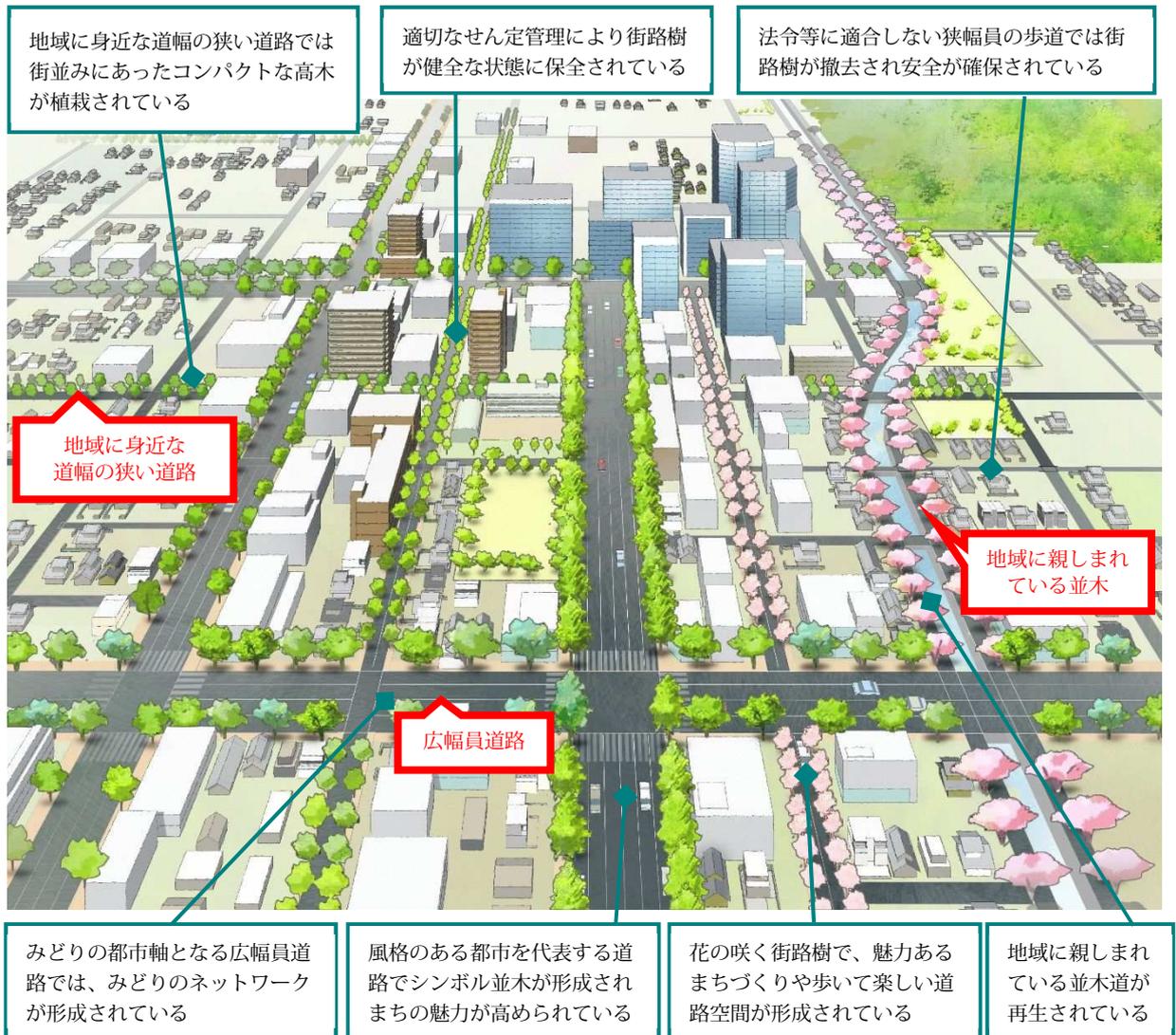
■「みどりの都市軸」としての街路樹の役割「名古屋市みどりの基本計画 2030」より

大規模な公園緑地等の「みどりの拠点」を結ぶ広幅員道路や主要な河川等は、都市の緑の働きを最大限に発揮するための連続した緑地帯を形成する「みどりの都市軸」として位置づけられています。街路樹は「みどりのネットワーク」の形成を図る上で重要な役割を果たしています。



まちづくりの視点からも、道路空間や地域に合わせた街路樹の機能や役割を発揮できるように街路樹再生の取り組みを進めます。

■街路樹再生の取り組みイメージ



- 風格のある都市を代表する道路では、シンボル並木として街路樹を保全・育成し、都市空間のブランディングにより、まちの魅力を高め、資産価値の向上を図ります。
- みどりの都市軸となる広幅員道路では、みどりのネットワーク形成が図れるよう考慮し、街路樹を更新します。
- 地域に身近な街路樹路線では、地元の意向を踏まえた樹種を選択し、市民に愛され地域に親しまれる街路樹へと更新します。
- サクラなど魅力ある並木については、親しまれているまちの景観を変えることのないよう、計画的かつ段階的に街路樹を更新します。
- 樹種ごとに特性に合ったせん定管理により、街並みとバランスの取れた健全な街路樹として保全・育成します。
- 樹高抑制や間伐等の管理により、緑のボリュームを維持しつつ健全な街路樹として保全します。

参考

街路樹の緑 ～なごやの緑 令和2年度緑の現況調査より～

本市の緑被率※¹（令和2年）は21.5%（緑被地面積7,021ha）となっており、うち街路樹の緑は0.5%（街路樹面積179ha）を占めています。

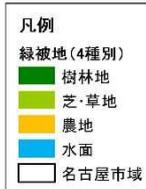
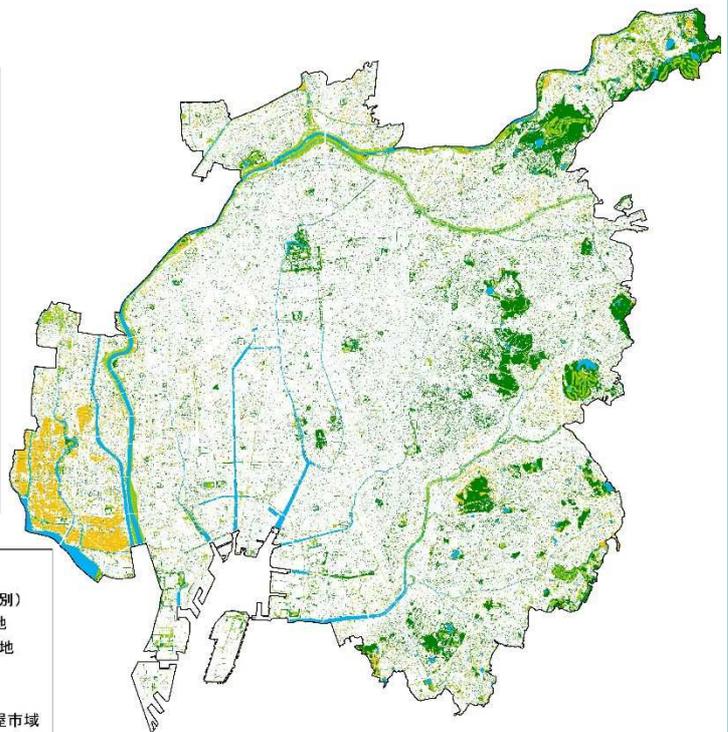
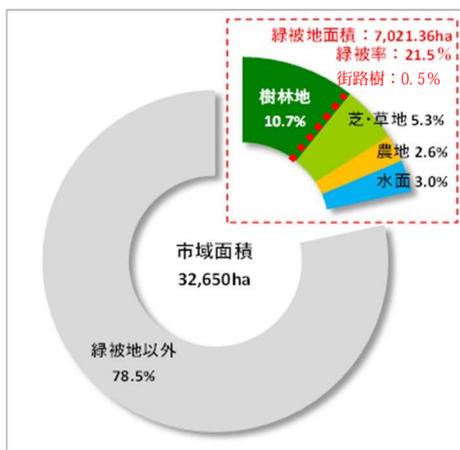
近年は周辺区を中心になごやの緑は減少を続ける中で、街路樹の緑は都心部や周辺部でも増加しており、貴重な増加要素となっています。

また、「緑視率※²」の調査では、都心部を歩く人の目に映る緑の量として、特に街路樹の緑の割合が高く、緑視率を大きく向上させる要素となっています。

※1 緑被率とは、名古屋市の市域面積に対する緑被地の面積の割合を指し、樹木や草で覆われた土地、農地、水面も合わせたものを本市では緑被地としています。

※2 緑視率とは、人の視野に占める緑（植物体）の面積の割合であり、市民が目にする緑の量を把握するものです。特定の場所で撮影した写真に占める緑の割合から算出しています。

■街路樹の緑



■都心部における街路樹の効果



久屋大通の緑視画像（緑視率32.63%）

目に映る緑のある景観は、人々の心に潤いや安らぎをもたらします。

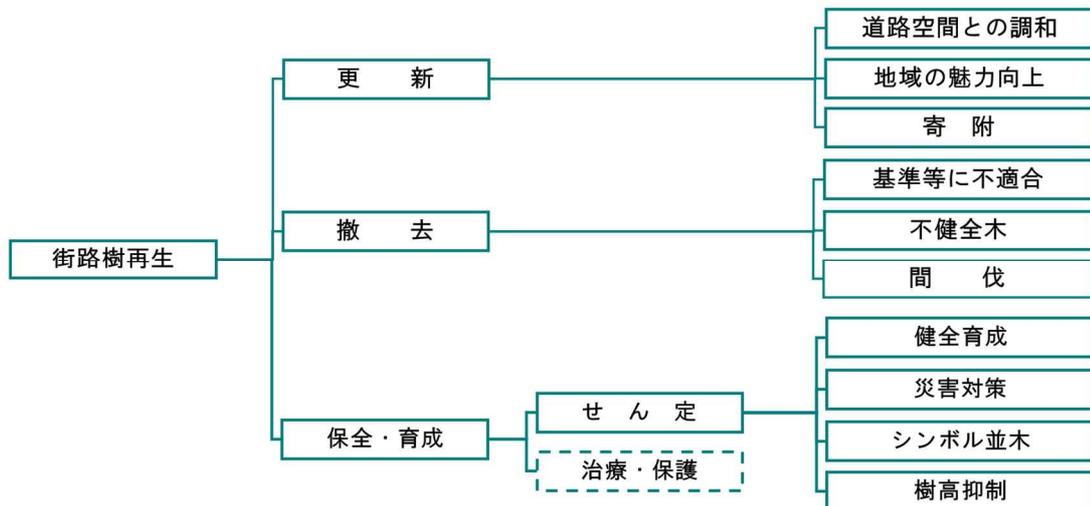
平成27年度に実施したアンケート調査の結果から、緑視率が14%を超える場合、緑が多いと感じる人の割合が高くなるという結果が出ています。都心部の緑視率は平均21%程度となっており、街中の緑の中でも、特に街路樹の緑が緑視率の向上に大きな役割を果たしています。

2 街路樹再生の進め方

道路の安全性の確保のため、街路樹の巡視・点検及び診断等によって異常の早期発見に努め、事故を未然に防止するとともに、道路空間との調和を図り、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更新、撤去、保全・育成を図ることで持続可能な維持管理を進めます。

本来、街路樹は都市の貴重な緑として保全・育成されるべきものですが、一部では大木化・老木化等により事故リスクが増大している街路樹路線があるため、保全・育成すべき並木と、更新、撤去により再生する並木を仕分けた上で、保全・育成すべき並木については、適切なせん定管理を行います。更新、撤去の対象となる並木については、優先順位を定め計画的に取り組みを進めます。

■街路樹再生の進め方

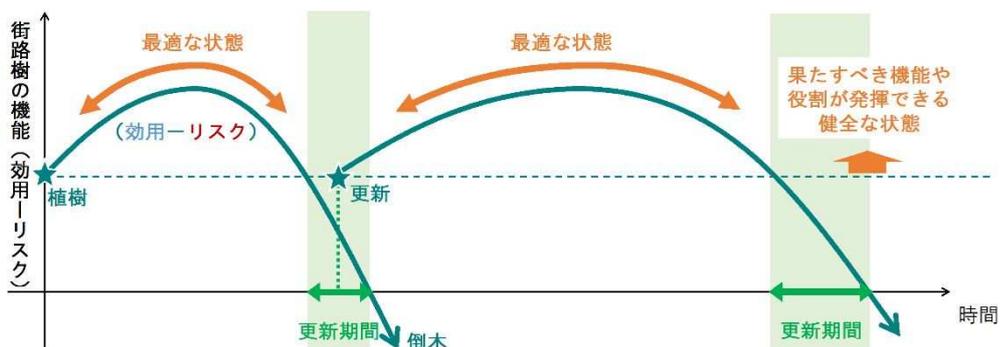


(1) 維持管理の最適化

植栽から更新までの維持管理を最適化することで街路樹を健全な状態に保ち、機能を最大化しつつトータルコストの抑制を図ります。

大木化・老木化の進行等により事故リスクが街路樹の緑としての効用より大きくなり、果たすべき機能や役割を発揮できる健全な状態を下回った場合には一定年数を目途に更新を行い、更新する場合には道路空間に見合った樹種を選択するなど、機能やコストを考慮しながら維持管理の最適化を図ります。

■街路樹の機能と管理水準のイメージ（成長の遅い樹種に更新した場合）

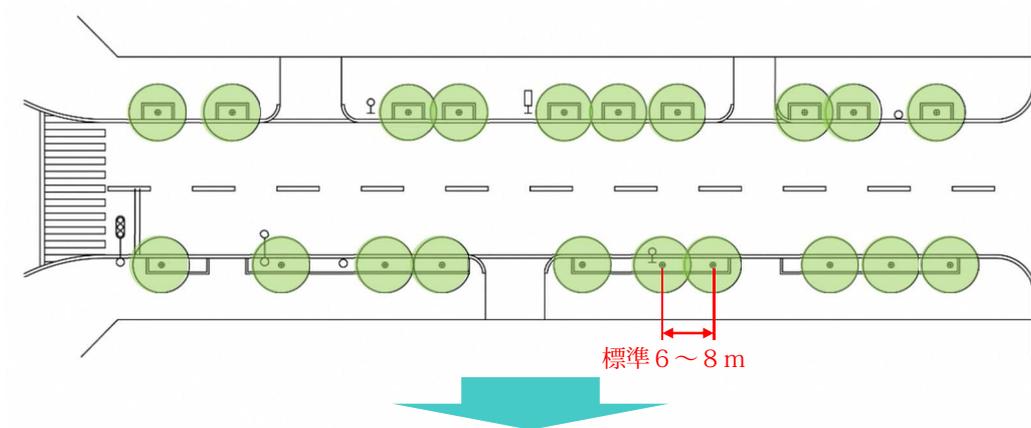


(2) 道路空間への適正配置

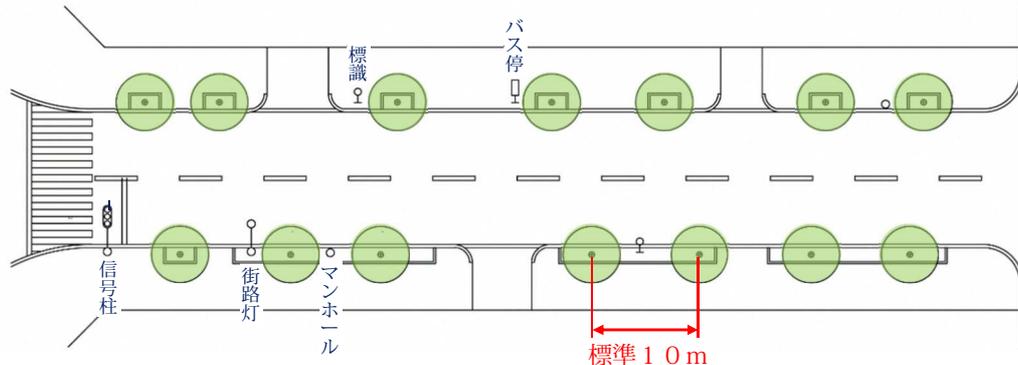
道路空間や沿道環境とのバランスを超えた街路樹や、歩道の有効幅員が確保できないなど現行の法令等に適合していない街路樹を更新、撤去することで、街路樹の道路空間への適正配置を図ります。

■ 適正配置のイメージ

【旧基準※1】 植栽間隔が狭い状態



【現在の基準※2】 適正な植栽間隔に配置し直した状態



※1 道路緑化基準（昭和56年5月）、道路空間緑化基準（平成15年4月）

※2 改定道路空間緑化基準（平成25年4月）

(3) 維持管理の質的向上

風格ある並木や街路樹の新緑や紅葉など美しい道路景観の形成により都市の魅力を高め、地域に愛される街路樹とするために、シンボル並木の形成や寄附による樹木更新など、市民が親しみと誇りを持てるよう維持管理の質的な向上を図ります。また、地域主体での花壇づくりや樹木の保全など、地域の住民や事業者が維持管理などに関わることができる取り組みを通して、より一層の連携を図ります。

■街路樹で都市の魅力高める



シンボル並木（桜通）



沿道の民間緑化と一体となった街路樹整備（千種区）

■地域の住民や事業者が維持管理に関わることができる取り組み



地域主体での花壇づくり（中区・中村区）



寄附による街路樹更新（北区・名東区）

3 市民意見の反映

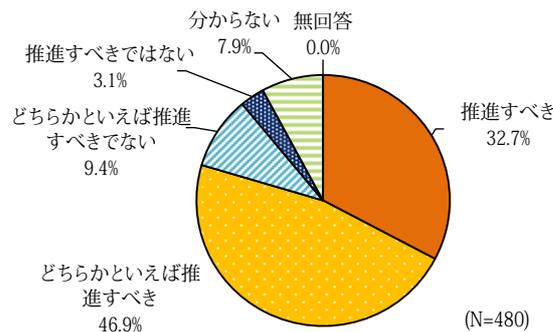
なごやプランの策定にあたり、街路樹再生の取り組みに関するアンケート調査を実施しました。その結果、街路樹再生の取り組みの一つとして実施している、街路樹の植え替えや撤去を推進すべきだと思う人の割合は約8割でした。

こうしたことから、本市では、道路の安全性の向上に重点を置き、道路空間と調和した地域から望まれる街路樹への更新を進めます。

■アンケート調査結果（令和2年度第1回ネット・モニターアンケートより抜粋）

名古屋市では、近年、老木化・大木化した高木の倒木や落枝等の事故が多く発生していることから、「街路樹再生」の取り組みの一つとして、高木（高さが3m以上に達する樹木）の植え替えや撤去を行っています。高木の植え替えや撤去は、緑の量が減少する一方、安全性の向上に役立っています。

●あなたは、街路樹（高木）の植え替えや撤去を推進すべきだと思いますか。（選択は1つ）



令和2年度第1回ネット・モニターアンケート

調査期間：令和2年6月12日（金）～6月22日（月）

調査方法：（ア）対象 市内在住の18歳以上の方で、市政に関心のある方（公募）、500人

（イ）調査方法 インターネットを通じてアンケートに回答

（ウ）回収率 調査対象500人に対して有効回収数480人、有効回収率96.0%

4 実行方針

街路樹再生プログラム（案）の試行結果や課題等を反映させ、今後の新たな5年間の実行計画として「なごやプラン」を策定し、取り組みを進めます。

「なごやプラン」では「道路空間と調和した街路樹づくり」「地域に愛される街路樹づくり」の2つの実行方針を掲げ、果たすべき機能や役割が発揮できる健全な街路樹の保全・育成・再生を図ります。

■実行方針



取り組みにあたっては、道路の安全性の確保と健全な街路樹の育成を目指し、道路空間と調和した樹種の選定や生育環境の改善に努め、地域との協議・連携を図ります。

■実行内容と取組手法

実行方針	実行内容	取組手法
1 道路空間と 調和した 街路樹づくり	1- 1 道路空間と調和した街路樹への更新	更新
	1- 2 狭幅員歩道の通行確保のための街路樹撤去	撤去
	1- 3 信号機や標識等の見通しを妨げる街路樹の撤去	撤去
	1- 4 街路樹診断等による不健全木の撤去	撤去
	1- 5 道路空間や街並みと調和のとれた街路樹とするための間伐	撤去
	1- 6 健全育成のためのせん定	せん定
	1- 7 災害時の安全性確保のためのせん定	せん定
	1- 8 道路空間や街並みと調和のとれた樹形に再生するせん定	せん定

2 地域に 愛される 街路樹づくり	2- 1 市民や地域に親しまれている並木道の更新	更新
	2- 2 市民や事業者からの寄附による街路樹の更新	更新
	2- 3 シンボルとなる並木を形成するための質の高いせん定	せん定

5 取組手法

(1) 取組手法 1 更新

ア 道路空間と調和した街路樹への更新

安全

魅力

コスト

路線ごと更新

大木化や老木化、生育環境の悪化により倒木等の事故リスクが高まっている街路樹を、道路空間と調和した街路樹へ更新することにより、安全性を確保します。

「みどりの都市軸」を形成する広幅員道路では、みどりのネットワークとしてふさわしい街路樹を、地域に身近な道幅の狭い道路などには、せん定頻度が低く根上がりができにくいあまり大きくならない街路樹を植栽するなど、道路空間との調和を図ります。

- 更新対象：35,000本（令和2年度調査により判明した更新対象樹木）
- 事業期間：35年（想定）
- なごやプラン対象：1,000本/年×5年＝5,000本

目標事業量	事業費
5,000本	1,700百万円

■更新対象路線の評価の視点

	評価の視点
1	生育状態・環境が悪化し、倒木の危険性が高く、老木化等の課題が多い路線
2	道路空間や沿道状況とのバランスを超えて大木化した路線
3	市民に過度な影響を与えている路線
4	地域要望、維持管理コストを考慮すべき路線

■事故リスクが高い樹種

種別	種数	樹種名
事故リスクが高い樹種 (市内の街路樹 1,000 本あたりの事故 件数が 1 件以上発生している樹種)	11 種	ユリノキ、ケヤキ、プラタナス、 エンジュ、クスノキ、サクラ類、 ナンキンハゼ、アメリカフウ、 アオギリ、イチョウ、アキニレ※

※アキニレは植栽本数が少ない(141本)が、倒木事故が発生しているため事故リスクが高い樹種とする。

■街路樹更新前後のイメージ



【更新前】アオギリ



【更新後】ハナミズキ

同一樹種・単木更新

市民に親しまれている並木道において、大木化・老木化した街路樹を更新することにより並木を再生し、事故を未然に防ぎ、名古屋のまちを印象づける道路景観の保全を図り魅力向上につなげます。まちの景観を変えることのないよう計画的かつ段階的に街路樹を更新します。

- 更新対象：約 3,500 本
- なごやプラン対象：100 本/年×5 年=500 本

目標事業量	事業費
500 本	355 百万円

■主な対象場所

樹種名	主な対象場所
サクラ類	すいどうみち緑道（千種区）、長堀飯田町第1号線（東区）、飯田松山町線（東区）、黒川（北区）、洗堰周辺（西区）、山崎川周辺（瑞穂区）、鯛取通（南区）、森孝戌線（守山区）、山の手通線（守山区）、藤が丘周辺（名東区）、香流川緑道（名東区）、植田線（天白区）など
ユリノキ	市役所周辺（中区）

■地域に親しまれている並木道



山崎川周辺



市役所周辺

ウ 市民や事業者からの寄附による街路樹の更新

魅力

地域が親しみと誇りを持てる並木を形成するため、市民や事業者からの寄附による更新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、さらに連携を深めることで魅力づくりを推進します。

- なごやプラン対象（想定）：60本/年×5年＝300本

想定事業量	想定事業費
300本	102百万円

■市民からの寄附による街路樹更新



中区呉服町通のオオカンザクラ



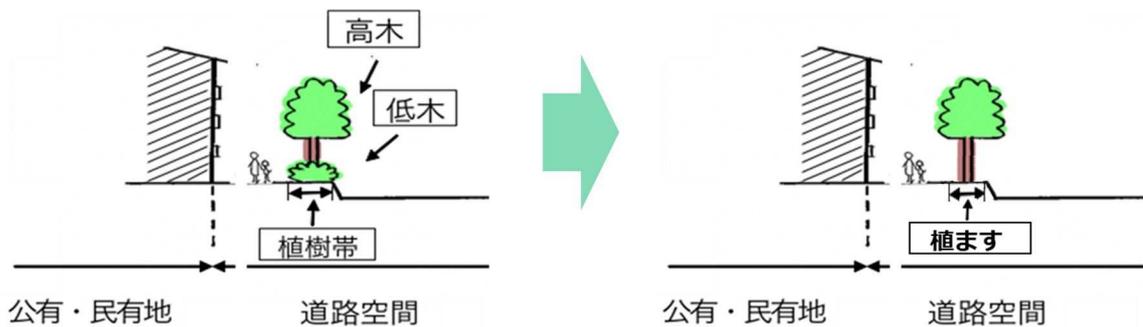
参考 植樹帯の改良について

高木の更新にあたり、歩道の有効幅員が法令等に適合しない一部の「植樹帯」については、街路樹更新や道路改良等の機会にあわせて「植ます」に改良するなど通行の安全性を確保します。

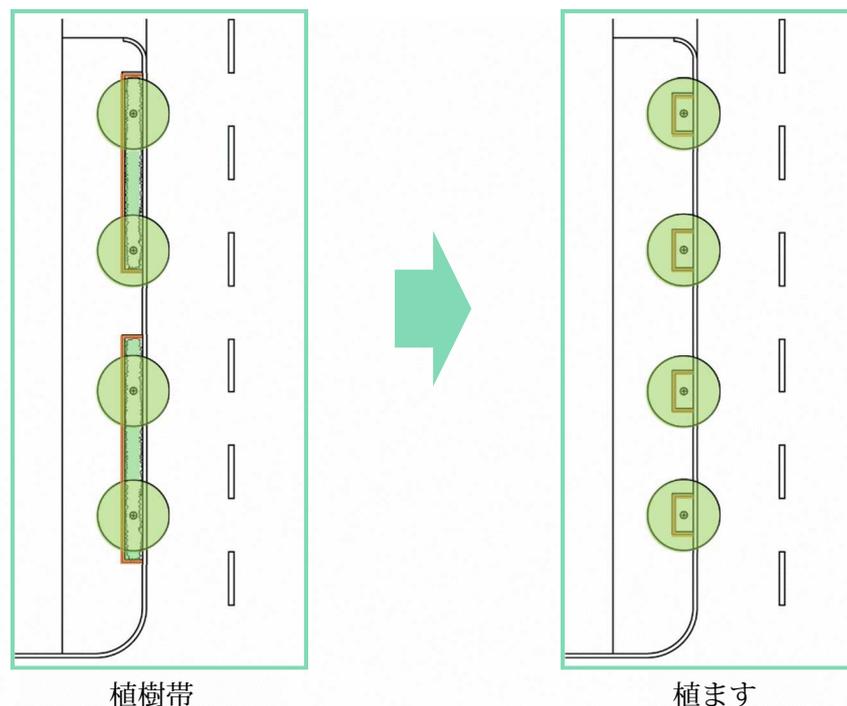
■街路樹の構成

高木	高さが3メートル以上に達する樹木
低木	高さが0.6メートル未満の樹木
植樹帯	高木、低木などを植えるために設けられる帯状の施設
植ます	主として高木を単独で植えるために設けられる施設

■植樹帯を植ますに改良するイメージ（断面図）



■植樹帯を植ますに改良するイメージ（平面図）



(2) 取組手法2 撤去

ア 狭幅員歩道の通行確保のための街路樹撤去

安全

現行の法令等に適合していない狭幅員歩道の街路樹を撤去し、歩行者の安全な通行空間を確保します。

特に、法令等に適合していない有効幅員 2.0m未満の狭幅員歩道の街路樹を優先的に撤去します。

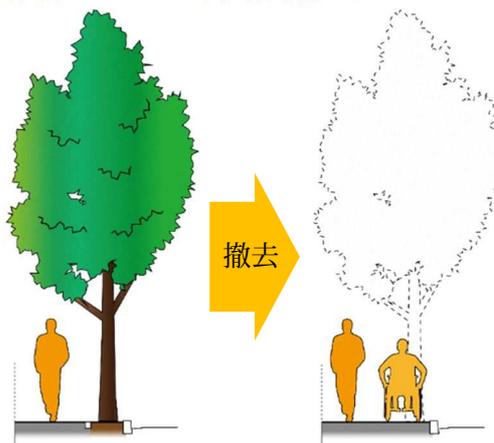
- 基準：原則として、歩道の有効幅員 2.0m 以上を確保
- 撤去対象：12,000 本（令和2年度調査により判明した狭幅員歩道の対象樹木）
- 事業期間：30 年（想定）
- なごやプラン対象：400 本/年×5 年=2,000 本

目標事業量	事業費
2,000 本	460 百万円

■撤去対象路線の評価の視点

評価の視点	
1	歩道の有効幅員
2	生育状態・環境が悪化し、倒木の危険性が高く、老木化等の課題が多い路線
3	道路空間や沿道状況とのバランスを超えて大木化した路線
4	市民に過度な影響を与えている路線
5	地域要望、維持管理コストを考慮すべき路線

■狭幅員歩道の通行確保のための街路樹撤去イメージ



イ 信号機や標識等の見通しを妨げる街路樹の撤去

安全

信号機や標識等に近接し、見通しを妨げ、通行に影響を与えている街路樹を撤去します。

- 基準：信号柱から 5m 以内には植栽しない
街路灯・電柱・道路標識から 3m 以内には植栽しない
- 撤去対象：3,300 本（信号支障 800 本、標識等支障 2,500 本）
- なごやプラン対象：200 本/年×3 年+100 本/年×2 年=800 本

目標事業量	事業費
800 本	184 百万円

■ 信号機を見えにくくしている街路樹・信号機に近接している街路樹



ウ 街路樹診断等による不健全木の撤去

安全 コスト

災害時に緊急輸送道路等の通行を確保するため、診断等により不健全と判断された街路樹の撤去を進めます。

- 撤去対象：樹木診断結果による撤去判定木
- なごやプラン対象：200本/年×5年=1,000本

目標事業量	事業費
1,000本	230百万円

■不健全と判断された街路樹



樹幹の亀裂による腐朽、空洞



キノコの発生（ベッコウタケ）
出典：街路樹の倒伏対策の手引き
（国土技術政策総合研究所）



地盤の状況が悪く、生育不良



樹木内部の腐朽、空洞

エ 道路空間や街並みと調和のとれた街路樹とするための間伐

安全 魅力 コスト

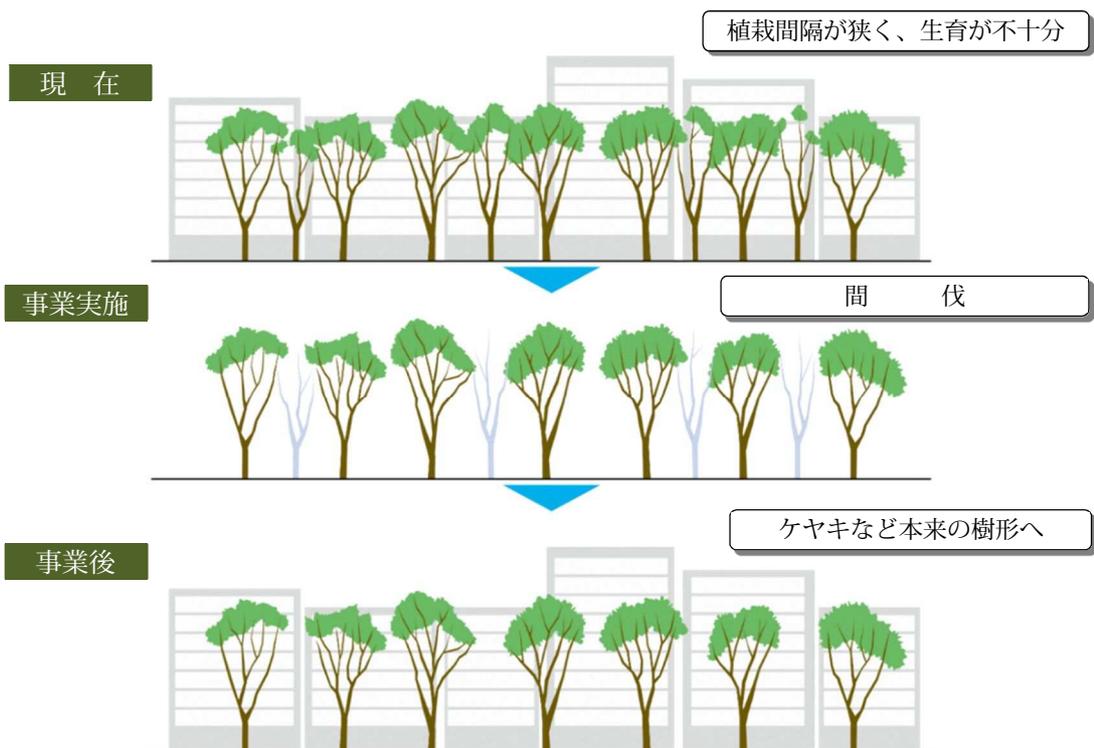
植栽間隔が狭く、枝が重なりあっている樹木の間伐を行い、道路空間や街並みと調和のとれた健全な街路樹を育成します。

また、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街路樹路線で、撤去しても十分な緑を確保できる場合、間伐や2列植栽の解消により良好な歩道の通行空間を確保します。

- 基準：植栽間隔は標準 10m を確保
- なごやプラン対象（想定）： 40 本/年×5 年=200 本

想定事業量	想定事業費
200 本	46 百万円

■間伐のイメージ



■2列植栽解消のイメージ



解消前



解消後

(3) 取組手法3 せん定

ア 健全育成のためのせん定

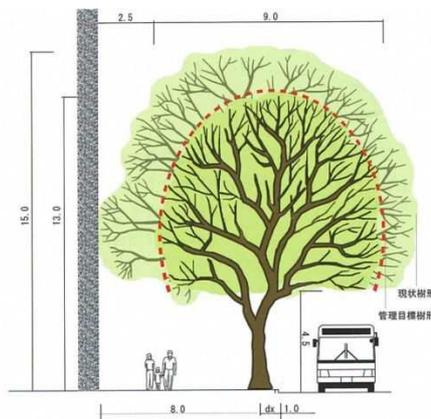
安全 魅力

街路樹を健全に保ち、かつ街並みの景観向上など果たすべき機能や役割を発揮させるために、定期的なせん定（整姿せん定）を行います。樹種ごとの特性や地域の状況に合わせて概ね1年から3年に1回の頻度で実施し、街並みと調和した並木を保全・育成します。

●なごやプラン対象：21,400本/年×5年

目標事業量	事業費
21,400本/年	627百万円/年

■せん定による街路樹のつくり直し



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)

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)

■主な樹種の標準的なせん定頻度

樹種名	標準的な頻度
ナンキンハゼ	1年に1回
アオギリ	
アメリカフウ等	

樹種名	標準的な頻度
トウカエデ	1～2年に1回
イチョウ	3年に1回
エンジュ	

イ 災害時の安全性確保のためのせん定

安全

名古屋市災害対策実施計画に基づき、緊急輸送道路を対象に街路樹を健全に保ち、台風等の強風の影響を低減させるためのせん定を行い、安全性の向上を図ります。

●なごやプラン対象：2,400本/年×5年

目標事業量	事業費
2,400本/年	70百万円/年

■緊急輸送道路の街路樹せん定



せん定前（プラタナス）



せん定後（プラタナス）

ウ シンボルとなる並木を形成するための質の高いせん定

安全

魅力

本市を代表する道路において、シンボルとなる並木を形成するため将来樹形を見越したせん定を毎年きめ細やかに行うなど、街路樹の魅力向上を図り美しい道路景観を創出します。

●なごやプラン対象（想定）：300本/年×5年

想定事業量	想定事業費
300本/年	10百万円/年

■対象となる街路樹路線

シンボル並木

広小路通、大津通、久屋大通、
桜通、錦通、若宮大通

■シンボル並木



広小路通のケヤキ



大津通のケヤキ



桜通のイチヨウ



若宮大通のトウカエデ

エ 道路空間や街並みと調和のとれた樹形に再生するせん定（樹高抑制）

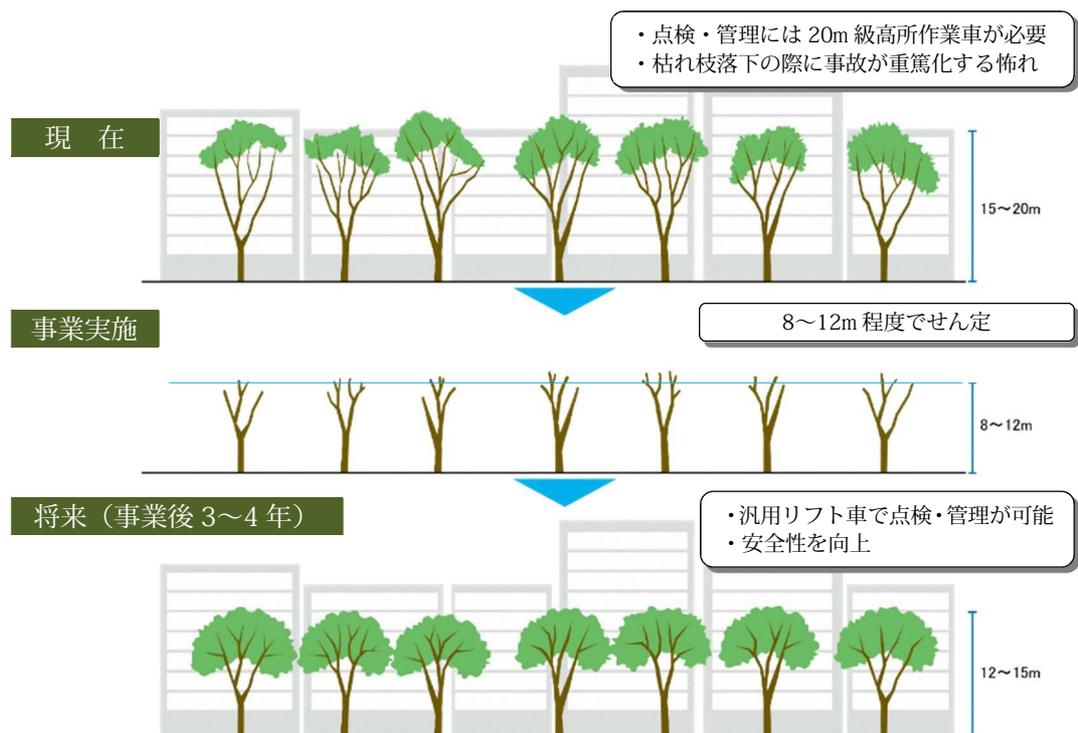
安全 魅力

道路空間に対して大きくなりすぎた樹木について、樹高抑制を行うことで、枯れ枝の落下の危険性を低減させるとともに、街並みと調和のとれた樹形に再生します。

●なごやプラン対象（想定）：160本/年×5年

想定事業量	想定事業費
160本/年	6百万円/年

■樹高抑制のイメージ



標準的な汎用リフト車での点検や管理が可能な高さまで樹高を下げ、安全性を確保します。

6 目標事業量及び事業費

令和3年度～7年度（5年間）

取組手法	事 項	目標事業量 (想定事業量)	事業費 (想定事業費)
取組手法 1 更新	ア 道路空間と調和した 街路樹への更新	5,000 本	1,700 百万円
	イ 地域に親しまれている 並木道の更新	500 本	355 百万円
	ウ 市民や事業者からの寄附 による街路樹の更新	(300 本)	(102 百万円)
合 計		5,500 本 (300 本)	2,055 百万円 (102 百万円)
取組手法 2 撤去	ア 狭幅員歩道の通行確保の ための街路樹撤去	2,000 本	460 百万円
	イ 信号機や標識等の見通しを 妨げる街路樹の撤去	800 本	184 百万円
	ウ 街路樹診断等による 不健全木の撤去	1,000 本	230 百万円
	エ 道路空間や街並みと調和のとれた 街路樹とするための間伐	(200 本)	(46 百万円)
合 計		3,800 本 (200 本)	874 百万円 (46 百万円)
取組手法 3 せん定	ア 街路樹の健全育成のための せん定	21,400 本/年	627 百万円/年
	イ 災害時の安全性確保のための せん定	2,400 本/年	70 百万円/年
	ウ シンボルとなる並木を 形成するための質の高いせん定	(300 本/年)	(10 百万円/年)
	エ 道路空間や街並みと調和のとれた 樹形に再生するせん定（樹高抑制）	(160 本/年)	(6 百万円/年)
合 計		23,800 本/年 (460 本/年)	697 百万円/年 (16 百万円/年)

7 事業の効果

なごやプランを着実に推進することで、街路樹の健全化を図り、事故リスクを低減させるとともに、災害にも強い安全な街路樹とします。これによって、誰もが安心して通行できる良好な歩道空間を確保します。

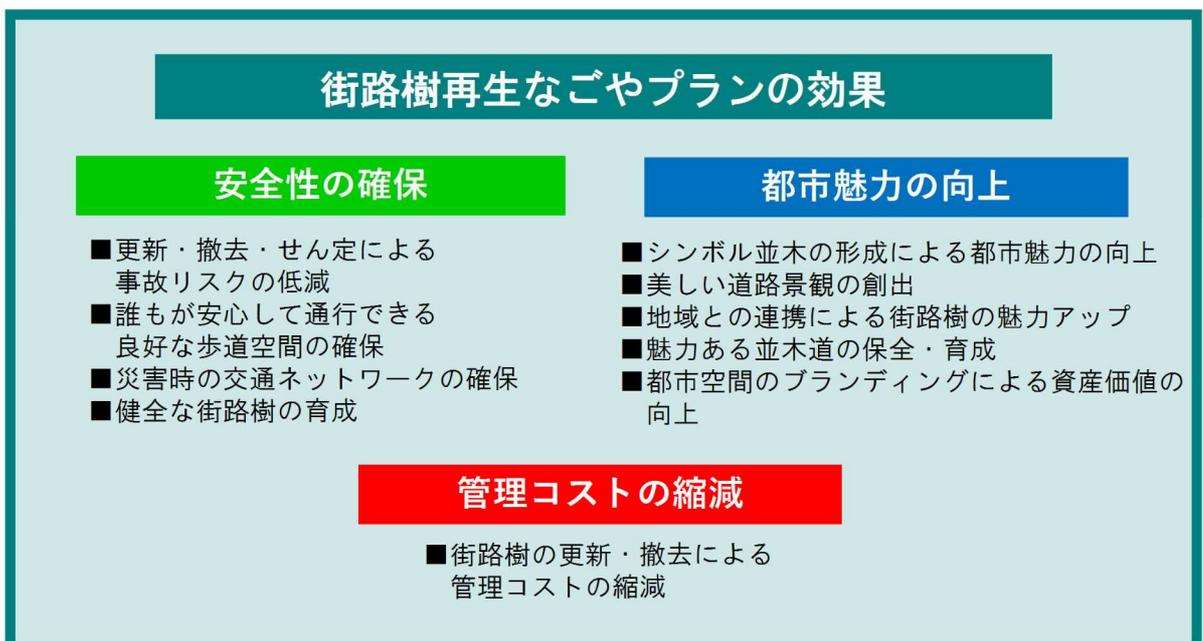
また、道路空間と調和した都市の魅力につながる美しい景観を創出し、まちの価値向上やブランディングにも寄与する街路樹とするとともに、市民や事業者等との連携により、地域からも愛される街路樹としていきます。

さらに、街路樹の更新や撤去が進むことで、現在のせん定費用や、植え替え後の若木が成長するまでの期間のせん定費用が不要となることに加え、せん定頻度の少ない樹種に植え替えることによってせん定費用は減少し、管理コストの縮減を図ることができます。

今後、樹木の生長に伴い老木化・大木化がさらに進行し、せん定費用や更新、撤去に係る工事費用が増加するだけでなく、事故リスクが高まることが想定されるため、街路樹再生の取り組みを早急に進めることが必要です。

なごやプランに継続的に取り組むことにより、次世代へとつながっていく持続可能な街路樹としていくことを目指していきます。

■なごやプランによる効果

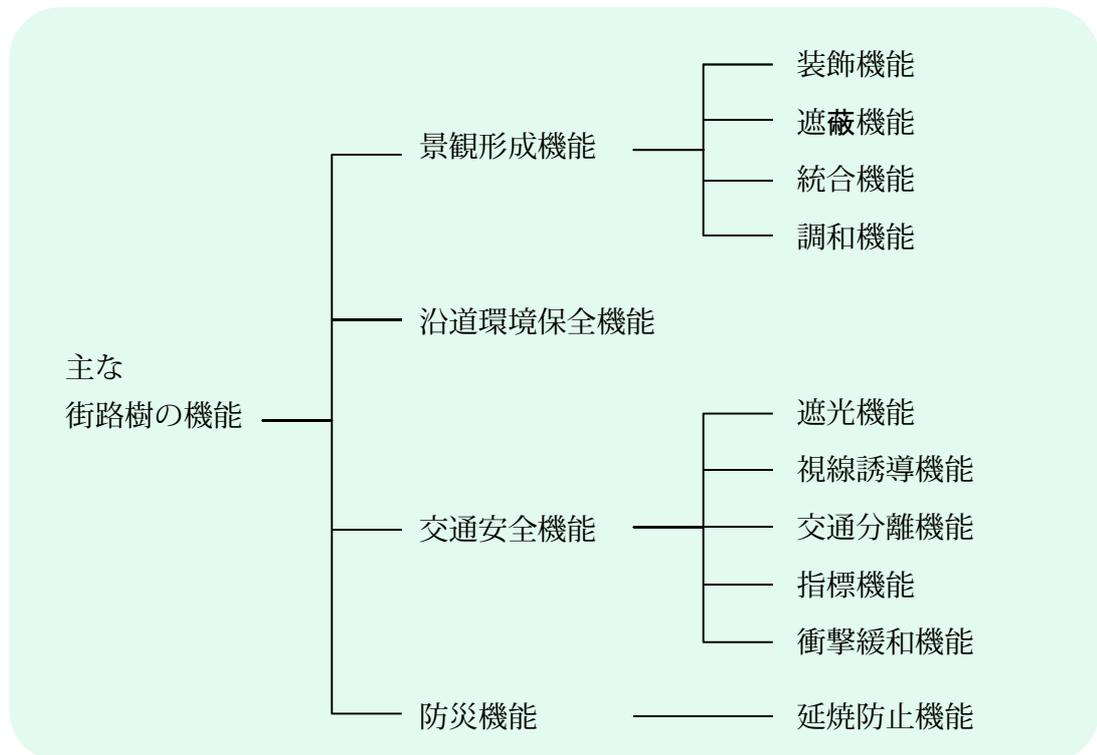


<資料編>

1	街路樹の機能.....	1
2	名古屋市の街路樹のデータ.....	3
	(1) 街路樹本数.....	3
	(2) 区別の街路樹本数.....	4
	(3) 街路樹（高木）密度の都市間比較.....	5
3	アンケート結果.....	6
	(1) 令和2年度第1回ネット・モニターアンケート.....	6
	(2) 名古屋市公式LINEアンケート.....	12
4	街路樹の法的位置付け.....	14
	(1) 道路法.....	14
	(2) 道路構造の技術的基準を定める条例.....	14
5	道路植栽に関わる制約等.....	18

1 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、以下のような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。街路樹の役割は、時代とともに変化し、それに伴い発揮すべき機能も多様化しています。近年では、都市の価値向上、まちづくり、地域の活性化といった、新たな機能の発揮と都市のブランディングにも寄与しています。



(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、自動車運転者にとってその道路の地形、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

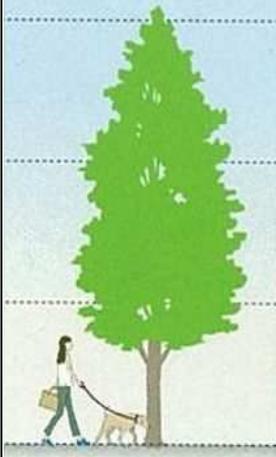
ア 延焼防止機能

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。

2 名古屋市の街路樹のデータ

(1) 街路樹本数

(令和3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	95,283 本 トウカエデ始め 88 種類	50,098 本 サザンカ始め 43 種類	2,183,777 本 ヒラドツツジ始め 88 種類	2,329,158 本
中央 分離帯	2,007 本 クスノキ始め 17 種類	93,754 本 カナメモチ始め 25 種類	420,278 本 ヒラドツツジ始め 57 種類	516,039 本
合 計	97,290 本 トウカエデ始め 91 種類	143,852 本 カナメモチ始め 51 種類	2,604,055 本 ヒラドツツジ始め 101 種類	2,845,197 本

※樹種数については、市内に5本以上ある樹種とする。

(令和3年4月1日現在)

歩道の連続植栽延長	488.5 km
中央分離帯緑化延長	205.5 km
人口1万人当たりの街路樹（高木・中木）本数 （国土交通省管理分を含む）	1,199 本 （人口2,320,719人）

(2) 区別の街路樹本数

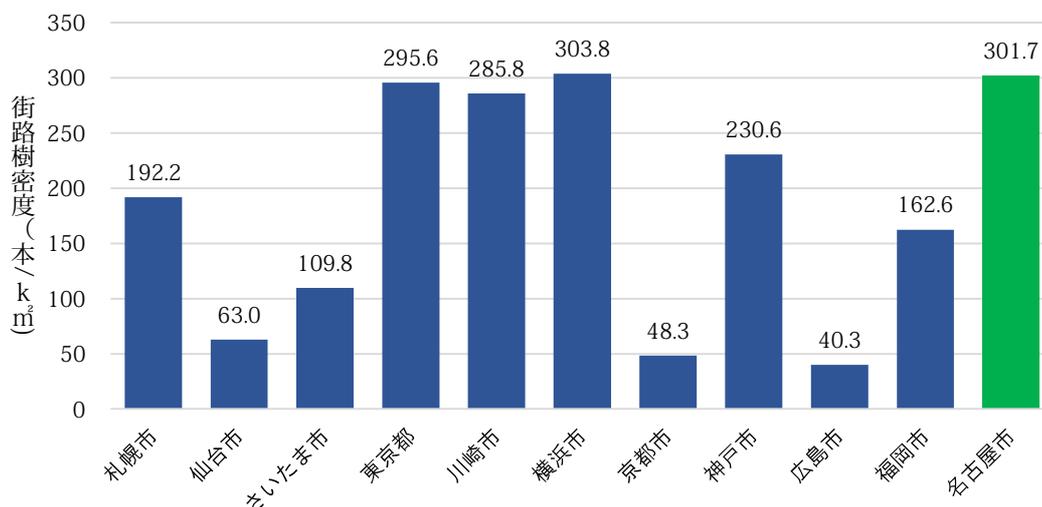
(令和3年4月1日現在)

区名	高木 (本)	連続植栽 (km)
千種	8,574	38.4
東	4,087	19.8
北	4,855	21.1
西	4,614	26.3
中村	5,050	24.7
中	7,268	34.8
昭和	4,177	21.7
瑞穂	4,254	23.2
熱田	3,292	17.0
中川	6,543	40.2
港	8,734	46.8
南	4,407	18.2
守山	8,552	51.1
緑	9,468	49.1
名東	6,582	25.2
天白	6,833	30.9
合計	97,290	488.5

(3) 街路樹（高木）密度の都市間比較

名古屋市の街路樹（高木）は、市域における街路樹密度として大都市の中でもトップクラスとなっています。

■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）
（令和 2 年 4 月 1 日現在）



3 アンケート結果

(1) 令和2年度第1回ネット・モニターアンケート

500人の市民モニターを公募し、インターネットを活用した調査を実施するもので、街路樹についてアンケートを行いました。

調査結果抜粋

- 街路樹に期待することは、「新緑・花・紅葉など四季を感じられること」が約8割でした。
- 道幅の狭い歩道に植える街路樹は、「低めの高木」、「花が咲く高木」「災害に強い丈夫な高木」の順で上位を占めました。

ア 調査期間

令和2年6月12日（金）～6月22日（月）

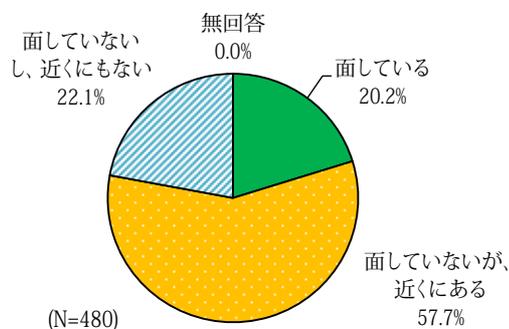
イ 調査方法

- (ア) 対象 市内在住の18歳以上の方で、市政に関心のある方（公募）、500人
- (イ) 調査方法 インターネットを通じてアンケートに回答
- (ウ) 回収率 調査対象500人に対して有効回収数480人、有効回収率96.0%

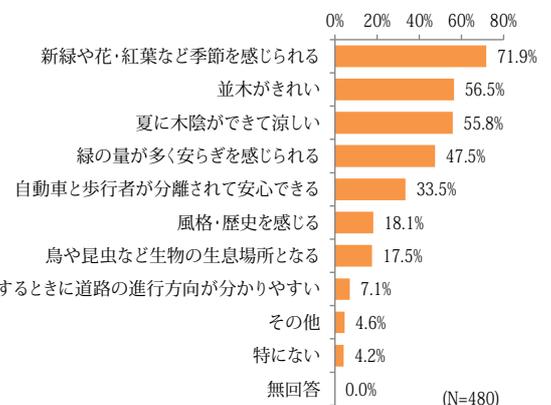
ウ 回答集計結果

※各図表の「N」は、回答者数を表しています。

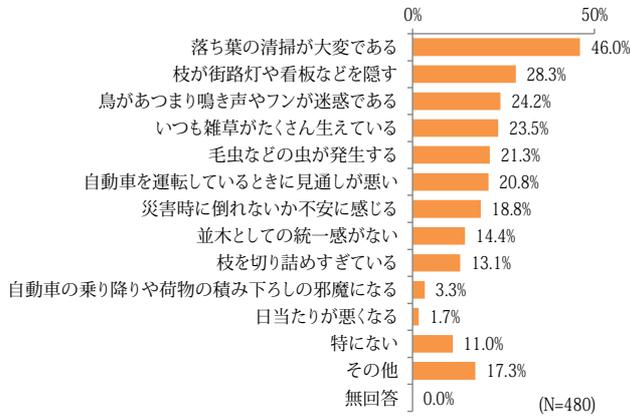
問1 街路樹には高さが3メートル以上になる高木と、高さが0.6メートル未満の低木があります。あなたのお住まいは街路樹（高木）のある道路に面していますか。（選択は1つ）



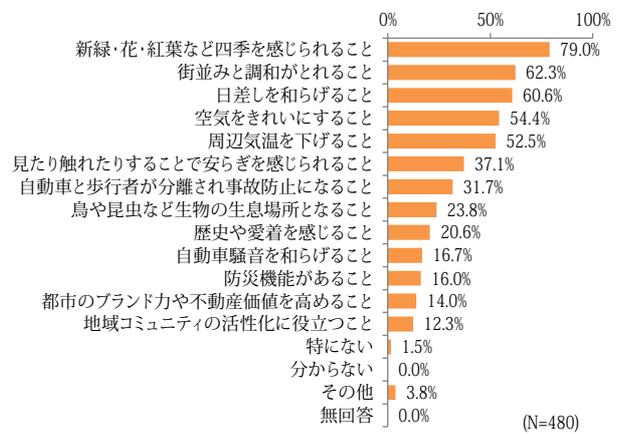
問2 名古屋市街路樹について、あなたが感じているイメージなどについておたずねします。あなたは、名古屋市街路樹にどのようなプラスイメージをお持ちですか。（選択はいくつでも）



問3 あなたは、名古屋市の街路樹にどのようなマイナスイメージをお持ちですか。(選択はいくつでも)

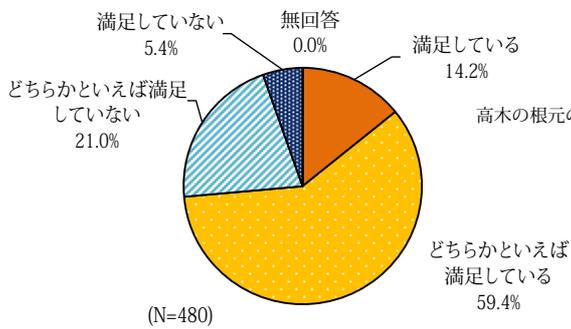


問4 あなたが、街路樹に期待することは何ですか。(選択はいくつでも)

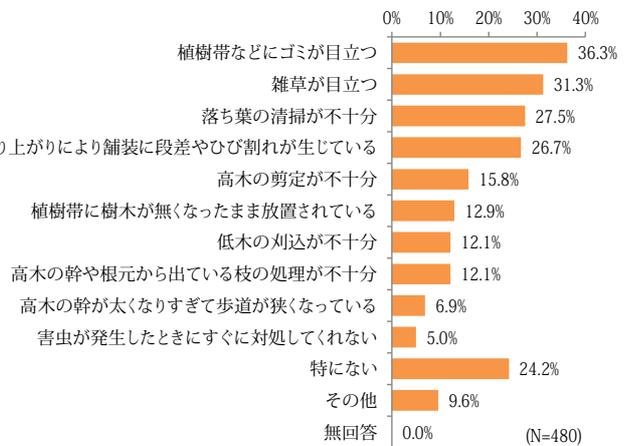


名古屋市では日頃、低木の刈込、高木の剪定及び除草などの維持管理を行っています。

問5 あなたは、名古屋市の街路樹の維持管理について、満足していますか。(選択は1つだけ)

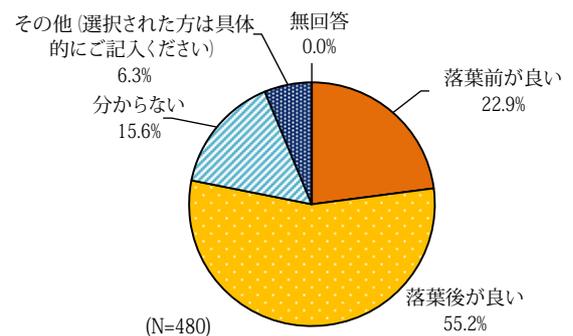


問6 あなたが、名古屋市の街路樹の維持管理について、不満に思うことは何ですか。(選択はいくつでも)



名古屋市では、街路樹（高木）の種類ごとの特性に合わせて、必要に応じて大がかりな剪定を行っています。ただし、秋に紅葉を経て落葉する樹木については、市民の皆さまから剪定をする時期について、通気性や日当たり・落ち葉清掃の観点から早くすべきという声と、日差しの緩和や紅葉を楽しみたいという観点から遅くすべきという声をいただいています。

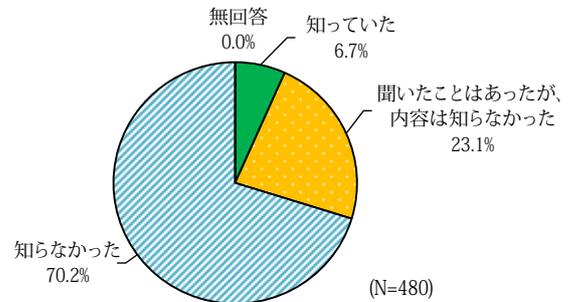
問7 あなたは、紅葉する街路樹（高木）について、大がかりな剪定はいつが良いと思いますか。(選択は1つ)



名古屋市では、老木化・大木化した街路樹（高木）が美しい並木となるよう植え替え等を行ったり、安全性確保のため場所や樹木の種類に合わせて適切な剪定を行ったり、街の魅力向上を目指すためシンボルとなる並木を形成することにより、「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」の取り組みを進めています。

問8 あなたは、名古屋市の行っている「街路樹再生」の取り組みを知っていましたか。

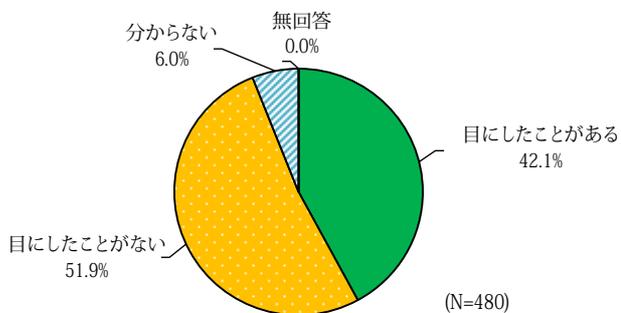
（選択は1つ）



名古屋市では、近年、老木化・大木化した高木の倒木や落枝等の事故が多く発生していることから、「街路樹再生」の取り組みの一つとして、高木の植え替えや撤去を行っています。高木の植え替えや撤去は、緑の量が減少する一方、安全性の向上に役立っています。

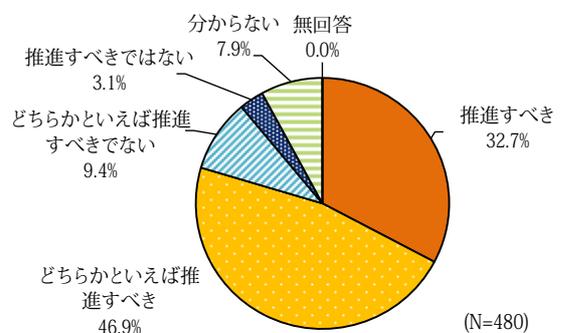
問9 あなたは、名古屋市が行っている街路樹（高木）の植え替えや撤去の取り組みを目にしたことがありますか。

（選択は1つ）

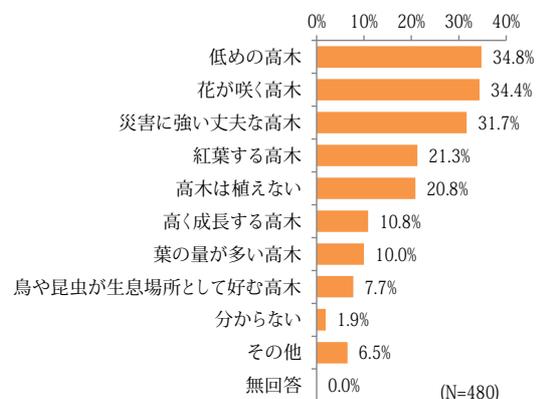


問10 あなたは、街路樹（高木）の植え替えや撤去を推進すべきだと思いますか。（選択は1つ）

（選択は1つ）

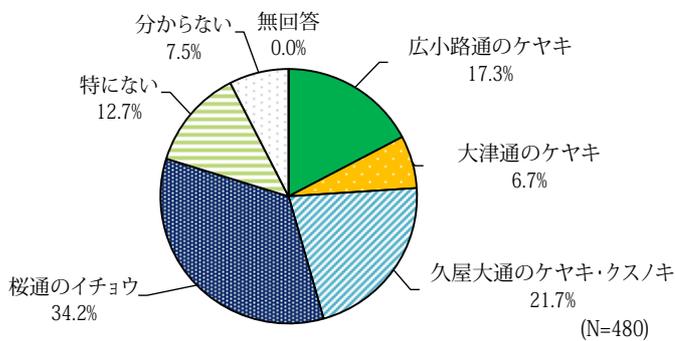


問11 あなたは、道幅の狭い歩道に植える街路樹は、どのような高木が良いと思いますか。（選択はいくつでも）



名古屋市では、「街路樹再生」の取り組みの一つとして、街の魅力向上を目指した「シンボル並木」の形成を行っています。そして、広小路通のケヤキ、大津通のケヤキ、久屋大通のケヤキ・クスノキ、桜通のイチョウを名古屋市の顔となるシンボル並木として位置付け、街の魅力向上に繋がるよう努めています。今後もこの4つ以外にも、街のシンボルとなりうる並木を検討していく予定です。

問 12 名古屋市の定める「シンボル並木」のうち、あなたが、街のシンボルとしてふさわしいと思う並木はどれですか。(選択は1つ)



問 13 名古屋市の定める4つの「シンボル並木」以外に、街のシンボルとしてふさわしいと思う並木があれば教えてください。(通りの名前や付近の地名、樹木の名前など)

- ・ハナミズキ
 - ・山崎川の桜並木
 - ・藤が丘の桜並木
 - ・地下鉄高岳駅近くのオオカンザクラの並木道
 - ・熱田区の一ツバタゴ
- ほか
(N=272)

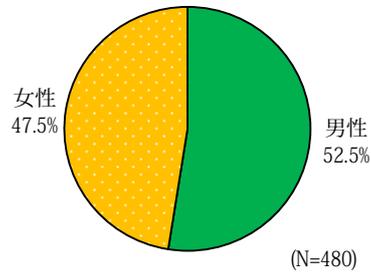
問 14 街路樹に関してご意見があればご自由にご記入ください。

- ・台風などによる倒木で人命に被害が及ぶ場合があるため、安全面を第一に管理していただきたい。
 - ・伸び放題で信号機が隠れてしまっているところを見かける。
 - ・緑があると心が和みますし、暑さを緩和してくれるなど環境にも利点が多いと考えます。一方で常に完璧に手入れができるかという予算の面からも難しいような気がします。重点的に整備するところと街路樹をなくすところをメリハリをつけて整備していくのが良いように思います。
 - ・街路樹は出来るだけあってほしいと感じていましたが、今回のアンケートで管理等に色々問題があることもわかりました。それでも憩いとなる街路樹をこれからもつくってほしいです。
 - ・花の綺麗な木の並木は人々の心を癒し季節を感じることができると思います。そんな並木の散歩道が名古屋に増えると嬉しいです。
- ほか

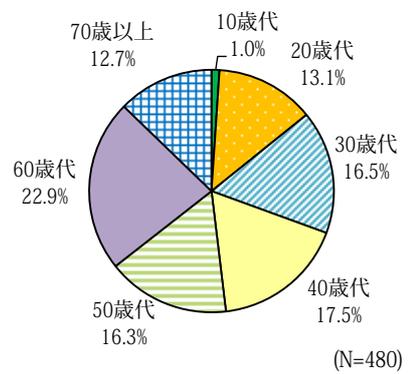
(N=290)

■属性集計

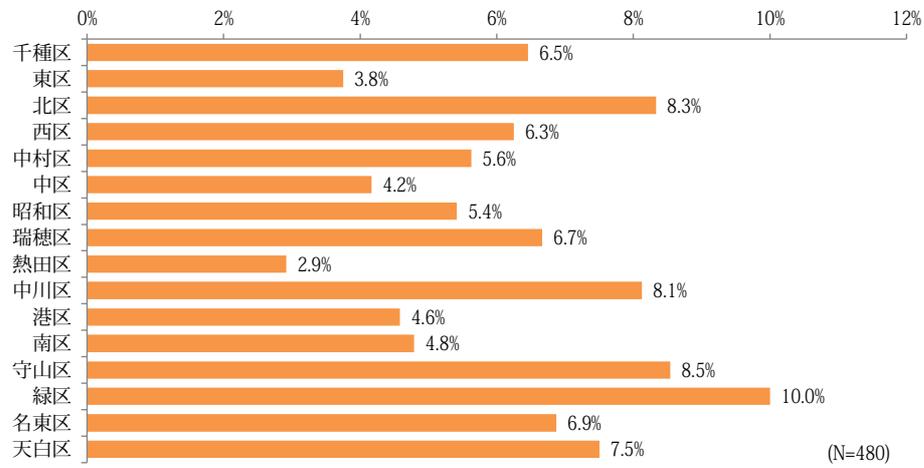
(ア) 性別



(イ) 年代



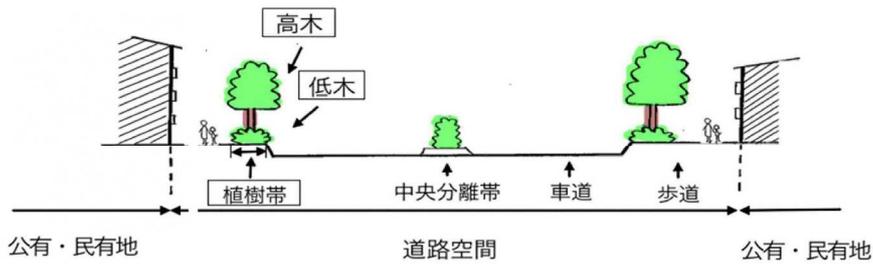
(ウ) 居住区



エ アンケート添付資料 別添1

■街路樹の構成

高木	高さが3メートル以上に達する樹木
低木	高さが0.6メートル未満の樹木
植樹帯	高木、低木などを植えるために設けられる帯状の植栽



別添2

■街路樹撤去・更新イメージ写真



撤去イメージ



更新イメージ

別添3

■名古屋市の顔となるシンボル並木



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) 名古屋市公式LINEアンケート

名古屋市公式LINEを活用した調査を実施するもので、街路樹についてアンケートを行いました。

調査結果抜粋

- 街路樹に期待することは、「新緑・花・紅葉など四季を感じられること」が約9割でした。
- 道幅の狭い歩道に植える街路樹は、「災害に強い丈夫な高木」、「花が咲く高木」、「低めの高木」の順で上位を占めました。

ア 調査期間

令和2年5月27日(水)～6月2日(火)

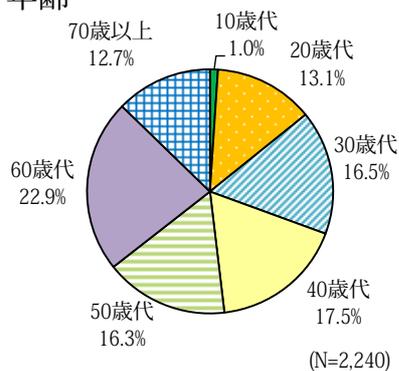
イ 調査方法

- (ア) 対象 友だち登録者、21,978人(令和2年3月10日現在)
- (イ) 調査方法 LINEを通じてアンケートに回答
- (ウ) 回収率 有効回収数2,240人、有効回収率10.2%

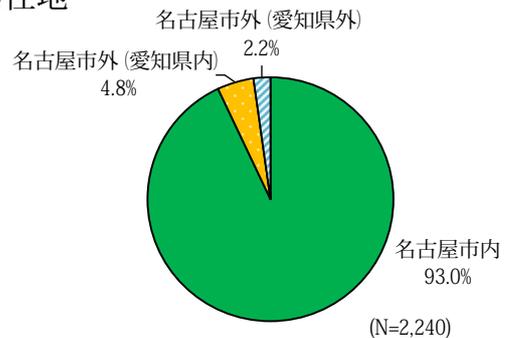
ウ 回答集計結果 ※各図表の「N」は、回答者数を表しています。

■属性集計

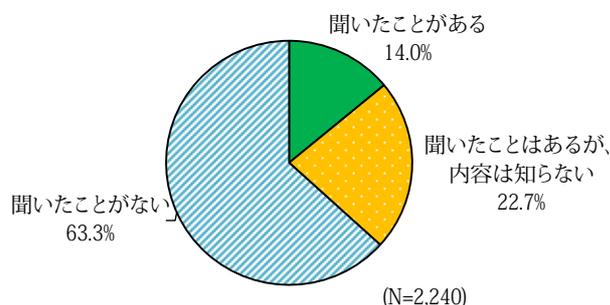
(ア) 年齢



(イ) 居住地

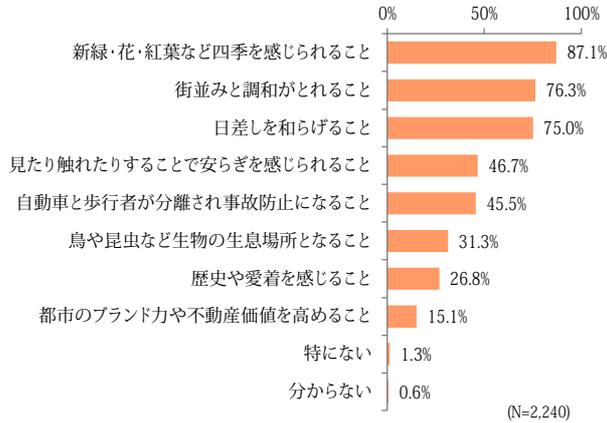


Q1 名古屋市の行っている「街路樹再生」について、「街路樹再生」という言葉を聞いたことがありますか。

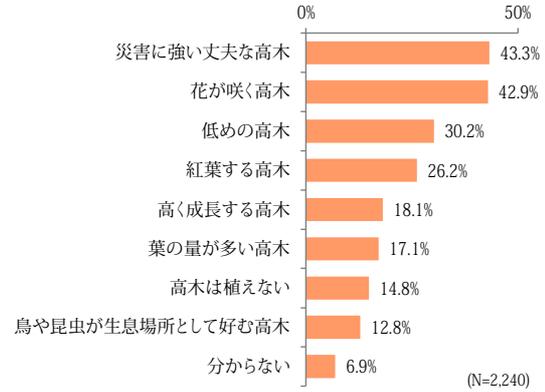


Q2 あなたが街路樹に期待することは何ですか。

(選択はいくつでも)



Q3 あなたは、道幅の狭い歩道に植える街路樹は、どのような高木が良いと思いますか。(選択はいくつでも)



4 街路樹の法的位置付け

街路樹は「道路法」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を定めています。

(1) 道路法 (昭和 27 年 6 月 10 日制定)

(用語の定義)

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又は工作物で、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 (平成 24 年 12 月 28 日制定)

(植樹帯)

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。改正後、「樹木の更新」にかかる項目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)

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の部分をいう。

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。

5 道路植栽に関わる制約等

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、電柱などの占用物件があり、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ふまえて、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（道路の占用の許可）

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しよう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、自動運行補助施設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のほか、道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのある工作物、物件又は施設で政令で定めるもの

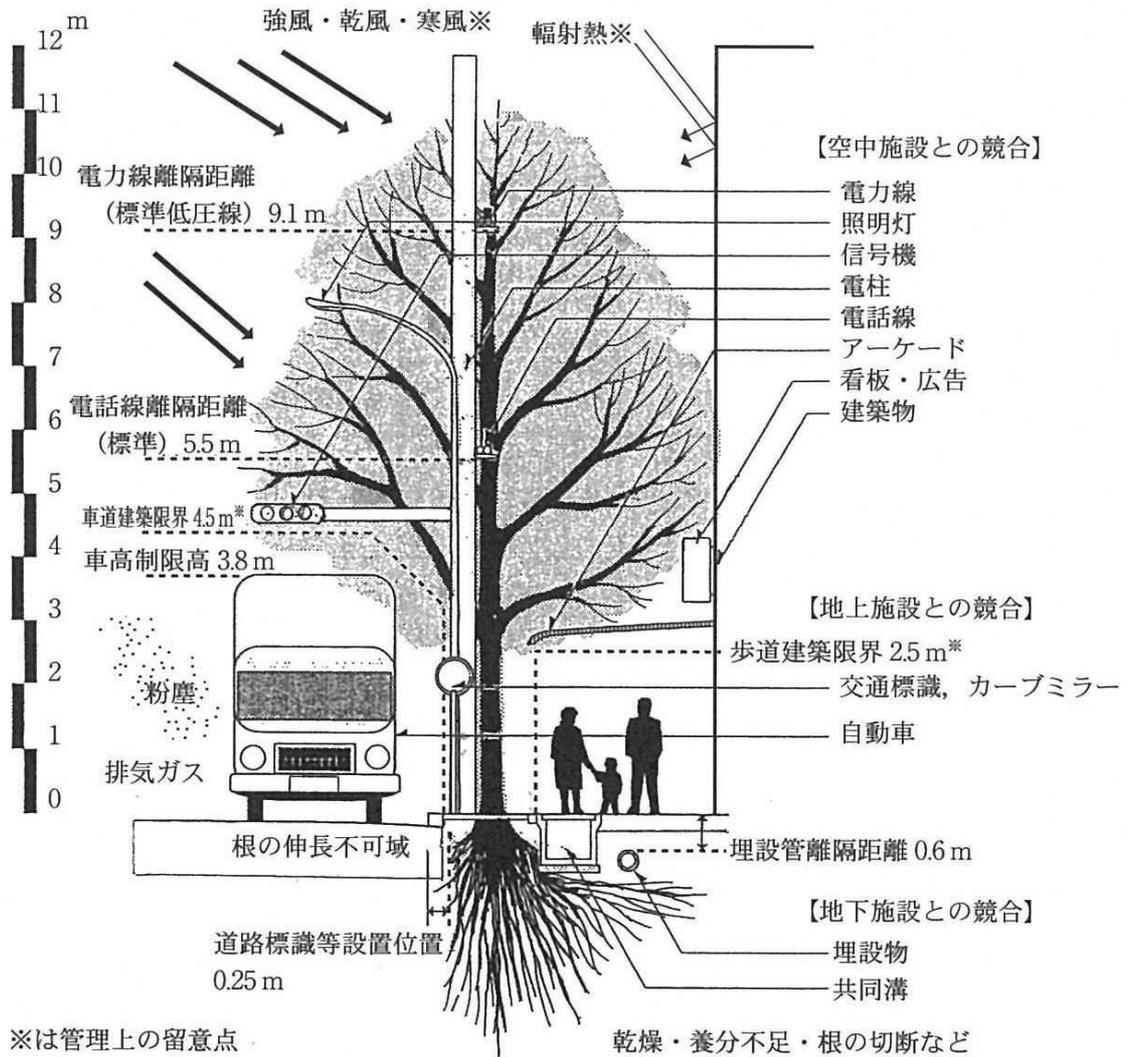
■街路樹に関連深い占用物件

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者道（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」(財)経済調査会)

街路樹再生なごやプラン

令和3年10月

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：052-972-4142

URL：<http://www.city.nagoya.jp>