

埼玉県街路樹マネジメント方針

埼玉県県土整備部道路環境課

令和3年4月

目 次

I. はじめに	1
埼玉県街路樹マネジメント方針とは	2
II. 埼玉県における街路樹の現状と課題	3
1.経緯	3
2.現状	4
3.課題	9
III. 課題解決に向けた取り組み	14
1.基本的な考え方（街路樹のあり方）	14
2.取り組みの視点	15
IV. 街路樹の整備・管理について	16
1.街路樹の整備	16
(1) 新たな街路樹整備のルール	16
(2) 街路樹剪定マニュアルに基づく維持管理	20
(3) シンボルロードの形成	21
2.街路樹の再配置	24
(1) 中高木の撤去	24
(2) 高木の間引き	26
(3) 植樹帯（低木）の撤去	27
V. 合意形成	28
VI. 今後の検討	29
VII. 街路樹のあり方検討会について	30
参考編①街路樹マネジメント方針(案)に関する ロードサポート団体へのアンケート調査	31
参考編②要望(苦情)の分析	37

1.はじめに

街路樹など道路の緑化は、美しい景観の創出にとどまらず複合的な役割を有している。特に都市地域においては自然環境の保全などの効果も期待され、住民や道路利用者からは「うるおい」や「やすらぎ」など「癒しの効果」も求められる。

経済成長期以降、県民の環境問題への関心の高まりを背景に、道路整備において利用者の快適さや地域環境への配慮が強く求められるようになった。これに対し埼玉県では、「快適でうるおいのある道路環境づくり」を目指し、県管理道路の積極的な緑化を行ってきた。その結果、現在では4万7千本を超える高木と延長542kmの植樹帯、植樹帯の管理を行うに至っている。

一方、街路樹の多くは植栽後30年以上の年月が経過し、植栽時の想定をはるかに超えて成長し大木化または老木化したことにより、交通安全の阻害や、腐朽、枯損による倒伏、景観上の問題など様々な課題が顕在化している。

県管理道路の維持管理予算は微増が続いているが、労務単価や諸経費の上昇、街路樹の成長による作業負担増等により、剪定本数など各年度で対応できる作業量は減ってきている。多くの要望や苦情の対応等優先せざるを得ないなかで、適切な時期、頻度の剪定など計画的な維持管理まで手が回らず、街路樹に求められる「景観向上」や「環境保全」、「緑陰形成」といった機能は十分発揮できない状況にある。

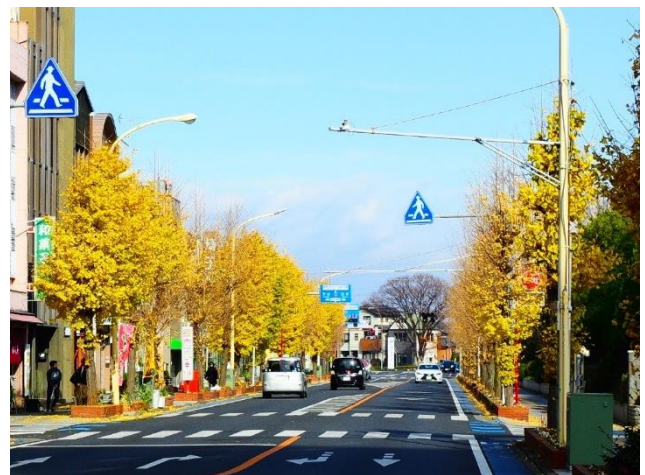
街路樹を取り巻く環境の変化と顕在化する課題に対し、道路利用者の安全確保を第一に考えながらメリハリのある効果的な街路樹のあり方を検討し、街路樹のマネジメント方針として示す必要がある。

【景観向上や緑陰形成が図られた街路樹の例】



国道463号のケヤキ並木

「日本一長いけやき並木」として県民に親しまれる。みどり豊かな道路景観と緑陰による快適な歩行空間を創出するなど、住民や道路利用者にはうるおいとやすらぎを与える。



県道熊谷羽生線（ラグビーロード）のイチョウ並木

ラグビータウン熊谷において主要駅とラグビー場を結ぶ。道路空間に合わせて自然樹形の相似で仕立てられたイチョウ並木の統一美が景観を創る。秋には街を黄金色に彩り四季を演出する。

【本方針案による取組のイメージ】

シンボルロードとして個別の維持管理計画をつくり、将来にわたる維持・保全を図る。

【本方針案による取組のイメージ】

引き続き、街路樹剪定マニュアルに基づき計画的な維持管理を行う。

埼玉県街路樹マネジメント方針とは

この方針は、県管理の街路樹について、限られた予算の中で求められる機能が将来にわたり持続的に発揮されるよう、メリハリのある効果的な街路樹のあり方を踏まえ、その整備や管理の方法を定めるものである。街路樹を植樹すべき場所と避けるべき場所の考え方を整理し、新たな街路樹の整備 及び 街路樹の再配置 について方針を定める。

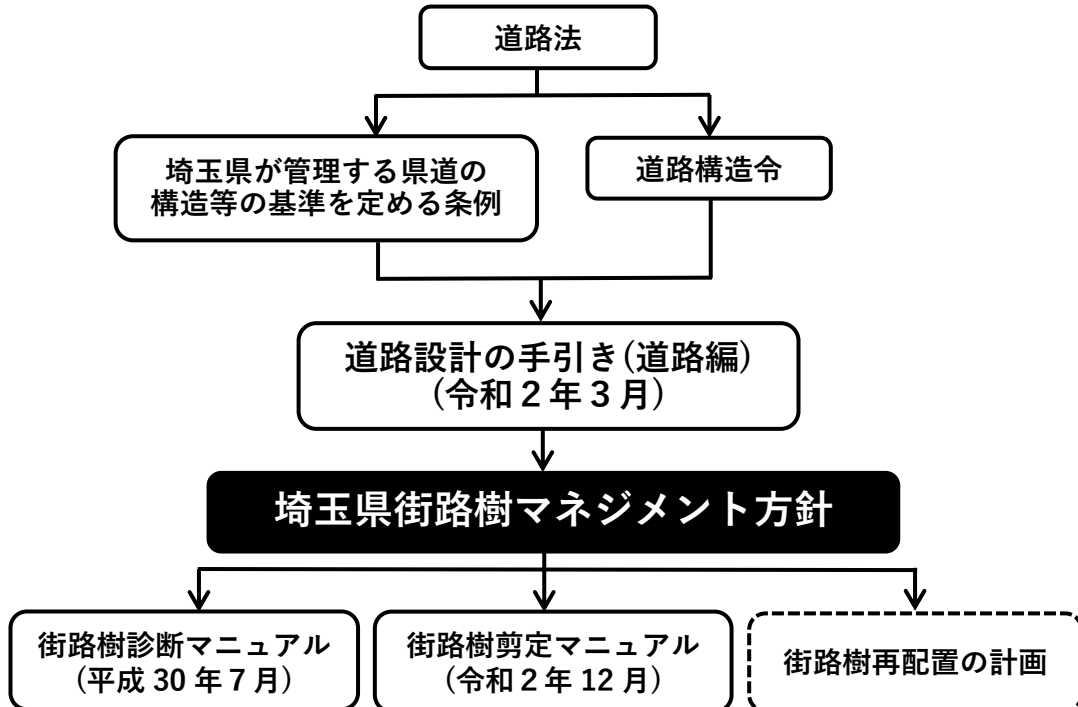


図 I-1 マネジメント方針の位置づけ

II. 埼玉県における街路樹の現状と課題

1. 経緯

■ 街路樹に関する施策

- 1994年(平成6年) : 「うるおいのある彩の国の道づくり(緑の3倍増計画)」策定
(平成6年度～平成19年度)
「快適でうるおいのある道路環境の創出」と「沿道の生活環境の保全」を目指し道路の緑化を推進する。基準年の平成6年から目標年の平成19年にかけて、緑化延長を伸ばすとともに緑被面積を概ね3倍とする目標を掲げた。
- 1994年(平成6年) : 「駅前フラワーロード」開始
- 1999年(平成11年) : 「緑のリサイクル事業」開始
街路樹の剪定枝や刈草などの植物発生材により堆肥を生産し再利用するとともに、循環型社会の構築へ貢献する取り組み
- 2002年(平成14年) : 「埼玉県道路里親制度」開始(後に「彩の国ロードサポート制度」に名称変更)
ボランティアで清掃美化活動を行う住民団体等を募集し、住民と行政が協力して、快適で美しい道路環境づくりを推進し、道路愛護意識の向上を図る取り組み
- 2004年(平成16年) : 「街路樹診断」開始
倒木や枝折れによる事故を未然に防止するため、診断を行い不健全樹木に必要な対策を実施
- 2005年(平成17年) : 「埼玉県広域緑地計画」策定(平成17年度～平成23年度)
身近な緑を中心に埼玉の緑の将来像を示すとともに、身近な緑に関する施策の方針を定める計画
- 2006年(平成18年) : 「街路樹診断マニュアル」策定
- 2007年(平成19年) : 「彩の国ロードサポート制度」、「駅前フラワーロード」の統合
支援者数 : 785 団体(令和2年4月現在)
- 2007年(平成19年) : 「街路樹・樹形再生マニュアル」策定
県管理街路樹(高木、中木)を健全に維持し、その機能を活かすことができるよう、剪定の考え方や方法を示したマニュアル
- 2007年(平成19年) : 「埼玉県景観計画」策定
景観法に基づき、県内の地域特性を生かした景観の形成を進めるため、景観計画の区域を景観上の特性ごとに区分し景観形成の基準を定めた。
- 2012年(平成24年) : 「埼玉県広域緑地計画」改定(平成24年度～平成28年度)
- 2012年(平成24年) : 「埼玉県が管理する県道の構造等の基準を定める条例」及び「同施行規則」制定
- 2012年(平成24年) : 「まちのシンボルロード整備事業」(3か年度)
歩行者と自転車、自動車の分離や地域らしさや季節を感じる並木道、連続した緑による木陰の創出などを図り、まちのシンボルとなる通りを整備する事業
- 2016年(平成28年) : 「埼玉県景観計画」策定 変更
- 2017年(平成29年) : 「第2次埼玉県広域緑地計画」策定(平成29年度～平成33年度)
- 2018年(平成30年) : 「街路樹診断マニュアル」見直し
- 2020年(令和2年) : 「街路樹・樹形再生マニュアル」見直し
改めて「街路樹剪定マニュアル」として施行

2.現状

■ 管理対象の規模

これまで埼玉県では、緑の3倍増計画等の施策により県管理道路の緑化を積極的に行ってきた。このような取り組みの結果、現在では、大変多くの街路樹（高木）及び植樹帯、植樹柵を管理している。

- ・埼玉県が管理する街路樹（高木）の本数は、約4.7万本ある。
- ・主な高木の樹種は、ケヤキが最も多く、次いでハナミズキ、イチョウ、トウカエデなどが多い。このほかにも様々な樹種を管理している。
- ・低木は、道路延長で約542kmの区間に植樹帯、植樹柵を設け、管理している。

表Ⅱ-1 県管理の街路樹（高木）本数（平成30年度末）

県管理の高木本数 (本)	主な樹種毎の本数(本)					
	ケヤキ	ハナミズキ	イチョウ	トウカエデ	ユリノキ	その他
47,383	9,743	7,014	6,713	3,539	1,846	18,528
	20.6%	14.8%	14.2%	7.5%	3.9%	39.1%

表Ⅱ-2 県土整備事務所別 街路樹（高木・植樹帯(柵)）規模（平成30年度末）

事務所名	管理道路延長 (km)	高木本数 (本)	道路1kmあたり 高木本数(本)	植樹帯(柵)の 延長(km) (上下線延べ)	道路1kmあたり 植樹帯(柵)延長 (m)(上下線調べ)
さいたま	97.5	3,454	35.4	37.0	190
朝霞	75.6	1,902	25.2	19.5	129
北本	156.0	1,557	10.0	27.3	88
川越	249.6	10,810	43.3	87.3	175
飯能	268.3	7,280	27.1	44.9	84
東松山	309.8	2,026	6.5	47.9	77
秩父	385.2	1,683	4.4	17.0	22
本庄	158.4	1,641	10.4	33.1	104
熊谷	347.2	4,019	11.8	61.8	89
行田	266.0	4,146	15.6	55.7	105
越谷	250.0	4,569	18.3	68.0	136
杉戸	215.7	4,296	19.9	42.3	98
合計	2,779.3	47,383	(平均) 17.0	541.8	(平均) 97

■ 予算執行額の推移

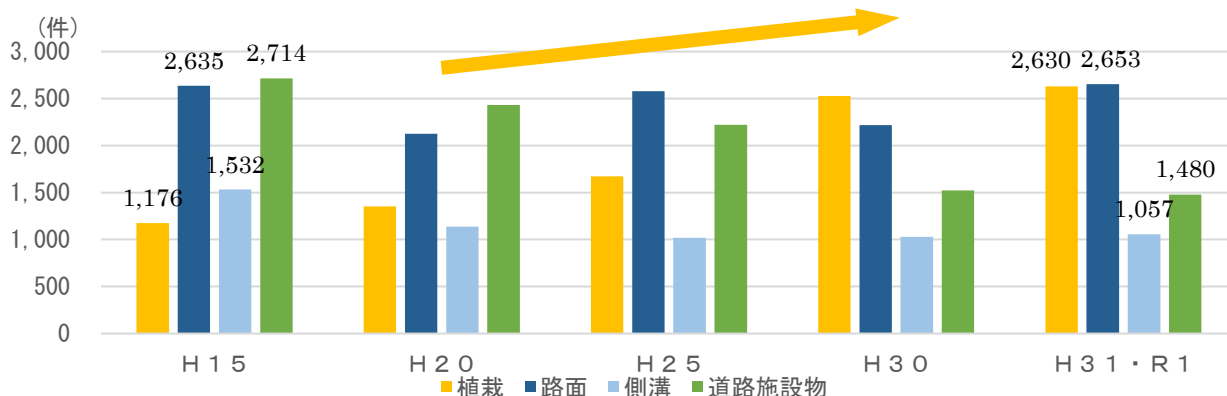
- ・植栽管理にかかる費用は近年微増しているが、年間で対応できる剪定本数は過去 10 年間で半分以下となっている。(表Ⅱ-3 参照)
- ・剪定本数が減少している要因は、労務単価や諸経費の上昇に加え、街路樹の成長による作業負担の増加等により、それぞれ剪定にかかる作業単価が上昇していること等が考えられる。

表Ⅱ-3 高木の管理本数・剪定本数・管理費用の比較

年度	管理本数	剪定本数	植栽管理費用 (うち剪定費用)
平成 20 年度	50,457 本	24,575 本	571 百万円 (241 百万円)
平成 30 年度	47,383 本	9,728 本	595 百万円 (273 百万円)

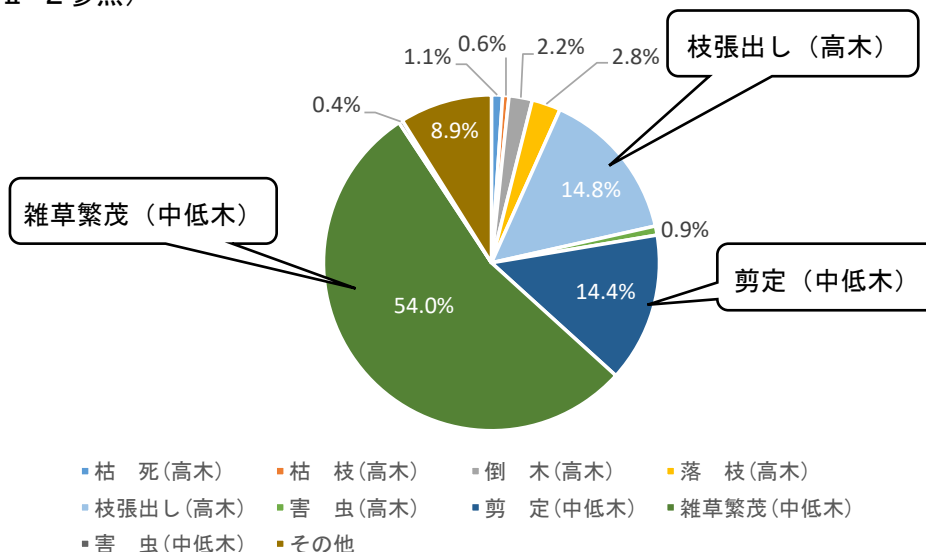
■ 住民要望(苦情)の推移

- ・道路に対する要望(苦情)件数が全体的に増加傾向のなかで、特に街路樹(植栽)に関する苦情の増加が著しく、過去 15 年間で倍増している。(図Ⅱ-1 参照)



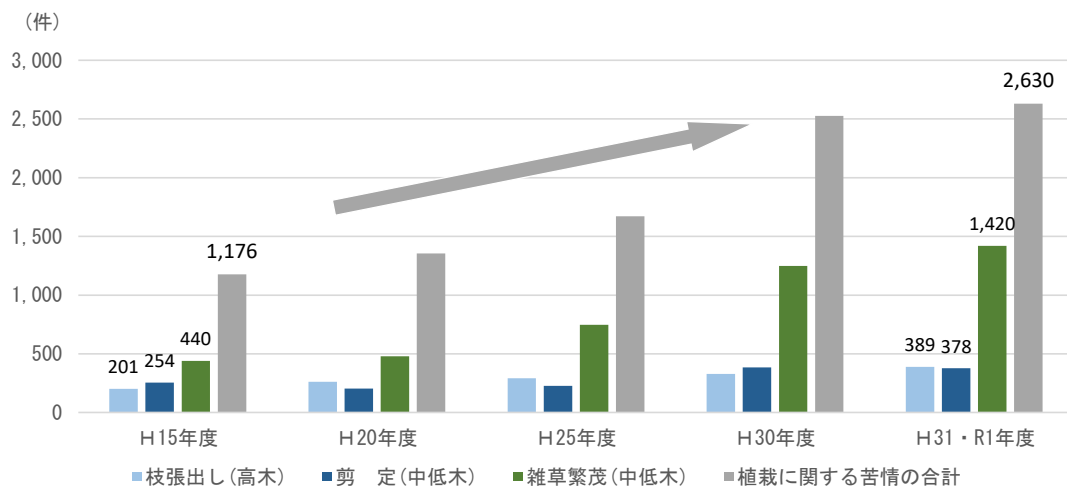
図Ⅱ-1 道路に関する苦情の内容別件数の推移

- ・植栽に関する要望(苦情)の内訳は、雑草繁茂(中低木)が最も多く、全体の半数以上を占める。(図Ⅱ-2 参照)



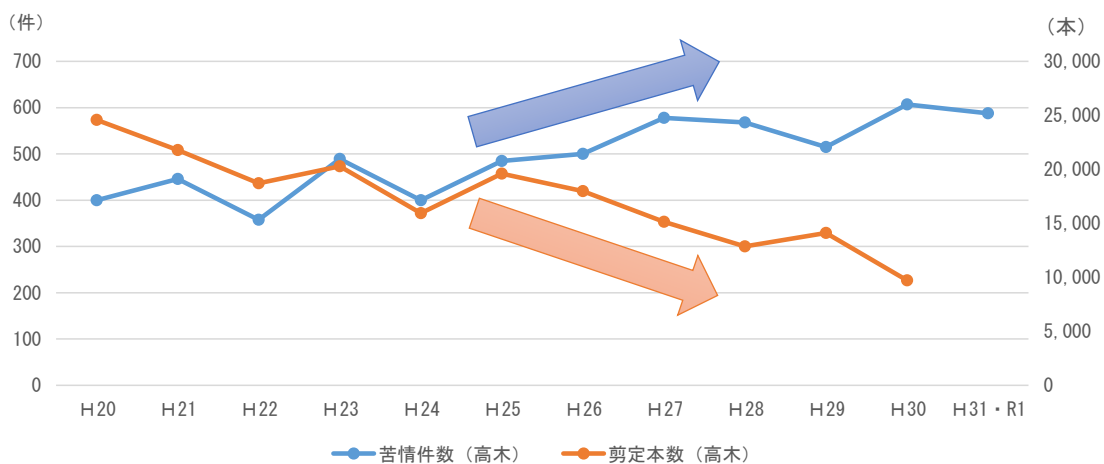
図Ⅱ-2 植栽の苦情割合(平成31・令和元年度)

- ・雑草繁茂（中低木）に関しては、件数の増加傾向も著しい。植樹帯管理が追い付いていない状況が伺える。（図Ⅱ-3参照）



図Ⅱ-3 苦情件数（植栽内容別上位・合計）の推移

- ・高木に関する要望（苦情）件数と剪定の実施本数の推移を見比べると、剪定本数の減少と苦情の増加には相関性が伺える。（図Ⅱ-4参照）



図Ⅱ-4 高木の苦情件数と剪定本数の推移

路線の特性や要望(苦情)者の属性による要望(苦情)の特徴

地域住民や道路利用者等から寄せられる植栽に関する要望(苦情)について事務所担当者への聞き取りを行い、「路線の特性」や「要望(苦情)者の属性」といった要素ごとに特徴的な内容を以下のとおり整理した。（参考編①）

- ① 郊外の幹線道路で目立つ要望(苦情)
 - ・（ケヤキなどの大木が多いため）枝張りの車道へのはみ出しが、大型車等の通行の支障になる。
- ② 市街地の道路で目立つ要望(苦情)
 - ・（樹高の小さい中高木が多いため）下枝の歩道への張り出しが、歩行者・自転車の通行の支障になる。
- ③ 低木植樹帯のある路線で目立つ要望(苦情)
 - ・ 中低木の枝伸びや雑草繁茂により、交差部や出入り部におけるドライバーの見通しを阻害する。
 - ・ 中低木の枝伸びや雑草繁茂により、歩行者・自転車の通行の支障となる。

■ 地域別の緑被率と緑の満足度の相関

令和元年9月に県環境部が実施した県民意識の調査において、回答者が居住する地域の緑被率と緑の満足度の相関を分析したところ正の相関関係が見られた。秩父地域では緑被率、満足度平均ともに県内で最も高く、これに対し南部や東部では緑被率、満足度平均ともに低くなっている。緑被率が低く満足度の低い場所で効果的な道路緑化を図ることの重要性がうかがえる。



図 序-1 業務対象範囲（ゾーン及び10地域の位置）

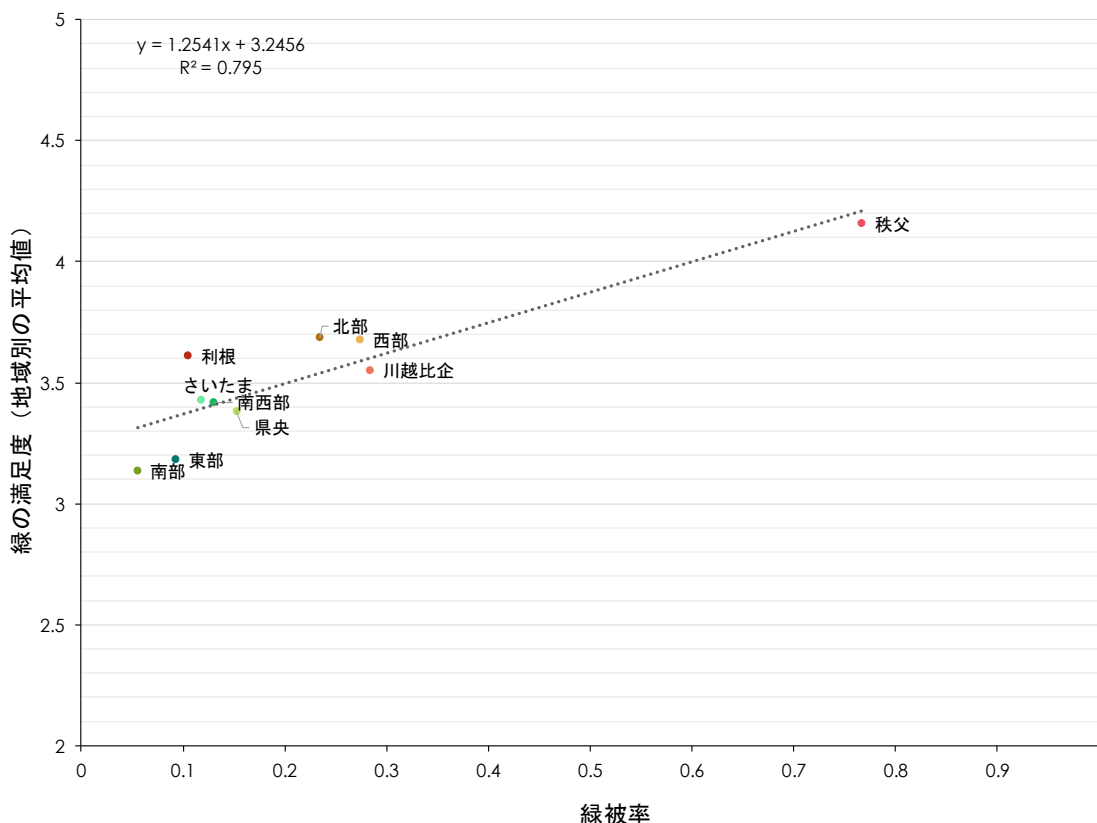
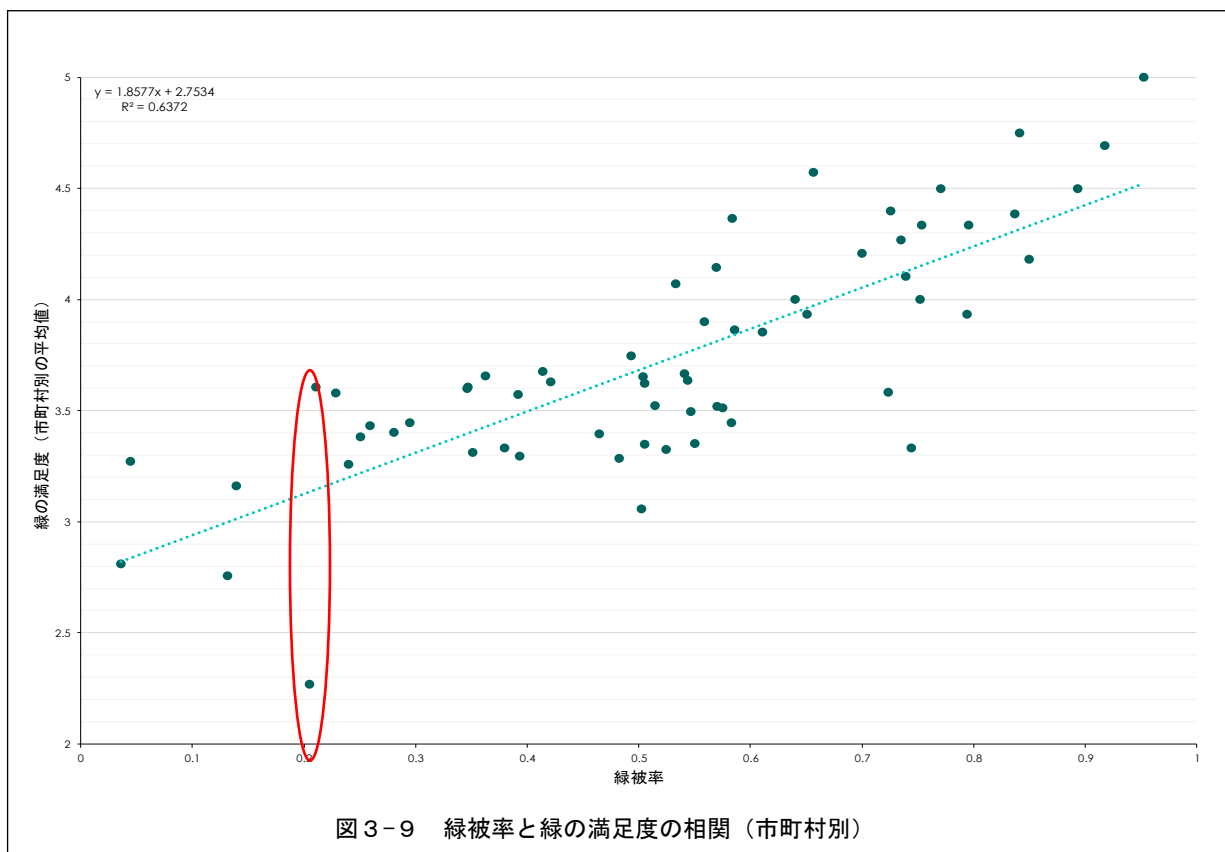


図 3-8 緑被率と緑の満足度の相関（地域別）



「身近な緑現況調査及び分析業務委託 調査報告書」（令和2年2月 埼玉県環境部みどり自然課）

さらに、この調査による報告書（身近な緑現況調査及び分析業務委託 調査報告書）では、次のような分析、考察をしている。

図3-9の赤枠で示すように同程度の緑被率で緑の満足度が異なる市町村が存在しており、このことから緑の量が同じでも緑の態様によって満足度が異なることが考えられる。

どのような緑が満足度の向上に寄与するか、「満足度が低い市町村」と「満足度が高い市町村」から調査地点を抽出し現地を調査した。この分析結果として、満足度の低い町丁目に位置する駅周辺にほとんど緑がみられなかった一方、満足度の高い町丁目に位置する駅周辺には街路樹や公園が配置され、緑が多く見られた。

これにより、高密度市街地であり緑化余地が特に限られると考えられる駅前において、満足度の高い場所として選ばれている地点及びその周辺は、一定量の緑が存在している状況がみられ、このことから緑の満足度の向上に寄与する緑の態様の一つとして「駅前における緑の存在」があると結論付けている。

■ 街路樹の成長による大木化、老木化に伴い生じる問題

① 交通安全等に関する問題

- ・ 歩道幅員の問題
- ・ 見通しの阻害
 - 信号や標識の視認
 - 曲線部等の視距の阻害
 - 交差点や歩道出入りの車両や歩行者の見通し
- ・ 倒木・落枝
- ・ 根上り
- ・ 建築限界の侵犯、付属物等との競合
- ・ 落ち葉（スリップ、冠水）



歩道が狭く、さらに成長した高木、低木が圧迫
(国道254号/東松山市)



歩道幅に対し幅広な植樹帯の低木は枯死し、雑草が繁茂
(県道さいたま幸手線/幸手市)



標識を隠すケヤキの枝
(国道125号/行田市)



ケヤキの幹がカーブの視距を阻害
(県道熊谷館林線/熊谷市)



下枝が伸びて支道から進入する際の見通しを阻害
(県道練馬所沢線/所沢市)



横断歩道に近接する高木が横断者を隠す
(国道462号/本庄市)



風による倒木
(県道深谷東松山線／東松山市)



落枝
(国道463号／所沢市)



根上りにより生じた歩道の段差
(県道深谷東松山線／東松山市)



建築限界まで広がるケヤキの枝
(国道463号／富士見市)



高木の枝が電線と競合
(国道254号／三芳町)



高木の枝が照明灯と競合
(県道和光インター線／和光市)



落葉掃除まで管理が行き届いていない歩道
(国道254号／東松山市)

② 沿道環境等に関する問題

- ・ 官民境界の越境
- ・ 落ち葉処理の負担
- ・ 病虫害の発生
- ・ 日照の阻害



官民境界の越境
(県道所沢青梅線／所沢市)



ケヤキの根元の腐朽・キノコの発生
(国道463号／富士見市)



枝張りが大きくなりすぎて、歩道や沿道住宅の日照を阻害 (国道140号／寄居町)



落葉が民地に吹き込む苦情が多い箇所
(県道松戸草加線／三郷市)

③ 景観上の問題

- ・ 樹形の悪化
- ・ 植樹帯、植樹柵における雑草の繁茂



強剪定により樹形が悪化したイチョウ
(県道弁財深谷線／深谷市)



強剪定により樹形が悪化したイチョウ
(県道越谷八潮線／越谷市)



強剪定により樹形が悪化したケヤキ
国道254号／小川町



植樹帯に雑草が繁茂
(県道熊谷児玉線／熊谷市)



植樹帯に雑草が繁茂
(県道鴻巣羽生線／行田市)



地域特有の景観眺望を阻害（丘陵のブルーベリー畑）
(国道254号／美里町)

④ その他

- ・ 死角が増えることによる防犯上の問題
- ・ 諸々の課題に伴う維持管理費用、事務負担の増大など



植樹帯の雑草が子供の背丈ほど繁茂し死角を作る
(県道さいたま草加線／川口市)



下枝と雑草が繁茂し死角を作る
(県道練馬所沢線／所沢市)

- ・ 街路樹を植樹すべき場所、なくともいい場所のミスマッチ



都市部で街路樹がなく殺風景 歩行者が休める
緑陰もない (国道122号／川口市)



国立公園の緑地に面し緑が重複。緑化効果は低い
(県道福田鴻巣線／滑川町)

- ・ シンボリックな並木に見合う管理



日本一のケヤキ並木
(国道463号／富士見市)



川越街道
(国道254号／三芳町)

■ 計画的維持管理ができていない

顕在化する問題や、そのことに伴って住民から寄せられる多くの要望、苦情に対し、限られた予算で対処している。苦情等の対応が優先せざるを得ないなかで、適切な時期、頻度の剪定など、対応が後手になりがちで、計画的な維持管理が実施できていない。

また、街路樹の台帳がなく、どこにどれだけの管理対象があるか詳細に把握できていないことも、計画的な維持管理を行う上で妨げとなっている。

III. 課題解決に向けた取り組み

1. 基本的な考え方（街路樹のあり方）

■ 埼玉県が街路樹に求める機能

一般に、街路樹には景観向上、環境保全、緑陰形成、交通安全、防災の機能がある。（道路緑化基準・同解説）

このうち埼玉県は、街路樹が「景観向上」、「環境保全」、「緑陰形成」の3機能を発揮することを重視し、「適正な配置」、「計画的維持管理の実現」、「並木の維持、更新」に取り組む。

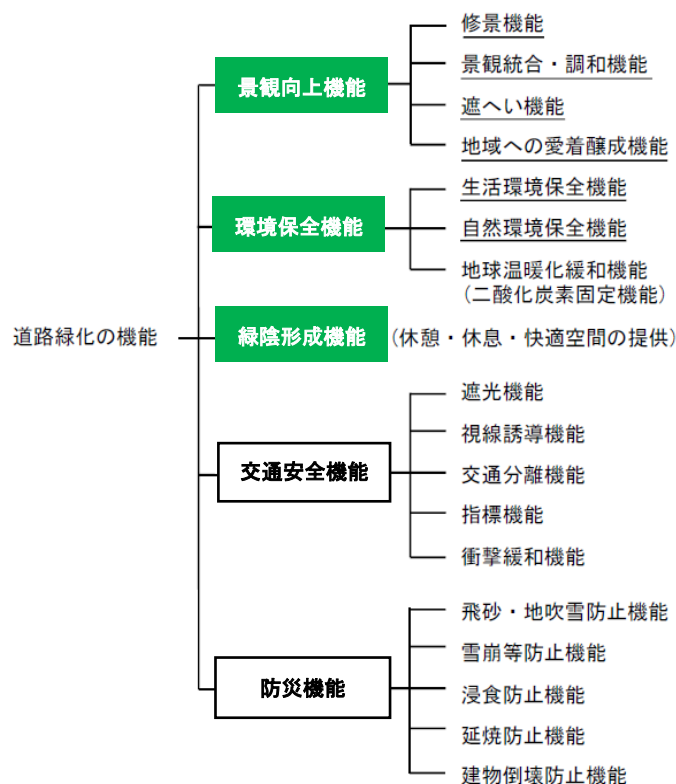
※交通安全、防災の機能について

街路樹には、遮光、視線誘導といった「交通安全」や、延焼防止機能といった「防災」の機能も期待される。しかし生き物である街路樹は、時に成長や衰弱により、あるいは、管理が十分行き届かないことにより、これらの機能が損なわれる。

例えば、伸びた枝葉が車道や歩道へはみ出し通行の支障となったり、見通しを阻害する。また、台風や大規模地震時などに倒木や落枝が原因による道路閉塞や通行障害も引き起こし得る。

このように、街路樹本来の機能が十分発揮できないばかりか、むしろ妨げになってしまう場合がある。

「景観向上」、「環境保全」、「緑陰形成」を図るため既存の街路樹を維持していく場所においては、適切な維持管理を行い、道路空間との調和と樹勢の維持を図り、「交通安全」機能や「防災」機能の発現を図る。



図Ⅲ-1 道路緑化の機能 資料：道路緑化技術基準・同解説

2.取り組みの視点

■ 街路樹の適正な配置（「適所」、「適量」）

街路樹は、市街地の道路（4種道路※）や歩行者の多い道路に配置し、維持していく。

一方、沿道の豊富な緑と重複する場所や樹木の成長により将来的に地域の景観眺望を妨げる恐れのある場所は植樹を避ける。

また、老木化した樹木の撤去や過密な並木の間引き、枯死した低木植栽の撤去などで管理の負担軽減を図る。

【具体的な取り組み】

- ・ 新たな街路樹の整備のルール
- ・ 街路樹の再配置（中高木の撤去、間引き、植樹帯（低木）の撤去）
- ・ シンボルロードの形成（新設）

■ 計画的維持管理の実現

街路樹の維持管理にあたっては、望ましい時期、頻度の剪定を実施するなど、計画的な維持管理を行い、「道路の機能・空間との調和」、「樹勢の維持」、「景観の創出・維持」を図る。

【具体的な取り組み】

- ・ 街路樹剪定マニュアルに基づく維持管理

■ 歴史的な街道並木等の維持、更新

歴史的な街道並木や地域を特徴づける並木など、都市の魅力を向上させ、地域の価値を高める並木を将来にわたり維持していくため、個別に維持管理の計画をつくり、大木化、老木化した樹木の更新を検討する。

【具体的な取り組み】

- ・ シンボルロードの形成（管理）

※4種道路：道路構造令による種別で、都市部の道路（高速自動車国道、自動車専用道路を除く）

※3種道路（次項）：道路構造令による種別で、地方部の道路（高速自動車国道、自動車専用道路を除く）

IV.街路樹の整備・管理について

1.街路樹の整備

(1) 新たな街路樹整備のルール

① 街路樹の植樹を検討する場所と原則避ける場所の整理（植樹帯、植樹柵の設置方針）

道路の新設改良の際などに街路樹を「植樹すべき場所」と「避けるべき場所」について、原則として次のとおり整理し、「道路の新設改良の際の植樹の判断フロー（図Ⅲ-2）」に基づき判断する。

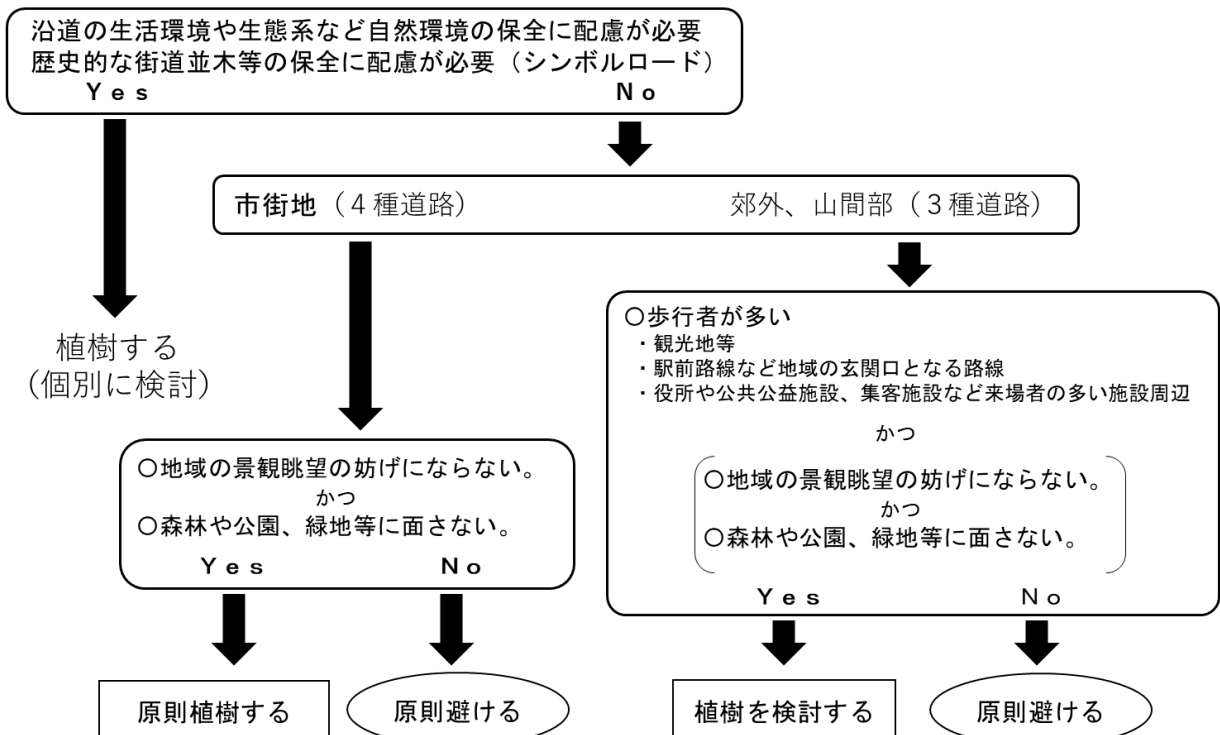
ア 街路樹を植樹すべき場所

- ・ 沿道の生活環境や生態系など自然環境の保全に配慮が必要な場所（環境保全）
- ・ 歴史的な街道並木等の保全に配慮が必要な場所（景観向上）
- ・ 市街地の道路（4種道路）（景観向上・緑陰形成）
- ・ 歩行者の多い場所（景観向上・緑陰形成）
 - 観光地等で歩行者の多い箇所、緑陰の確保が効果的な箇所
 - 乗降客数の多い駅の駅前路線など都市の玄関口になる路線
 - 市町村役場や公共公益施設、集客施設など来場者の多い施設周辺

イ 街路樹の植樹を避けるべき場所

- ・ 郊外・山間部の道路（3種道路※p.15参照）
- ・ 将来成長した街路樹が山並みやスカイライン、水辺、歴史的建造物など地域独自の景観眺望を妨げる恐れのある箇所
- ・ 森林や公園、緑地等に面し、沿道に豊富な緑がある箇所

道路の新設改良の際の植樹の判断フロー



図Ⅲ-2

② 街路樹の新たな整備における技術基準

街路樹の新たな整備における基準は以下に記す他、「道路設計の手引き 道路編」の「第9章 道路緑化工」によるものとする。

- 植樹帯、植樹樹設置箇所の歩道有効幅員について
植樹帯、植樹樹の設置は、原則として、植樹帯、植樹樹を除いた有効幅員が 3.0m 以上確保できる自転車歩行者道において行う。
- 樹種の選定
樹種の選定では、樹木の成長を十分考慮し、対象道路の空間規模に適したものを選ぶ。
- 植栽間隔
植栽間隔は 20m を標準とする。
ただし、特に歩行者が多く緑陰形成を図るべき区間等で 20m より狭い間隔で植栽する場合や、成長後の樹高を考慮し、より広い間隔で植栽する場合は以下を目安とすることができる。

$$\text{植栽間隔} = \text{樹高 (h)} \times 1.4$$

〔植栽間隔の考え方〕

「道路緑化技術基準・同解説」では、景観形成機能を十分に発揮させるための植栽配置として、車線数や樹形タイプに応じてキャノピー率（枝張り／植栽間隔）を定め、植栽間隔の目安を示している。

〔道路緑化技術基準・同解説〕によるキャノピー率の指標値

2車線で0.5を基本とする。

※車線増加に伴う必要増加量（上記の指標値に加える）

4車線以上：0.2（道路緑化技術基準・同解説）

この方法によると、車線数の追加に伴い必要なキャノピー率は大きくなり、望ましい植栽間隔は狭くなる。

一方、交通安全の観点でみた場合、車線数の多い道路は車両の設計速度が増すため、ドライバーからの視認性を確保するには、より広い植栽間隔があることが望ましい。

以上を総合的に勘案し、県では、道路緑化技術基準・同解説による方法で算出する2車線道路の最大値を採用し、樹高に一律に1.4を乗じた値を植栽間隔の目安とする。

- 並木の連続性
隣接都縣市との管理界と接続する区間の整備においては、樹種選定や植栽間隔の設定において、可能な範囲で並木の連続性を考慮した計画とする。

○ 植樹帯・植樹樹の配置

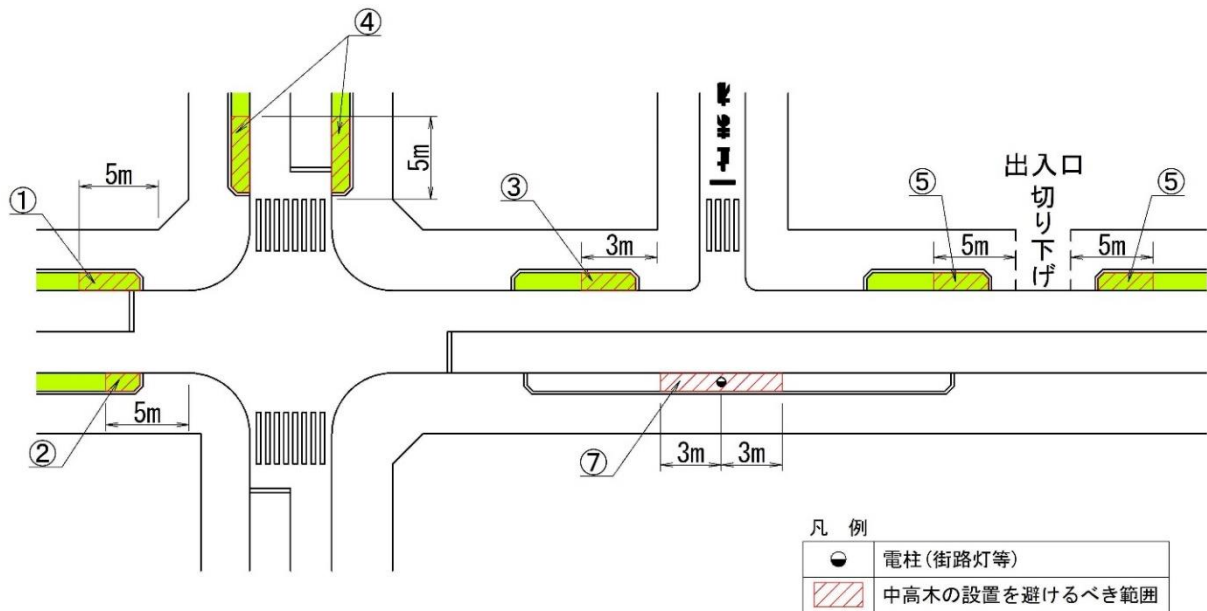
植樹帯・植樹樹の配置にあたっては、植樹帯設置基準（道路設計の手引き 道路編）による。

ただし、同基準に記す離隔距離などの適用にあたっては、成長後の樹木の枝はりを十分考慮する。

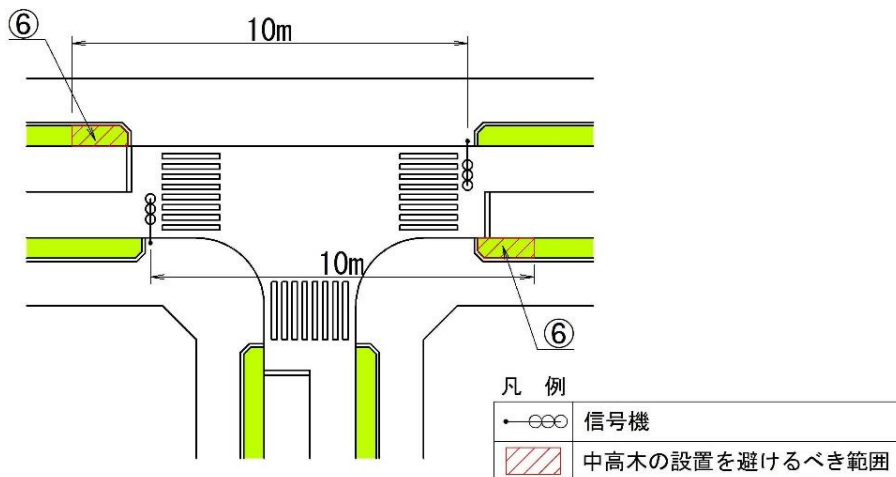
〔中高木の設置を避けるべき範囲（植樹帯設置基準（道路設計の手引き 道路編））

（図Ⅲ-1）〕

- ・ 交差点縁石の曲線部の終点または隅切り部の終点から 5 m 以内・・・①、②
- ・ 支道の官民境界から歩道等の幅員に 3 m を加えた範囲内または縁石の曲線部の終点から 3 m 以内・・・③
- ・ 横断歩道の端部、歩道出入口の端部から 5 m 以内・・・④、⑤
- ・ 信号柱の手前 10m 以内・・・⑥
- ・ 電柱、街路灯等の道路占用物から 3 m 以内（特に占用物の移設が困難な場合）・・・⑦



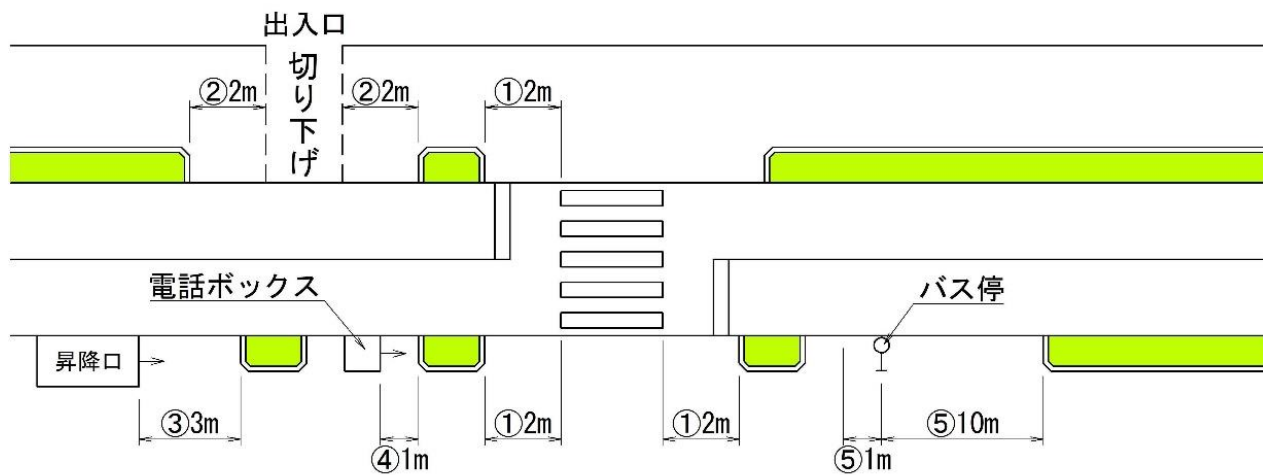
図Ⅲ-1-① 中高木の設置を避けるべき範囲 1



図Ⅲ-1-② 中高木の設置を避けるべき範囲 2

〔植樹帯設置を避けるべき範囲（図Ⅲ-2）〕

- ・横断歩道、歩道出入口の端部から2m以内・・・①、②
- ・昇降口等付近から3m以内・・・③
- ・電話ボックスの入口から1m以内・・・④
- ・バス停留所標柱から、車両進行方向で前方1m以内、手前10m以内・・・⑤



図Ⅲ-2 植樹帯設置を避けるべき範囲

(2) 街路樹剪定マニュアルに基づく維持管理（「景観向上」、「緑陰形成」の実現）

街路樹の生育環境は厳しく、また求められる条件も多い。

街路樹の維持管理は、「**街路樹剪定マニュアル（令和2年12月）**」に沿って計画的に行い、「道路の機能・空間との調和」を図りながら「樹勢の維持」、「景観の創出・維持」を図っていく。

【街路樹剪定マニュアル（令和2年12月）の概要】

- 剪定は「道路の機能・空間との調和」、「樹勢の維持」、「景観の創出・維持」を目的とし、樹木本来の特性を生かし、均整のとれた樹形や美しい樹冠を作ることを基本とする。
- 歩道幅員や沿道土地利用とのクリアランス等の与条件のなかで、その木らしい樹形が維持できる最大の大きさを算出し管理目標樹形を定め、目標に向けた計画的な剪定を実施する。
- 剪定は樹種に応じた適切な頻度、樹木の生育サイクルを考慮した適切な時期に行う。
- 樹形の作り直しは整枝剪定を基本とし、強剪定はやむを得ない場合に限って行う。この場合、樹種ごとに樹体に負担が比較的小さい時期に行うなど細心の注意を払う。

〔強剪定を行うやむを得ない場合とは〕

- ・ 建築限界の侵犯や官民境界の越境、路上施設や占用物件との競合を是正、解消する必要がある場合
- ・ 落葉樹を植栽している道路において、秋季～冬季にかけて集中的に落ち葉が発生し、その清掃等に要する多大な労力を削減する場合
- ・ 剪定時にかかる維持管理費を抑える目的で樹幹を小さく仕立て保つ必要がある場合
- ・ 害虫対策が必要な場合

(3) シンボルロードの形成

歴史的な街道並木や地域を特徴づける並木など、都市の魅力を向上させ、地域の価値を高める並木がある路線や区間について、シンボルロードとして位置づけ、個別に維持管理の計画をつくり、地域のシンボルにふさわしい景観の創出と、将来にわたる維持、保全を図っていく。

① シンボルロードに位置付ける路線の例

[既設]

- 歴史的な街道並木
- 景勝地、農業遺産や市町村景観計画、市町村都市計画マスタープラン等に位置づけがある地区の並木
- 市町村の木が植栽された路線や、樹木名が通りの名称に使用された路線の並木

[新設]

- 乗降客数の多い駅の駅前路線など都市の玄関口になる路線の並木
- 市町村役場、図書館、ホールや大規模病院等の施設が沿道に集積する路線の並木
- 沿道地域の合意形成がなされ、維持管理等において市町村等の協力がある。
(新設の場合は必須)

② シンボルロードの維持管理

並木ごとに個別の維持管理計画を作成し、計画に基づく維持管理を行う。

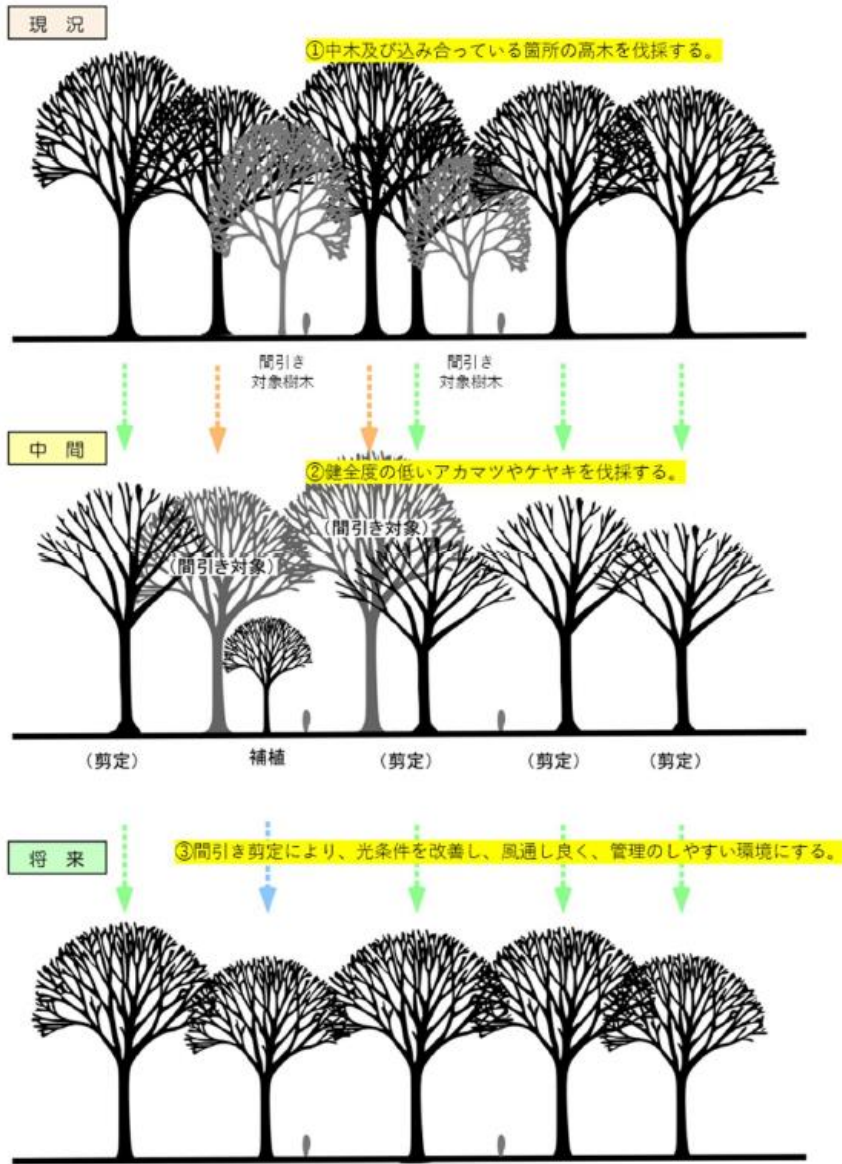
個別の維持管理計画では、地域のシンボルにふさわしい景観を創出するための剪定等日常的な維持管理のほか、成長で大木化、老木化した樹木や樹勢の衰えた樹木等の伐採(間引き)や、将来に向け並木を残していくための更新、補植等について定める。

- 地域のシンボルにふさわしい管理水準
- 将来にわたり並木を維持、保全していくための計画的更新

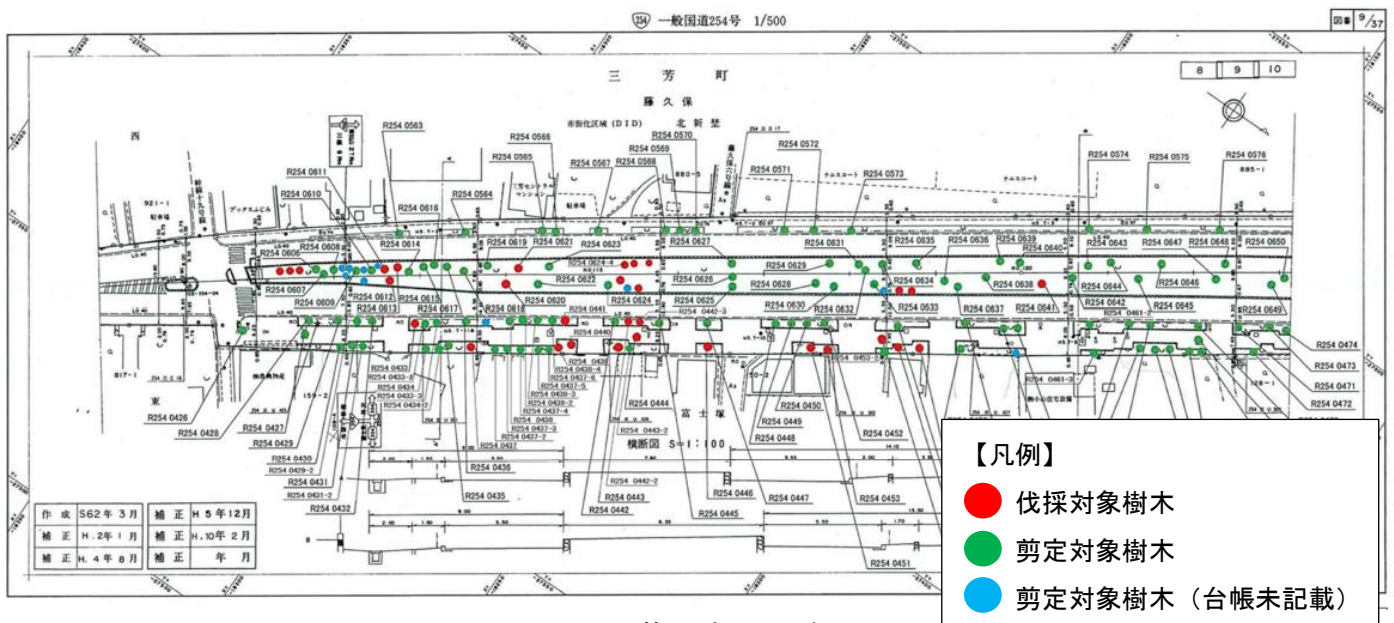
【個別の維持管理計画に定める内容(例)】

1. 与条件の整理
維持管理計画に反映すべき条件を整理する。
 - (1) 歴史的・文化的背景等
 - (2) 上位計画等の位置づけ
 - (3) 現状の課題点
2. 基本方針
条件を受け、以下の項目について方針を定め目指すべき並木の姿を示す。
 - (1) 景観の整備
 - (2) 防災対策(倒木・落枝の防止等)
 - (3) 交通安全や沿道環境
3. 樹木管理計画
施設ごとに、樹木の剪定や間引き、伐採、補植等、中長期の計画を立てる。
 - (1) 歩道部植栽
 - (2) 中央帯植栽 ほか
4. そのほか必要な事項

■シンボルロードの個別維持管理計画（樹木管理計画の例）



図Ⅲ-3 管理計画イメージ



図Ⅲ-4 管理計画図の例

③ モデル路線

○ モデル路線の設定



日本農業遺産「武蔵野の落葉堆肥農法」
(県道さいたまふじみ野所沢線／三芳町)



同左



川越街道の並木
(国道254号／三芳町)



同左



日本一のケヤキ並木
(国道463号／富士見市)



同左 (国道463号／所沢市)



広幅員歩道に樹冠の大きな街路樹が並ぶ
(県道東京朝霞線／朝霞市)



同左

2. 街路樹の再配置

(1) 中高木の撤去

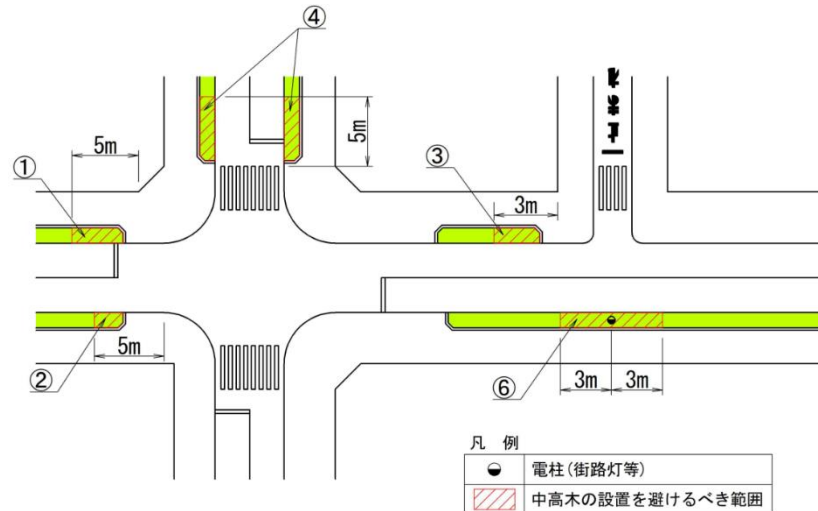
過去に植樹され現植樹帯設置基準を満たしていないものや、植樹後の成長によって樹高、幹径、枝ぶりが大きくなりすぎたことで、道路の機能に支障を及ぼしている中高木について、撤去を検討し道路利用者の安心・安全を確保するとともに、維持管理の負担軽減を図っていく。

① 原則撤去すべき対象

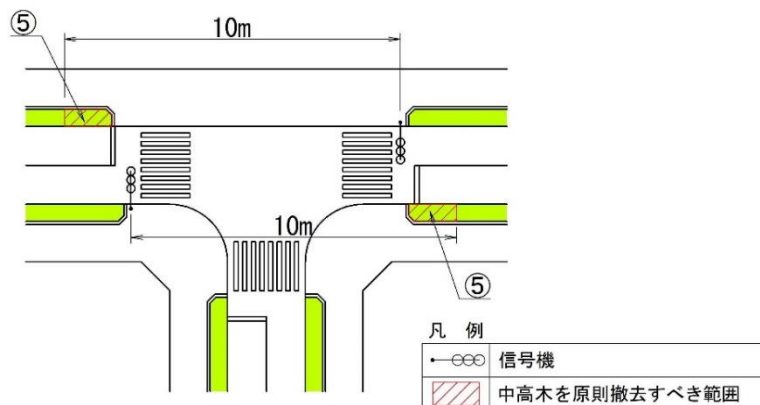
○ 植樹帯設置基準(道路設計の手引き 道路編)で、中高木の設置を避けるべきとする範囲の中高木として次に該当するもの

- ・ 交差点縁石の曲線部の終点または隅切り部の終点に近い (5 m以内程度)・・・①、②
- ・ 支道の官民境界から歩道等の幅員に3 mを加えた範囲内または縁石の曲線部の終点に近い (3 m以内程度)・・・③
- ・ 横断歩道の端部に近い (5 m以内程度)・・・④
- ・ 信号柱の手前 (10m以内程度)・・・⑤
- ・ 電柱、街路灯等の道路占用物に近い (3 m以内程度・特に占用物の移設が困難な場合)・・・⑥

※枝ぶりが広がった樹木、大径化した樹木についてはこれを考慮し必要な離隔をとる。



図IV-1-① 中高木の撤去 1



図IV-1-② 中高木の撤去 2

② 撤去を検討する対象

- 歩行空間の確保、自転車通行空間等の整備に伴う撤去
 - 道路標識等の手前（3 m以内程度）
 - 根上りによる段差など歩道の損傷について、歩道修繕で対処が困難なもの
 - 歩道の出入口付近で、車両が出入りする際見通しを妨げるもの
 - カーブの内側で、視距に妨げになる場合
 - 成長（大径木化）した高木の更新のための撤去
 - 森林や公園、緑地等に面し、沿道に豊富な緑があり、道路植栽と重複する箇所
 - 設置後成長で大木化、大径化し、山並みや丘陵のスカイライン、水辺など地域独自の景色の眺望を妨げている箇所
- ※伐採の判断においては植栽された経緯なども考慮すること

(2) 高木の間引き

成長の結果、植栽間隔が過密となり、ドライバーからの視界、地域の景観資源の眺望や沿道の環境に支障を及ぼしている街路樹（並木）の間引きを検討し、景観向上や沿道環境の改善を図るとともに、維持管理の負担軽減を図っていく。

① 間引きを検討する対象

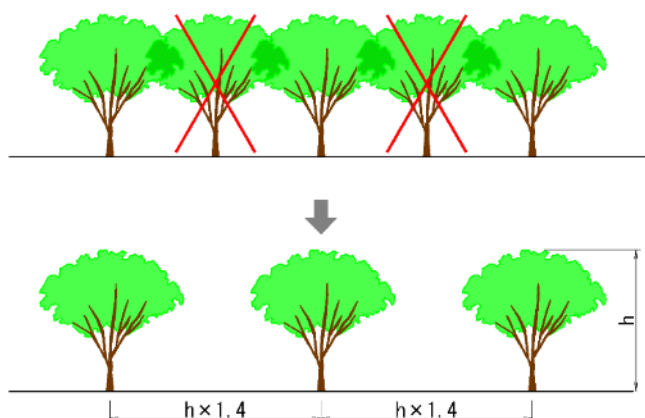
- 設置後、樹高が大きく成長し、植栽間隔が狭くなっている並木（中央帯含む）

目安として、植栽間隔が下表の値未満の箇所

樹高 (h) × 1.4

〔植栽間隔の考え方〕

景観形成の観点と交通安全の観点の両面を考慮し、県では、道路緑化技術基準・同解説による方法で算出する2車線道路の最大の植栽間隔の値を採用し、樹高に一律に1.4を乗じた値を植栽間隔の目安とする。(p.17「植栽間隔の考え方」参照)



図IV-2 高木の間引き

以下については、上表の値によらず、適切な植栽間隔の設定により間引きを検討する。

- 大径化した街路樹が立ち並ぶことで、運転者から歩道や交差道路の見通しを妨げ、または、カーブの視距を妨げている箇所
- 森林や公園、緑地等に面し、沿道に豊富な緑があり、道路植栽と重複する箇所
- 設置後成長で大木化、大径化し、山並みや丘陵のスカイライン、水辺など地域独自の景色の眺望を妨げている箇所
- 「シンボルロードの形成」を行う箇所等で、並木の保全を目的とした取り組みの一環で、更新や補植等と合わせて間引きを行う箇所
- 歩道の有効幅員が2 m未満の箇所の植樹株

【注意点】

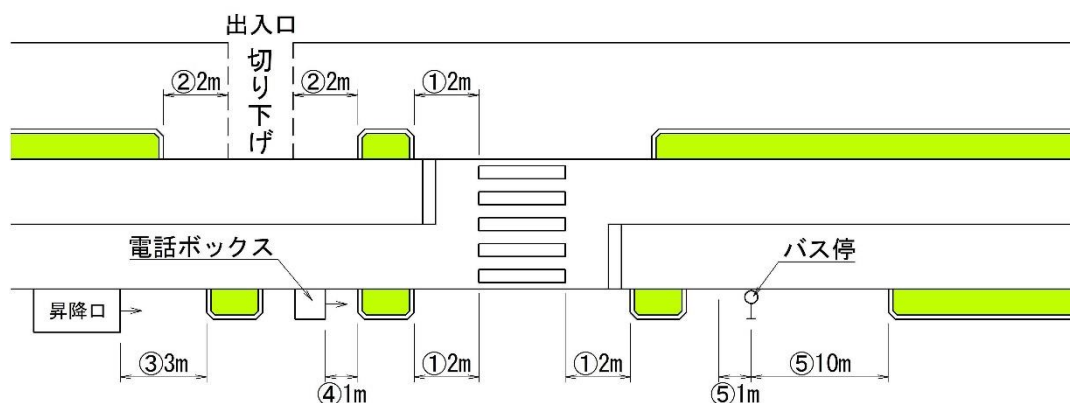
- ※間引きの判断においては樹種や植栽された経緯も考慮すること
- ※前後区間との連続性や並木としての統一性に配慮すること

(3) 植樹帯（低木）の撤去

道路の機能上支障となる低木植栽や枯死等が目立ち景観上支障となっている低木植栽について撤去等を検討し、道路の利便性や景観の向上を図るとともに、維持管理の負担軽減を図る。

① 原則撤去すべき対象

- 植樹帯設置基準（道路設計の手引き）で、植樹帯設置を避けるべきとする範囲
 - ・横断歩道、歩道出入口の端部に近い（2 m以内程度）・・・①、②
 - ・昇降口等付近から近い（3 m以内程度）・・・③
 - ・電話ボックスの入口から近い（1 m以内程度）・・・④
 - ・バス停留所標柱に近い（車両進行方向で前方1 m以内程度、手前10m以内程度）・・・⑤
- ※離隔については広がった枝ぶりも考慮する。



図IV-4 植樹帯（低木）の撤去

② 撤去を検討する対象

- 歩道の有効幅員が狭い（概ね2 m未満）箇所の植樹帯の撤去、あるいは植樹帯への改修
 - 歩道の有効幅員が狭い（概ね2 m未満）箇所の植樹帯の撤去、あるいは間引き
 - 歩行空間の整備、自転車通行空間等の整備に伴う撤去
 - 横断歩道の付近などで歩行者のたまりを確保する箇所
 - 木が枯死または衰弱し雑草が繁茂している植樹帯、植樹帯（集約等も検討）
 - 中央帯の植栽
 - 道路改良で生じた余剰地に設けられた低木植栽で、ごみ等が捨てられやすい箇所
- ※遮光や横断防止等の特別な機能が求められる場合、残置や代替施設の設置を検討する。

V.合意形成

(1) 合意形成の必要性

街路樹は、景観や快適な歩行空間の創出、環境保全などの役割を果たす一方、成長する生き物であり、大木化・老木化による交通安全の阻害、腐朽や枯損による倒伏、景観上の問題など、道路空間や沿道の環境へ影響を及ぼす場合がある。

本方針による街路樹の整備や再配置においては地域住民等の理解が得られることが重要で、特に周辺に与える影響が大きいと想定される取り組みでは、地域住民や沿道土地利用者、道路利用者等（以下、関係者）に対し、街路樹が果たす役割と併せて成長等に伴う課題や維持管理上の負担等もよく説明し、取り組みの必要性を十分理解してもらいながら進めていく必要がある。

街路樹に求められる役割や機能は、路線の特性、周辺の緑の分布状況、沿道の利用状況などにより異なることから、路線や地域の特性に応じて合意形成の必要性や方法を検討する。

[各取り組みにおける合意形成の要否]

取り組み		要否	
街路樹の整備	新たな街路樹の整備 (道路の新設改良における街路樹の有無、樹種、配置等)	○	
	シンボルロードの個別維持管理計画	○	
街路樹の再配置	中高木の撤去	通行の安全を図る上で緊急性あり	×
		緊急性はないが機能向上を図る上で必要	○
	高木の間引き	通行の安全を図る上で緊急性あり	×
		緊急性はないが機能向上を図る上で必要	○
	低木の撤去	通行の安全を図る上で緊急性あり	×
		緊急性はないが機能向上を図る上で必要	○

○:地域性等考慮し必要に応じて合意形成を検討する。 ×:不要

(2) 合意形成の方法

① 新たな街路樹の整備、シンボルロードの個別維持管理計画、(大規模な) 高木の間引き など

⇒ 関係者の意見を聴取し、可能な範囲で取り組み内容に反映することが望ましい。

- 住民説明会
- 市町村、自治会、ロードサポート団体等へのヒアリング
- アンケート調査と結果のフィードバック
- 検討会、ワークショップ

② 中高木の撤去、(小規模な) 高木の間引き、低木の撤去 など

⇒ 説明・周知により関係者の理解を得ることが望ましい。

(そのために取り組みの必要性が理解できる丁寧な説明が必要)

- 行政広報誌や自治会回覧
- 現地への貼紙掲示

※合意形成の方法については例示であり、地域性或合意形成の対象を考慮し適当な方法を選択する。

VI.今後の検討

(1) 街路樹調査・街路樹再配置計画

現在、街路樹の台帳がなく、どこにどれだけの管理対象があるのか詳細に把握できていない。

今後は、路線ごとの状況や街路樹のデータ（所在、樹種、街路樹診断結果、再配置の必要性等）を台帳化し、計画的な管理に活用するための調査を行う。

この調査結果をもとに、優先して再配置を行う路線を定めた再配置計画を策定する。再配置計画では、伐採や間引きの費用を計上するとともに、管理する街路樹数の目標値を定めていく。

さらに将来的には、各街路樹の情報をGIS等デジタルの台帳に落とし込み、位置情報を持たせ、要望・苦情等の情報や、街路樹診断結果、維持管理履歴等を紐づけ、情報を蓄積、共有化し維持管理の充実や省力化へつなげる検討も進めていく。

(2) 街路樹を取り巻く環境の変化への対応

① 自転車通行空間の整備

昨今の健康ブームや環境負荷の軽減に関する意識の高まりに加え、新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」において自転車の活用が推奨されるなど、自転車の利用ニーズは高まっている。しかし「国土交通省・平成26年政策レビュー結果（評価書）」によると、自転車利用者の約5割は自転車の「車道走行」を危険と感じ、約4割は自転車通行空間に対し不満を持っているとされ、自転車通行空間の整備は重要な課題となっている。

自転車通行空間の整備手法として既存道路内で空間を創出するには、植樹帯を撤去し幅員構成を再配分する方法がある。特に、市町村が策定する自転車ネットワーク計画に位置付けられるなど整備の優先度が高い区間では、既存植樹帯の撤去も視野に入れ自転車通行空間の整備を検討する。

一方、「街路樹のあり方検討会」では、自転車利用者の滞留空間としての緑陰の必要性についても言及があり、将来的な課題として、自転車利用者のニーズ等踏まえながら研究していく必要がある。

② 自動運転への対応について

自動運転に関する技術革新が進み、今後これらの普及・進展に応じた機能が発揮できるよう、道路構造や維持管理も対応が求められ、街路樹のあり方も変わっていくと予想される。

搭載したカメラやセンサー類で周囲の状況を認知する自動運転技術においては、街路樹の張り出しがGPS信号やセンサーの障害となりうる。一方で、人の目では見通しが悪い箇所も、AIの視点でカバーすることが可能となることなども考えられる。

自動運転に対応した街路樹のあり方については、引き続き技術の普及・進展を注視し、時機をとらえて検討していく。

(3) その他（街路樹のあり方検討会での意見）

「街路樹のあり方検討会」で出された各委員の意見のうち、以下については引き続き検討していく。

- ① 効率的な維持管理に資する発注方法（発注時期や複数年契約等）の研究に関する意見
- ② 枯死や衰弱により一連区間の高木を撤去した箇所の原因分析と対応策に関する意見

VII.街路樹のあり方検討会について

(1) 街路樹のあり方検討会委員名簿

分野別	氏名	職業・所属等	備考
学識 委員	大沢 昌玄	日本大学教授	
	小嶋 文	埼玉大学大学院准教授	
	伊藤 弘	筑波大学大学院准教授	
専門家 委員	水野 泉	樹木医	
	渡邊 章	埼玉県造園業協会	
県職員 オブザーバー	小島 茂	県土整備政策課政策幹	
	吉澤 隆	道路街路課長	
	細田 隆	田園都市づくり課長	
事務局	落合 誠	道路環境課長	
	—	道路環境課 補修担当	

(2) 検討会開催の経緯

① 第1回街路樹のあり方検討会

日時：令和2年7月28日(火)13:00～

会場：埼玉県教育会館301会議室

[主な議事]

- 1) 検討会の進め方について
- 2) 埼玉県の街路樹における「現状」と「課題」
- 3) 課題解決に向けた取り組みの進め方
- 4) 検討する項目の概要について

② 第2回街路樹のあり方検討会

日時：令和2年10月21日(水)10:00～

会場：埼玉県教育会館104会議室

[主な議事]

- 1) 課題解決に向けた取り組み
- 2) 街路樹の整備・管理
- 3) 今後の検討

③ 第3回街路樹のあり方検討会

日時：令和3年1月19日(火)13:30～

会場：WEB開催

[主な議事]

- 1) 住民要望の分析・ロードサポート団体へのアンケート結果
- 2) 合意形成
- 3) 今後の検討