

The background of the entire page is a photograph of a wide, paved street in Chiba City. The street is lined with mature trees, their green foliage creating a canopy over the road. On the left side, there are multi-story residential or commercial buildings. The sky is clear and blue. The overall scene is bright and sunny.

千葉市街路樹のあり方 (案)

千葉市

目 次

序 章 策定の背景と目的	1
第1章 街路樹に関する主な課題	
1. 街路樹の位置づけと役割	2
(1) 都市の緑と街路樹	2
(2) 街路樹の機能	4
2. 市内の整備状況	5
3. 街路樹の維持管理	6
(1) 予算規模	6
(2) 維持管理の実施方法	7
4. 街路樹に関する課題	8
(1) 安全性の確保に係る課題	8
(2) 街路空間に係る課題	9
(3) 維持管理等に係る課題	11
第2章 街路樹のあり方	
1. 基本方針	13
2. 今後の取組み方策	14
(1) 安全性の確保	14
(2) 道路空間への適合	16
(3) 適切な維持管理と樹種選定	19
(4) 樹種選定の考え方	20
第3章 街路樹再生に向けて	
1. 課題路線の抽出	22
2. モデル路線選定	22
3. 更新・撤去の実施	22
資料編	
a) 大都市における街路樹本数	24
b) 千葉市の街路樹一覧	26
c) 街路樹の法的一覧	27
d) 国の指針	28
e) 歩行空間整備マニュアル（千葉市）	31

序章 策定の背景と目的

街路樹には、良好な都市景観の形成や緑陰の提供、大気浄化、火災の延焼防止などの機能があり、単に道路を構成する一施設というだけでなく、まちづくりの重要な要素としても不可欠な存在です。

しかし、本市の街路樹においては植栽から長い年月が経過したことで、大径木化した街路樹の増加や老木の倒木、根上がりなどの課題が見られるようになってきています。

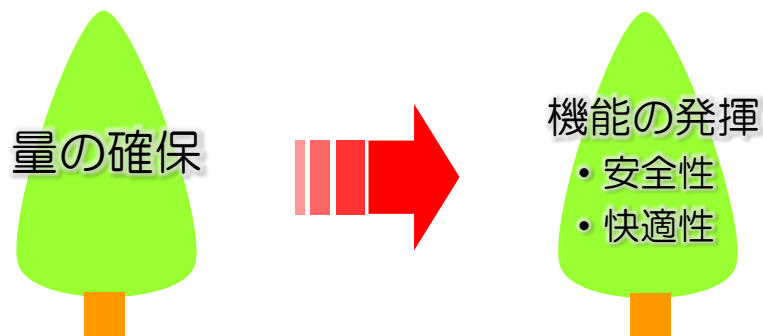
また、社会情勢に目を向けてみると、少子高齢化の進行により、増加する高齢者ドライバーや子育て世代への配慮なども重要度を増しており、道路標識の視認性の向上や、車いすやベビーカーで通行しやすい歩道環境の整備などがより求められてきています。

平成27年3月、国土交通省では「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）」を大幅に改正し、「道路交通の安全の確保」により重点を置いた樹木の更新や、植栽する道路空間に見合った樹種選定、将来の姿を念頭に置いた樹木等の配置への配慮などが基準に盛り込まれました。

「ストック形成（量の確保）」という道路緑化から、「道路空間や地域の価値向上」に資する道路緑化へと、植栽や配置、管理の適正化を通じて「街路樹に求められる機能を総合的に発揮させること」が、これからの街路樹行政の重点項目になったと言えます。

本来、市民に親しまれるような良好な街並みを形成し、季節感の演出や地域の特色づくりにも資する街路樹が、逆に交通安全に支障をきたし、大量の落葉や根上がりなどによって歩行者の通行の妨げになるなど、市民生活に影響が生じているという実態から、これまでの取組みを見直す時期に来ていると言えます。

そこで、本市においても、街路樹がその機能を十分に発揮し、市民に親しみと誇りを持たれる存在となるよう、「千葉市街路樹のあり方」を策定し、今後の整備や維持管理の方向性を示すこととしました。



第1章 街路樹に関する主な課題

1. 街路樹の位置づけと役割

(1) 都市の緑と街路樹

本市は、東京湾の水辺と、下総台地の豊かな緑に囲まれ、首都圏にありながら恵まれた自然環境を有しています。市内全域における、林野、農地、緑地等の緑の割合は48.4%と約半分を占めており、この豊かな緑と水辺を本市の個性にまで高めるため、昭和59年に「緑と水辺の都市宣言」を行い、また、平成9年には「千葉市緑と水辺の基本計画」を策定し、緑と水辺を活かした快適な環境都市づくりに取り組んでいます。

取り組みの一つとして「公共施設等緑化推進要綱」を定め、道路空間においても緑化を進めることとしています。

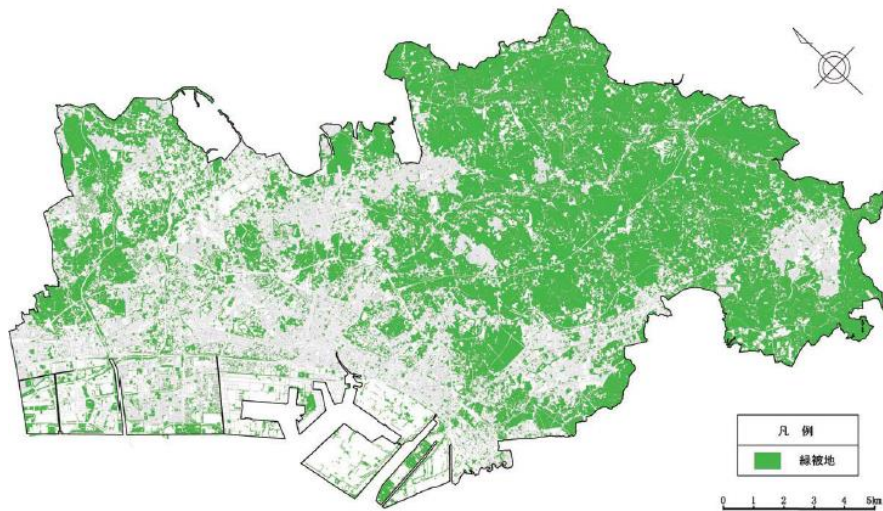


図 市内緑被地の状況（平成21年）

施 設	対 象	基 準
道 路	市が設置管理する道路とする。 ただし、次に掲げる箇所は除くものとする。 （１）道路管理者の許可を受けた道路占用物件があるため、街路樹の植栽又は生育が著しく困難と認められる箇所 （２）道路が地下にあるなどの理由により、街路樹の植栽又は生育が著しく困難と認められる箇所	１ 歩道幅員が 3.0m 以上の道路にあっては道路区分等を考慮し、建設省の定める道路緑化基準（昭和 63 年 6 月 22 日建設省都街発第 21 号都市局長・建設省道環発 第 8 号道路局長通達）に基づき、街路樹及び植樹帯の整備を行うものとする。 ２ 歩道幅員 3.0m 未満の歩道、中央分離帯、交通島、その他道路用地にあっては、道路管理上支障の無い範囲で、可能な限り樹木を植栽し、緑地を確保するものとする。

表 公共施設等緑化推進要綱

また、道路の緑化については、道路構造令、道路緑化技術基準等、国等の定める基準に従い、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、街路樹に求められる機能を総合的に発揮させ、良好な都市環境の形成に努めます。

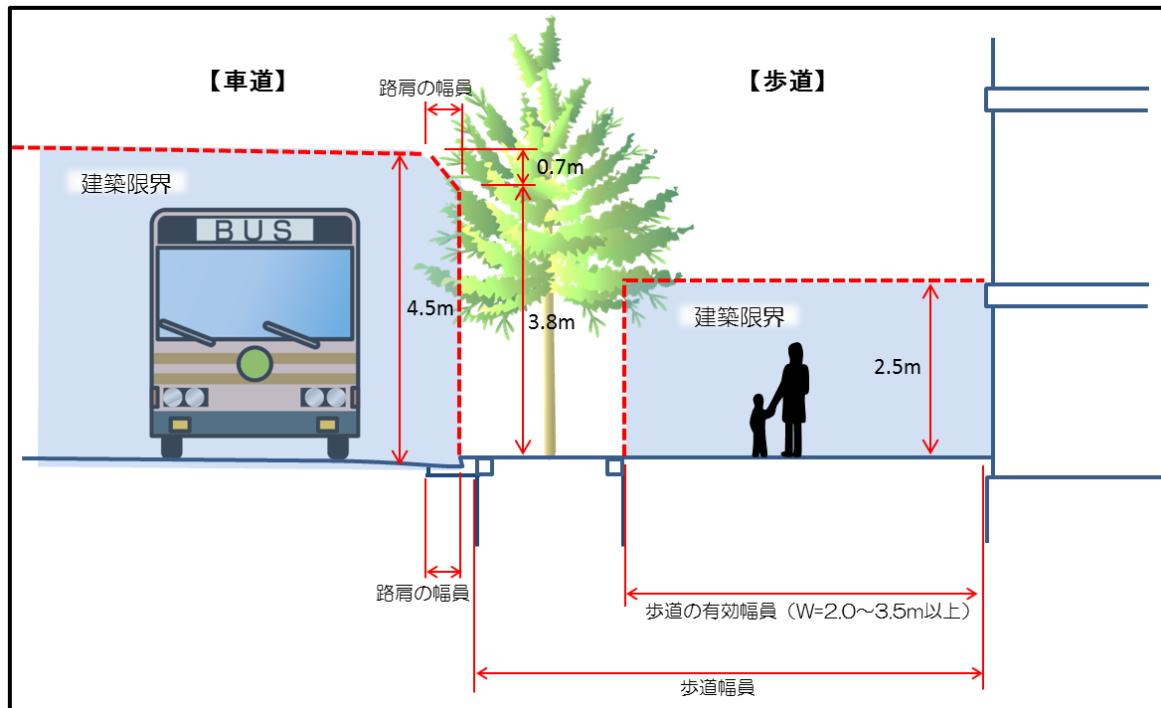


図 道路の構造と街路樹

種類	歩道有効幅員
歩行者の交通量が多い道路	3.5m以上
その他の道路(一般の道路)	2.0m以上
自転車歩行者専用道路	4.0m以上

表 道路種別と歩道有効幅員
(千葉市道路の構造に関する技術的基準を定める条例)

（２）街路樹の機能

街路樹は、空気の浄化やヒートアイランド現象の緩和などの環境保全、街並みの景観形成、歩車道の分離などの交通安全、延焼防止などの防災など、様々な機能を持っています。

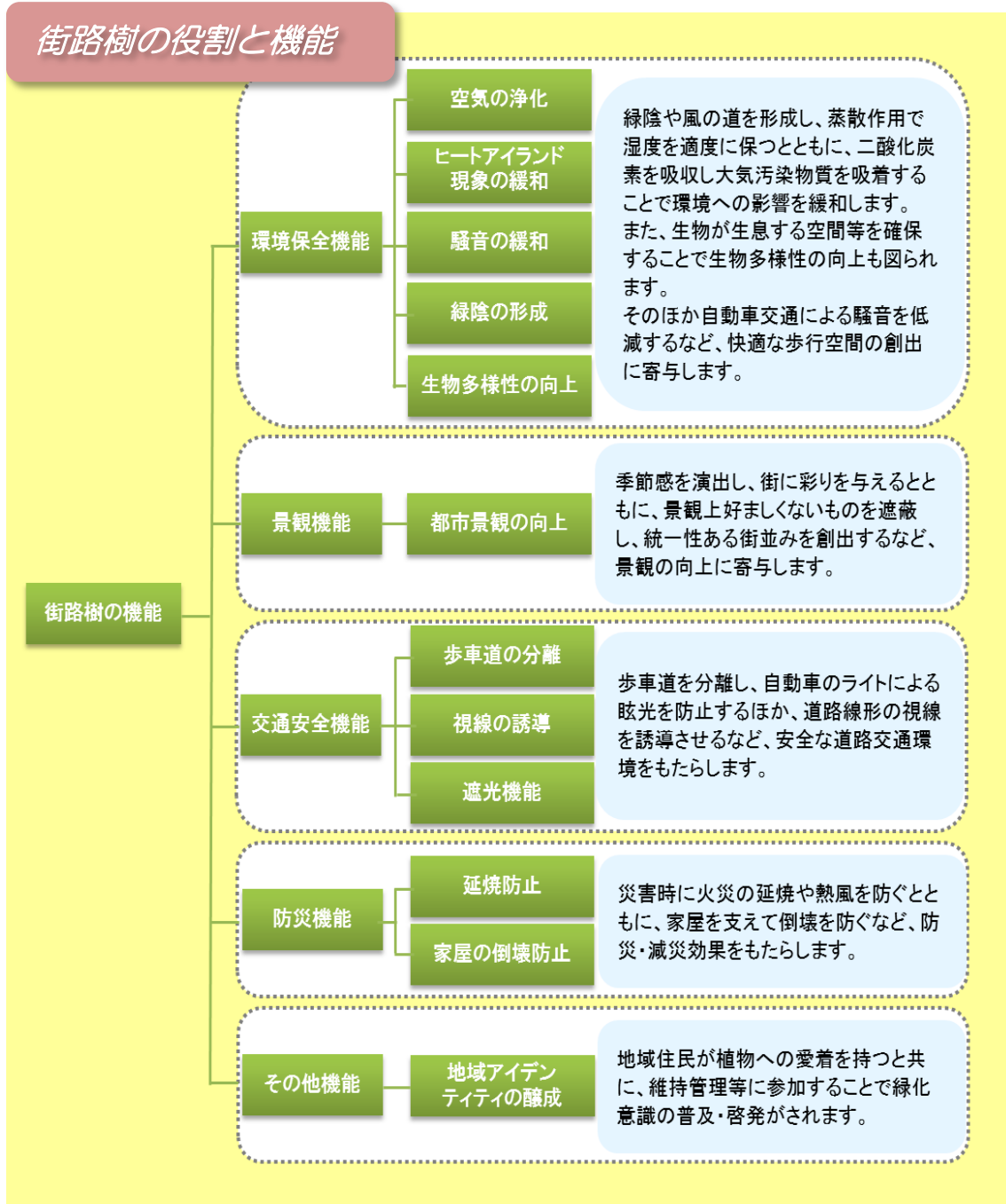


図 街路樹の機能

2. 市内の整備状況

本市では、道路延長約420kmにおよそ130種、約46,000本の街路樹を管理しており、樹木の成長と共に緑豊かなまちづくりに貢献しています。読売新聞社が平成6年に選定した「新・日本の街路樹100選」にも、本市から「あすみ大通り」（クスノキ/緑区）が選ばれています。

また、中心市街地のシンボルとなっている「千葉駅前大通り」のケヤキや、海辺らしさを演出する「海浜松風通り」のクロマツ、黄葉が美しい「こじま公園通り」のイチョウなど、四季を通してその魅力を感じることもできる街路樹が多くあります。

順位	樹種	本数(本)	構成比(%)
1	イチョウ	4,198	9.1
2	マテバシイ	4,012	8.7
3	ハナミズキ	2,969	6.4
4	サクラ	2,863	6.2
5	ケヤキ	2,739	5.9
6	ヤマモモ	2,494	5.4
7	ナンキンハゼ	2,183	4.7
8	クスノキ	2,154	4.7
9	ユリノキ	2,053	4.5
10	プラタナス	1,934	4.2
	その他	18,532	40.2
合計		46,131	100.0

表 千葉市の街路樹本数

市内の代表的な街路樹



あすみ大通り（クスノキ）



千葉駅前大通り（ケヤキ）



海浜松風通り（ウバメガシ、クロマツ）



こじま公園通り（イチョウ）

3. 街路樹の維持管理

(1) 予算規模

市内の街路樹本数は、統計を開始した昭和53年からしばらくは増加傾向が続き、平成17年以降はほぼ同水準で推移しています。

一方で、維持管理費用は、平成17年頃までは本数と同様に増加傾向だったものの、それ以降は減少傾向となり、現在ではピーク時の7割程度まで縮小しています。

また、維持管理費が減少傾向にある中で、維持管理に係る経費は増加しており、高木剪定や低木刈込、芝刈り、除草等の実施頻度や時期を見直すことで効率化を図り、適切な維持管理に努めてきました。

しかし、大径木化した街路樹の増加や老木の倒木、根上がりなど多くの課題が見られるようになってきていることから、今後の取組の方向性を検討する必要がある状況です。

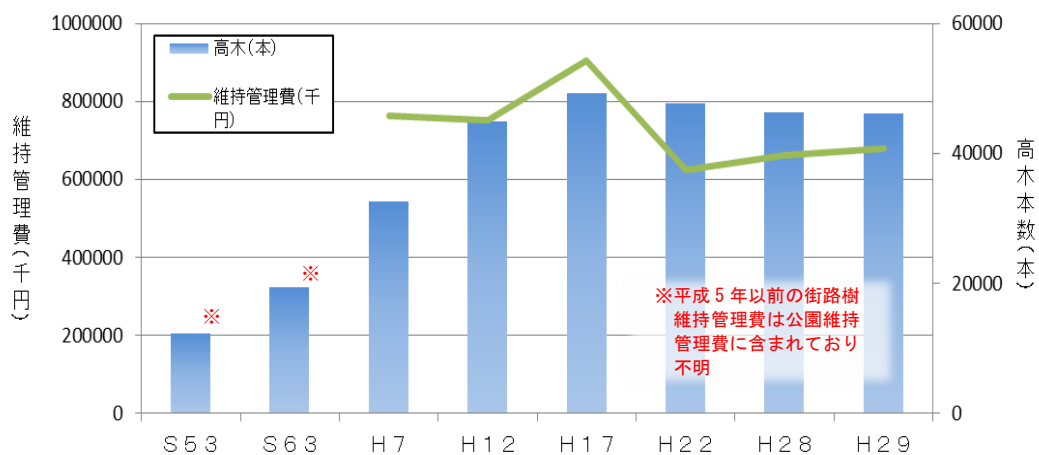


図 街路樹（高木）本数と維持管理費の推移

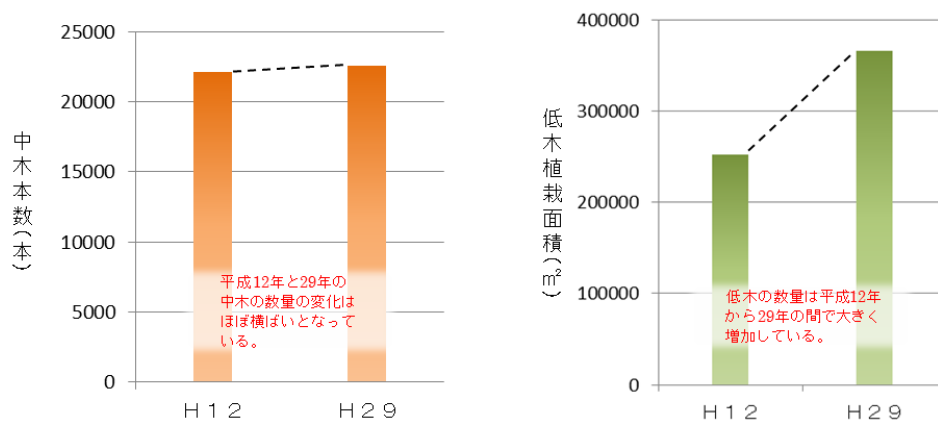


図 平成12年・29年の中木・低木の数量変化

（２）維持管理の実施方法

街路樹の主な維持管理方法は「高木剪定」、「低木刈込」、「芝刈り」、「除草」、「点検」、「更新」等があり、年間を通して樹種や生育状況、気候等の季節状況を考慮して作業を行います。

方法		内容	基本的な実施頻度
高木剪定	落葉樹	樹形を整えることや、伸びすぎた枝を取除くことなどを目的に高木の剪定をします。	1回/年（一部3年に1回）
	常緑樹		1回/1～3年
低木刈込		高さや幅を整えるため、低木の刈込をします。	1回/年
芝刈り		伸長した芝を刈ります。	3回/年
除草		植栽樹や植栽帯の除草をします。	3回/年
点検		生育状況に問題がないか、主に目視で確認します。	3回/年
更新		老朽化した樹木等を撤去・更新します。	適宜

4. 街路樹に関する課題

(1) 安全性の確保に係る課題

■老朽化した樹木の倒木、落枝による事故等



老朽化による倒木や、落枝により交通遮断や人身事故などが発生する危険性が高まっています。

老朽化し、台風の際に倒木した街路樹

■信号等安全施設への支障



街路樹が道路照明や信号、標識等を遮蔽し安全性が損なわれています。

案内板を覆い隠してしまっているプラタナス

■道路施設の破壊



根上りによる歩道の隆起や樹木の肥大化による植栽枠の破損など歩行者の安全性に支障をきたしています。

根上りにより道路施設を破損しているメタセコイア

（2）道路樹空間に係る課題

■狭い道路空間への大径木の植栽



狭い道路空間に大径木化する樹種を植栽したことにより、落ち葉、日陰、越境など、住民の生活に支障をきたし、無理な剪定を繰り返した結果、良好な樹形が損なわれています。

無理な剪定により樹形の損なわれたケヤキ

■歩道の有効幅員の不足



安全な交通環境を確保するため定められている歩道の有効幅員(2m以上)が確保できていない路線が多く見られます。

歩道有効幅員（調査路線：887 路線）

2m 以上：617 路線（69.8%）

1.5m 以上 2m 未満：192 路線（21.7%）

1.5m 未満：74 路線（8.5%）

歩道の有効幅員が確保されていない路線

■電気通信設備への影響



電線等と樹木の交錯により風害による枝折れ等で断線の発生につながっています。

電線と樹木が交錯している路線

■ 植栽の過密化

・ 植栽間隔の過密



狭い間隔で植栽されたクスノキ

大径木の成長により、過密な植栽間隔となり、見通しが悪く、信号や標識などの遮蔽、管理費の増大など、安全性、経済性に課題が生じています。

・ 混植による過密化



混植により見通しの悪い路線

住宅団地の街並みデザインとして、高木と中低木の組合せの混植が成長したことにより、見通しが遮られ安全性に課題が生じています。

・ 隣接地との競合



隣接の緑地の樹木と街路樹が競合し、暗く見通しが悪い路線

隣接する緑地や公共施設等の樹木との競合により、暗く見通しの悪い空間となり、街路樹の生育と歩行空間の安全性に課題が生じています。

（3）維持管理等に係る課題

■樹木の生育不良



繰り返しの剪定により、樹形が悪化したマテバシイ

土壌条件や剪定の影響などにより、樹形が悪化し、美観を損ね、緑陰の形成による環境保全等機能の発揮が妨げられています。

なお、街路樹のある路線の内、約 25%が通学路指定されており、子供たちの熱中症予防等の機能面への影響が考えられます。

（マテバシイ等）

■花木の開花不良



花数の少ないコブシ

花木については、剪定と花芽形成の時期との関係から通常の街路樹剪定技術では花付が悪くなる種があります。（コブシ、ハクモクレン等）

■果実による汚損



ヤマモモの落果により道路が汚れている様子

雌株の植栽により果実が落下し、歩道等の汚れや悪臭により生活環境に支障をきたしています。（ヤマモモ、イチヨウ 等）

■落葉による排水施設の詰まり



落葉が排水溝に詰まり道路が冠水している様子

道路の排水溝等、排水施設への落葉により、台風等の大雨の際に排水施設が詰まり、道路が冠水する場合があります。

第2章 街路樹のあり方

1. 基本方針

■安全性の確保

交通や地域の安全確保が最優先となります。信号機や交通標識、照明灯などの支障木の除去や、老朽化、大径木化した危険木の更新を行います。

また、日常的、定期的な巡回により、安全点検を実施します。

■道路空間への適合

道路空間は、都市・地域空間の骨格をなし、多くの人々が利用することから、限られた空間に合わせた樹種選定、配植、維持管理が大前提となります。

様々な環境圧に耐え、良好な生育が期待できる樹種への変更、間伐、剪定等の維持管理により空間への適合を図ります。

■適切な維持管理と樹種選定

適切な維持管理作業と、適性に応じた樹種の選定により、緑陰の形成やヒートアイランド現象の緩和等、環境改善機能や景観形成、防災など街路樹の持つ多様な機能の発揮を図ります。また、都心部や郊外、海辺など、その地域らしい景観の創出に努めます。

■計画的な更新作業推進

課題に対する対応として、間伐、伐採、撤去、植栽帯改修等、実施する各事業について、計画を策定し、効率的な推進を図ります。また、その後の樹木更新作業は維持管理費と植替え経費のトータルコストが最少となる30年を基本とし、計画的に実施します。

■市民意見の反映

街路樹は、日常生活の中で身近にある緑であり、近隣住民から親しまれています。課題に対して周辺住民の意見を踏まえながら、より良い対応策を検討することとします。

■維持管理の市民参加

様々な市民参加の制度を通じて、街路樹に対する関心を高め、維持管理への市民参加を促すことで、親しみやすく愛着のある街路樹を目指します。

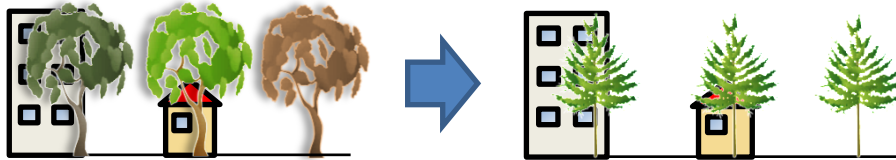
(ちばレポ、ちばし道路サポート制度、花いっぱい市民活動助成制度)

2. 今後の取組み方策

(1) 安全性の確保

■老朽木等の更新

老朽化した危険木や大径木などの撤去や更新を進めます。



■交通安全施設への支障除去

安全な道路空間を確保するため、道路照明や標識類の視認を妨げている樹木や交差点周辺部の樹木は撤去します。



交差点、標識、照明灯などから 10m 程度離す

自動車運転者等の見通しを確保するため、交差点部及び巻込み終わりから 10m 以内には、高木は植樹しないこととし、高木が植栽されている場合は、撤去します。低木については高さが 60 cm 未満となるように剪定等の維持管理をします。

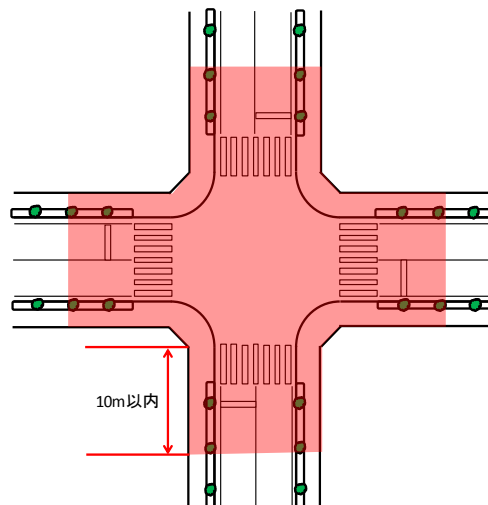
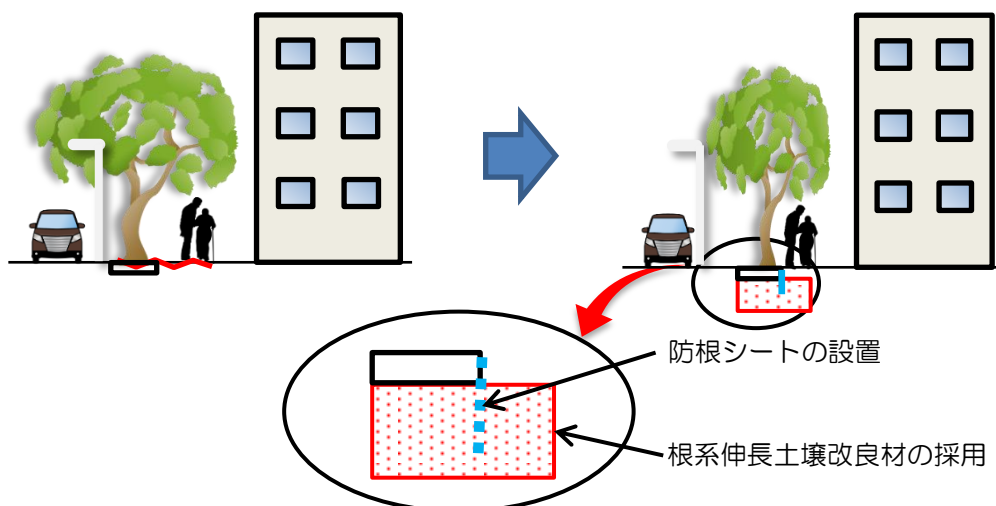


図 交差点周辺の考え方

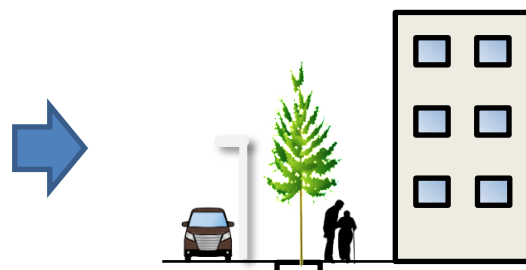
■植栽樹の改良等植栽環境の改善

通行の支障となる根上り等の道路施設への障害は、狭い道路に街路樹を植栽する等、十分な大きさの植栽樹が確保できていないこと、剪定した樹種の根茎の伸長範囲と植栽樹の大きさが適合しないこと等が原因となります。

このような状況を改善するため、防根シートの設置等、植栽環境を改善する他、植栽環境に適合した樹種に変更します。



【植栽樹の改良等の一例】



(2) 道路空間への適合

■空間規模に配慮した樹種構成、維持管理

道路空間に対し大きくなり過ぎた樹木については空間に適した樹高、枝張りになるよう、樹種変更や剪定等管理を行います。

また、倒木による交通遮断を防止するため、維持管理作業の中で高さ抑制を行います。

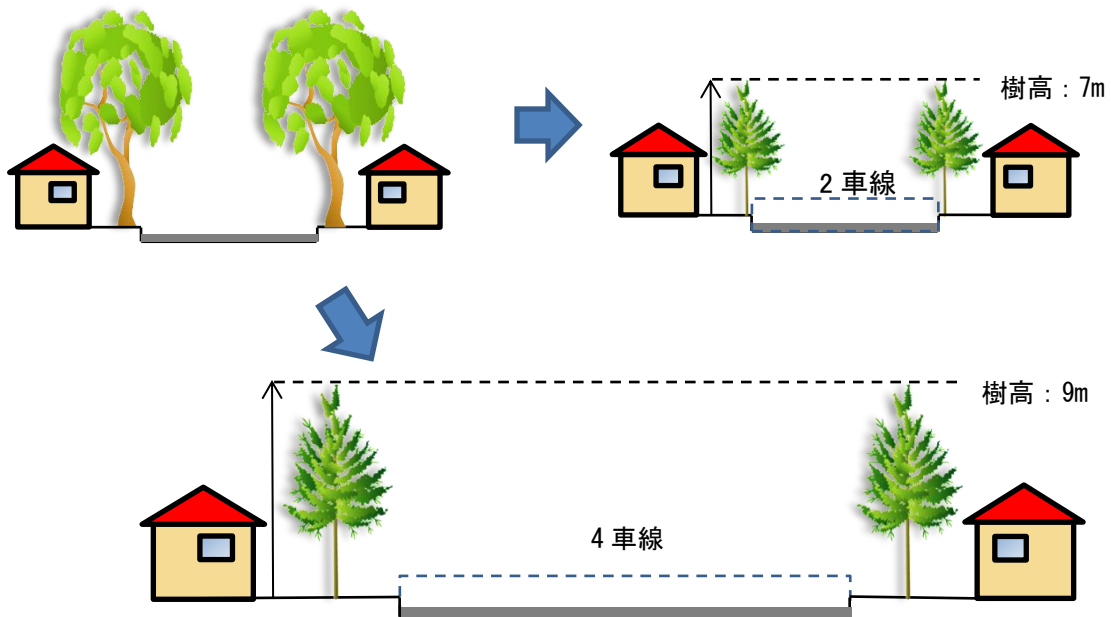
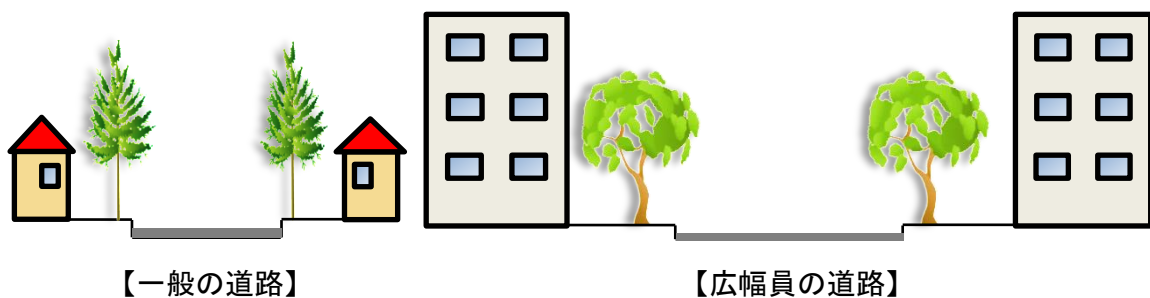


図- 車線数に応じた樹種や樹高に変更する例

【出展：道路緑化基準・同解説（公益社団法人 日本道路協会）】

一般の道路では、剪定等、適切な維持管理により整型樹形を基本とします。広い植栽帯など空間的余裕がある路線については自然樹形を基本とします。（駅前広場、千葉駅前大通りなど）



■歩道有効幅員に配慮した配植

歩道有効幅員が1.5m未満の場合、街路樹を撤去し、歩行空間を確保します。

1.5m以上、2m未満の場合は道路改良時に歩道有効幅員を2m以上確保することとし、低木等が通行の支障になる場合は撤去等し、適正な歩道有効幅員の確保をします。

※歩道有効幅員に対する考え方は歩行空間整備マニュアル（千葉市）より

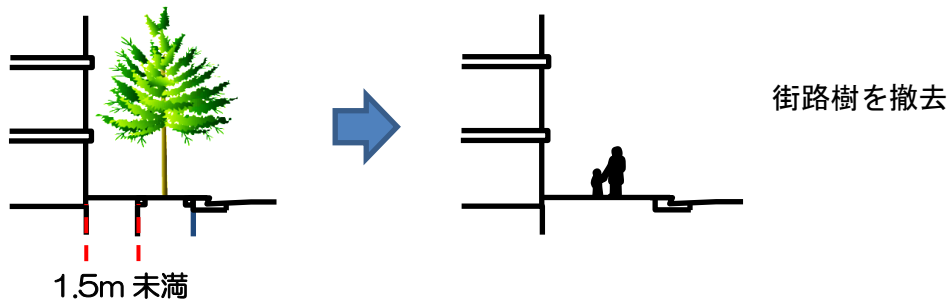


図 歩道有効幅員が1.5m未満の場合

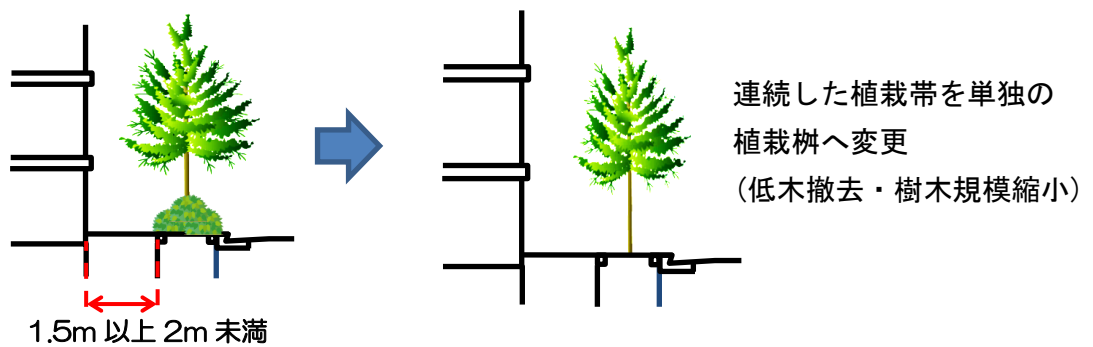
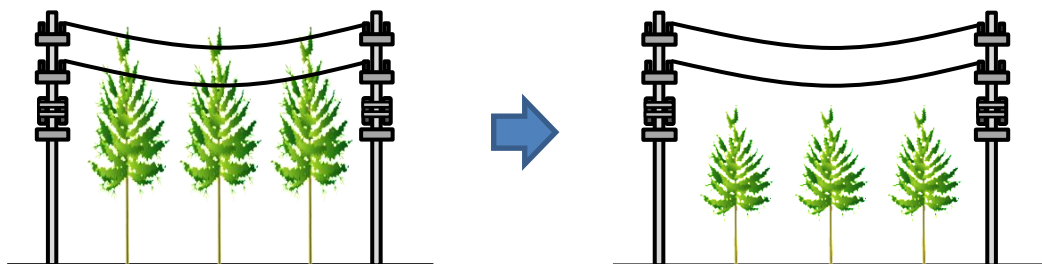


図 歩道有効幅員が1.5m以上、2m未満の場合

■電気通信設備への配慮

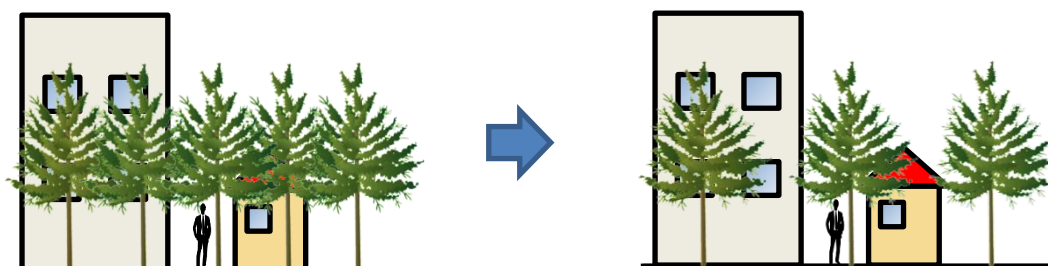
樹高を抑制した剪定管理等により、電線等との交錯を避けます。



■植栽配置の適正化

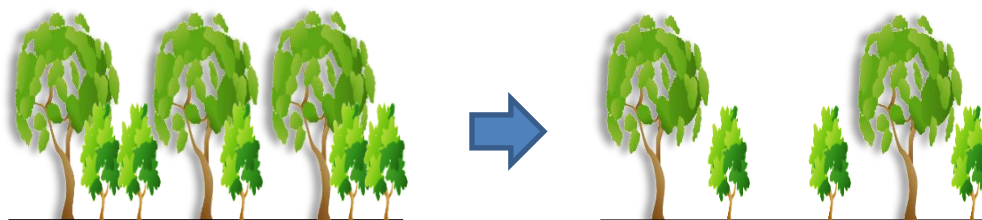
・植栽間隔が狭い路線

高木は10～12m間隔を基本とします。過密に植栽されている街路樹は間伐を行い、適正な間隔にします。



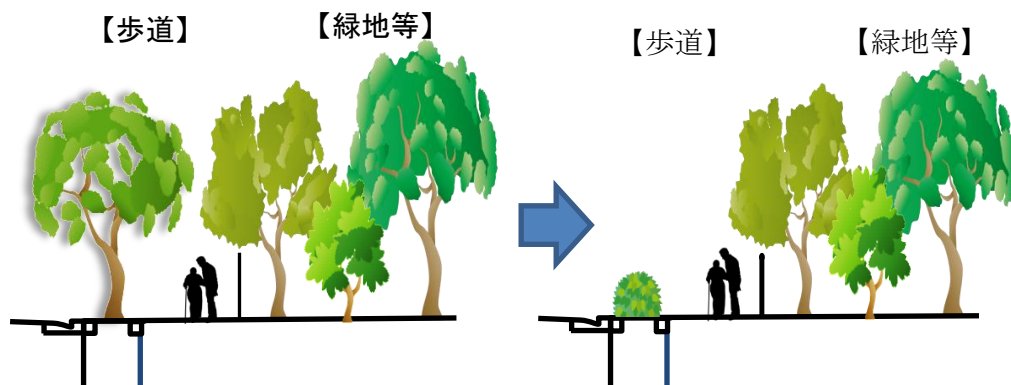
・混植により見通しの悪い路線

歩行者専用道路等、高中低木の混植となっている路線においては、デザインに配慮しながら、間伐により見通しの確保を図るなど、樹木の生長に合わせた管理を行います。



・隣接地と競合する路線

隣接する緑地や公共施設の緑により、暗く、見通しの悪くなっている路線は、相互の緑の配置や樹種変更、間伐による街路樹間隔の拡張等により明るい空間づくりに努めます。



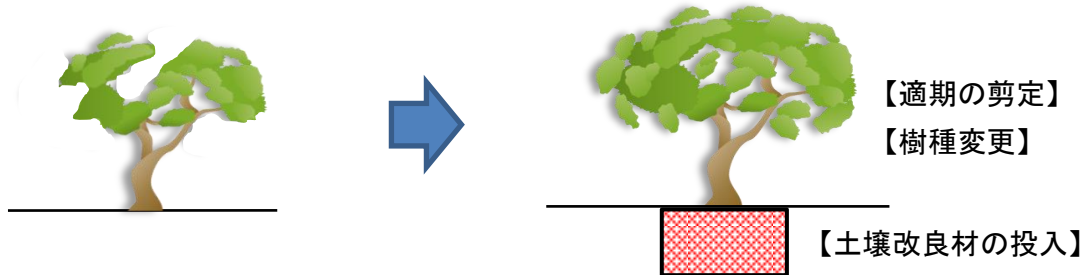
(3) 適切な維持管理と樹種選定

■適期の剪定・生育基盤の改善

剪定等により樹形の悪化する樹種については、環境圧に強い樹種への変更を行います（マテバシイ 等）。また、土壌改良など、生育基盤の改善をします。

また、剪定の時期、頻度、強度など、適切な維持管理により樹木の育成を図ります。

・常緑樹：6月、11月、落葉樹：11月～3月

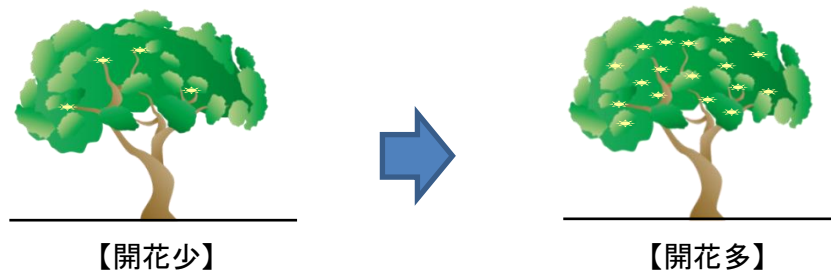


■花木の開花促進

通常の維持管理では開花の難しい樹種については、維持管理の工夫により改善を図るとともに、使用路線を限定します。

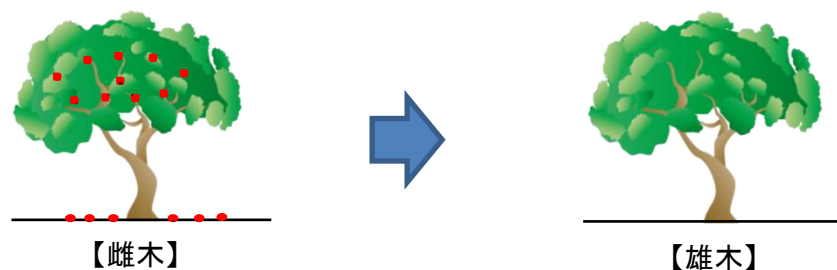
・コブシ：毎年の軽剪定（冬季）及び概ね3年に1回の基本剪定

・ハクモクレン：毎年の軽剪定（落花後）及び概ね3年に1回の基本剪定



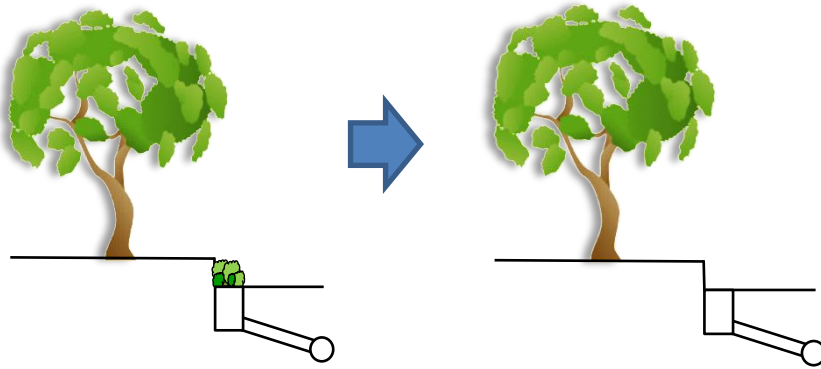
■結実の防止

果実の落下により苦情や要望の対象となる樹種については、雄木への変更により結実を防止します（樹種：ヤマモモ、イチョウ 等）。



■排水施設の落葉対策

排水施設周辺への落葉による道路冠水が問題になる箇所では、街路樹の間伐や、剪定等作業により、落ち葉の量を減らすと共に、事前に排水施設周辺の落ち葉清掃を行い、道路冠水の防止に努めます。



（４）樹種選定の考え方

■樹種選定の基準・留意事項

街路樹については道路空間との調和を前提とし、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、以下の事項に留意して樹種選定を行うものとします。

- 1) 郷土種を主体として、千葉市で生育可能なもの。
- 2) 街路樹にふさわしい美しい樹形となるものや、陰影を形成するものであること。
- 3) 病害虫に強く、剪定や整枝が可能で、道路環境にも適応性があるもの。
- 4) 花が咲くものや、紅葉等葉色の美しいもの。
- 5) 適性樹種による路線毎の樹種の統一など、景観の連続性の創出、維持管理作業の効率化などを図に資するもの。

※整枝が難しいもの（ナンキンハゼ、アオギリ、マテバシイ、スタジイなど）、根上りに特に注意が必要なもの（メタセコイア他）、虫害の著しいもの（ツバキ）、視認性を妨げるもの（カイヅカイブキ、キンモクセイ）などは使用を限定する。

■樹種別適性

		樹種名	樹高	適性				課題		郷土種	備考
				広幅員	狭幅員	海浜部	緑陰	根上	花付		
針葉樹	常緑	クロマツ	35	○		○				○	耐潮性大
		カイヅカイブキ	10	○							見通しを遮る
	落葉	イチヨウ	30	○				×			美しい黄葉。大径木となる。落葉の苦情
		メタセコイア	30					×			根上り注意
広葉樹	常緑	ヤマモモ	15		△	○	○			○	まとまった卵形樹形。落果対策として雄木植栽
		マテバシイ	10	○				×			剪定による樹形不良
		ウバメガシ	15		△	○	○			○	耐潮性大。萌芽力強く毎年剪定必要
		スダジイ	25							○	剪定による樹形不良
		シラカシ	20	○		○	○			○	郷土種として防風林などに使用
		クスノキ	35	○		○	○	×		○	大きく育ち緑陰を提供。寒さにやや弱い
		タブノキ	20	○		○	○			○	光沢のある葉と美しい樹形。広幅員必要
		クロガネモチ	10		○	○					赤い実が美しい
		ソヨゴ	10		○						コンパクトな樹形
		モチノキ	10		○	○				○	コンパクトな樹形
		モッコク	10		○					○	コンパクトで整った美しい樹形
		ヒメユズリハ	3		○	○				○	特徴的な葉と樹形
		タラヨウ	3		○	○					コンパクトな樹形
		カラタネオガタマ	3		○						香りのよい花
		オリーブ	3		○	○					乾燥等環境圧に強い
		ブラシノキ	3		○						特徴的な花
		キンモクセイ	10	○							見通しを遮る
	落葉	ケヤキ	30	○			○	×		○	千葉市の木。広幅員必要
		カツラ	25	○			○				新緑と黄葉が美しい。広幅員必要
		ユリノキ	30	○			○	×			ダイナミックな樹形。広幅員必要。
		ハクモクレン	15		△				×		春に華やかな花。開花のため剪定工夫必要。
		コブシ	15	○			○		×	○	早春に一面の白い花。開花のため剪定工夫必要。
		モミジバフウ	30	○			○	×			紅葉が美しい。広幅員必要。
		プラタナス	30	○			○				ダイナミックな樹形と秋の黄葉。広幅員必要
		ソメイヨシノ	10	○			○	×			春の花の象徴。枝が横広がり広幅員必要
		トウカエデ	15		○		○				紅葉が美しい
		トチノキ	30	○			○	×			初夏に特徴的で美しい花。自然樹形で育成。
		ヒメシャラ	15		○						初夏の美しい花と特徴的な木肌。活着やや不良
		サルスベリ	5		○						盛夏に咲く花と特徴的な木肌
		ハナミズキ	5		○						コンパクトな樹形。樹勢がやや弱い
		ヤマボウシ	10	○						○	雑木。自然樹形で育成
		コナラ	15	○						○	雑木。自然樹形で育成

広幅員：広幅員の空間の路線に適した樹種

狭幅員：狭幅員の空間の路線に適した樹種

海浜部：海浜部の路線に適した樹種

緑陰樹：緑陰効果が期待できる樹種

根上り：大径木となり根上り等注意を要する樹種

花付き：通常の維持管理では十分な開花が難しい花木

郷土種：地域の自然植生として本市の気候風土に合うもの

※整枝が難しいもの（ナンキンハゼ、アオギリ、マテバシイ、スダジイなど）、根上りに特に注意が必要なもの（メタセコイア他）、虫害の著しいもの（ツバキ）、視認性を妨げるもの（カイヅカイブキ、キンモクセイ）などは使用を限定する。

第3章 街路樹再生に向けて

1. 課題路線の抽出

現地調査等により評価を行い、課題路線を抽出します。

行政区	樹種	本数(本)	課題
中央区	マテバシイ	71	老朽化、大径木化
稲毛区	ユリノキ	66	大径木化
花見川区	メタセコイア	26	道路施設の破壊
若葉区	ケヤキ	53	大径木化、剪定による樹形悪化、狭い街路空間への大径木の植栽
緑区	プラタナス	160	老木化
美浜区	クスノキ	159	老木化、潮風や土壌の影響による生育不良



ほか市内各路線より抽出

2. モデル路線選定

課題路線のうち課題別に路線を選定し、モデル事業として実施。

番号	課題項目	樹種	本数(本)	対応方法
1	空間規模に不適合	ケヤキ	53	空間に適した樹高、枝張りとなるよう、樹種変更や剪定等の管理を行う。



ほか数路線

3. 更新・撤去の実施

■最優先で取り組む事業

・安全性の確保

危険木・支障木の除去：倒木の恐れのある老朽化した街路樹や信号、標識、照明灯の支障木の伐採。全路線対象。



■優先して取り組む事業

・道路空間への適合

間伐：樹木間隔が狭い大径木を対象に実施。歩行者専用道路等における密植の間伐も実施。



■計画的に取り組む事業（上記事業終了後）

・道路空間への適合

大径木の樹種変更：狭い道路空間に植えられた大径木を小高木へ樹種変更。

歩道有効幅員の確保：高木、低木撤去。



■全体の更新作業

・街路樹全体の更新作業（トータルコストが最少となる30年毎の更新を基本とする）

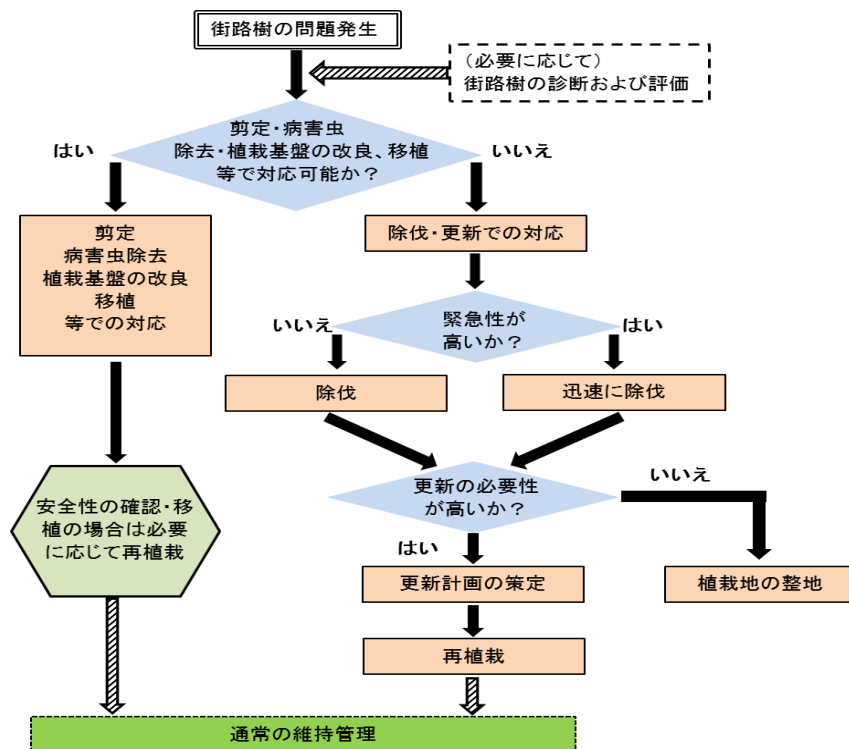
□維持管理の中で取り組む事業（随時）

- ・ 樹高の抑制：樹高 7m（2 車線）、樹高 9m（4 車線）の基準に合うよう剪定作業
- ・ 花木の開花促進：開花に配慮した時期、強度等、適切な剪定作業
- ・ 適期の剪定：常緑、落葉、紅葉、花等の各樹木の特性に合わせた剪定作業
- ・ 排水施設の落葉掃除：台風前の街路樹周辺の落葉清掃

□更新作業に合わせて取り組む事業

- ・ 植栽柵改良：根上りなどにより破壊された植栽柵の改良（合わせて植栽基盤改良も実施）。また、高木、低木撤去後の植栽帯等の改良。
- ・ 土壌改良：生育不良木の更新時に実施。

除伐・伐採の手順



【出展：道路緑化基準・同解説（公益社団法人 日本道路協会）】

資料編

a) 大都市における街路樹本数

千葉市内の街路樹は、高木・中低木ともに、全国的に見ても高い水準で整備がされています。また、市内で最も多い街路樹であるイチョウは、全国的にも多く植栽されており、逆に市内で2番目に多いマテバシイは、全国的にはあまり見られないことが分かります。

大都市における一人当たり高木本数(市町村道)

順位	都市名	高木本数(本)	人口(人)	1人あたり高木本数
1	神戸市	213,716	1,541,596	0.14
2	札幌市	186,104	1,921,639	0.10
3	北九州市	59,031	969,907	0.06
4	仙台市	50,864	1,049,824	0.05
5	千葉市	46,543	961,813	0.05
6	浜松市	34,877	797,397	0.04
7	大阪市	106,762	2,670,701	0.04
8	新潟市	30,757	809,384	0.04
9	名古屋市	75,483	2,261,377	0.03
10	横浜市	116,238	3,688,624	0.03
11	川崎市	40,371	1,432,374	0.03
12	堺市	23,661	842,642	0.03
13	広島市	31,900	1,175,275	0.03
14	岡山市	12,395	711,164	0.02
15	静岡市	12,066	712,340	0.02
16	福岡市	24,417	1,483,052	0.02
17	熊本市	11,645	734,361	0.02
18	さいたま市	18,588	1,232,577	0.02
19	京都市	20,869	1,470,587	0.01
20	相模原市	9,945	718,695	0.01

※参考文献 国土技術政策総合研究所資料第780号 わが国の街路樹Ⅶ
国土技術政策総合研究所
大都市比較統計年表(平成24年) 横浜市 政策局 統計情報課
※高木本数は平成24年3月31日現在、人口は平成24年4月1日現在の数値を示す。

大都市における一人当たり中低木本数(市町村道)

順位	都市名	中低木本数(本)	人口(人)	1人あたり中低木本数
1	神戸市	3,980,627	1,541,596	2.58
2	仙台市	2,470,000	1,049,824	2.35
3	浜松市	1,300,723	797,397	1.63
4	北九州市	1,571,690	969,907	1.62
5	千葉市	1,282,812	961,813	1.33
6	広島市	1,390,482	1,175,275	1.18
7	相模原市	746,013	718,695	1.04
8	横浜市	3,395,825	3,688,624	0.92
9	福岡市	1,188,344	1,483,052	0.80
10	名古屋市	1,757,148	2,261,377	0.78
11	川崎市	955,039	1,432,374	0.67
12	新潟市	464,841	809,384	0.57
13	大阪市	1,463,834	2,670,701	0.55
14	堺市	328,632	842,642	0.39
15	さいたま市	454,940	1,232,577	0.37
16	岡山市	252,573	711,164	0.36
17	熊本市	230,296	734,361	0.31
18	京都市	383,343	1,470,587	0.26
19	札幌市	396,450	1,921,639	0.21
20	静岡市	2,623	712,340	0.00

※参考文献 国土技術政策総合研究所資料第780号 わが国の街路樹Ⅶ
国土技術政策総合研究所
大都市比較統計年表(平成24年) 横浜市 政策局 統計情報課
※高木本数は平成24年3月31日現在、人口は平成24年4月1日現在の数値を示す。

大都市におけるkm当たり高木本数(市町村道)

順位	都市名	高木本数(本)	道路延長(km)	kmあたり高木本数
1	神戸市	213,716	5370.8	39.8
2	札幌市	186,104	5180.2	35.9
3	大阪市	106,762	3318.9	32.2
4	川崎市	40,371	2346.7	17.2
5	仙台市	50,864	3176.9	16.0
6	横浜市	116,238	7262.2	16.0
7	北九州市	59,031	3808.2	15.5
8	千葉市	46,543	3169.2	14.7
9	堺市	23,661	1811.7	13.1
10	名古屋市	75,483	5882.2	12.8
11	広島市	31,900	3763.4	8.5
12	京都市	20,869	2928.2	7.1
13	福岡市	24,417	3584.5	6.8
14	新潟市	30,757	6105.5	5.0
15	さいたま市	18,588	3920.7	4.7
16	相模原市	9,945	2101.9	4.7
17	浜松市	34,877	7497.7	4.7
18	静岡市	12,066	2695.4	4.5
19	熊本市	11,645	3340.7	3.5
20	岡山市	12,395	5853.1	2.1

※参考文献 国土技術政策総合研究所資料第780号 わが国の街路樹Ⅶ
国土技術政策総合研究所
道路統計年報2014 国土交通省道路局

※高木本数は平成24年3月31日現在、道路延長は平成24年4月1日現在の数値を示す。

大都市におけるkm当たり中低木本数(市町村道)

順位	都市名	中低木本数(本)	道路延長(km)	kmあたり中低木本数
1	仙台市	2,470,000	3176.9	777.5
2	神戸市	3,980,627	5370.8	741.2
3	横浜市	3,395,825	7262.2	467.6
4	大阪市	1,463,834	3318.9	441.1
5	北九州市	1,571,690	3808.2	412.7
6	川崎市	955,039	2346.7	407.0
7	千葉市	1,282,812	3169.2	404.8
8	広島市	1,390,482	3763.4	369.5
9	相模原市	746,013	2101.9	354.9
10	福岡市	1,188,344	3584.5	331.5
11	名古屋市	1,757,148	5882.2	298.7
12	堺市	328,632	1811.7	181.4
13	浜松市	1,300,723	7497.7	173.5
14	京都市	383,343	2928.2	130.9
15	さいたま市	454,940	3920.7	116.0
16	札幌市	396,450	5180.2	76.5
17	新潟市	464,841	6105.5	76.1
18	熊本市	230,296	3340.7	68.9
19	岡山市	252,573	5853.1	43.2
20	静岡市	2,623	2695.4	1.0

※参考文献 国土技術政策総合研究所資料第780号 わが国の街路樹Ⅶ
国土技術政策総合研究所
道路統計年報2014 国土交通省道路局

※中低木本数は平成24年3月31日現在、道路延長は平成24年4月1日現在の数値を示す。

全国の樹種別高木本数 上位10種

順位	樹種名	本数(本)	構成比(%)
1	イチョウ	569,684	8.4
2	サクラ類	522,353	7.7
3	ケヤキ	487,051	7.2
4	ハナミズキ	360,096	5.3
5	トウカエデ	321,274	4.8
6	クスノキ	276,146	4.1
7	ナナカマド	196,431	2.9
8	日本産カエデ類	183,148	2.7
9	モミジバフウ	170,117	2.5
10	プラタナス類	149,411	2.2
	その他	3,514,099	52.1
	合計	6,749,810	100.0

※平成24年3月31日現在の数値を示す。

全国の樹種別中低木本数 上位10種

順位	樹種名	本数(本)	構成比(%)
1	ツツジ類	62,083,407	44.3
2	シャリンバイ類	9,447,142	6.7
3	アベリア類	9,246,562	6.6
4	サザンカ類	5,461,166	3.9
5	ドウダンツツジ類	4,541,348	3.2
6	セイヨウツゲ	3,603,502	2.6
7	ヘデラ類	3,470,510	2.5
8	ヒペリカム類	2,952,979	2.1
9	イヌツゲ類	2,900,422	2.1
10	ハマヒサカキ	2,050,152	1.5
	その他	34,398,669	24.5
	合計	140,155,859	100.0

※平成24年3月31日現在の数値を示す。

b) 千葉市の街路樹一覧

平成 29 年 3 月 31 日

順位	樹種名	科名	数量(本)	順位	樹種名	科名	数量(本)
1	イチヨウ	イチヨウ	4,279	67	イタヤカエデ	カエデ	22
2	マテバシイ	ブナ	4,018	69	オオヤマザクラ	バラ	21
3	ハナミズキ	ミズキ	2,993	70	アカマツ	マツ	19
4	ケヤキ	ニレ	2,744	71	アメリカデイゴ	マメ	16
5	ヤマモモ	ヤマモモ	2,487	71	クヌギ	ブナ	16
6	ソメイヨシノ	バラ	2,205	71	カンヒザクラ	バラ	16
7	クスノキ	クスノキ	2,151	71	ハルニレ	ニレ	16
8	ナンキンハゼ	トウダイグサ	2,143	75	シダレザクラ	バラ	15
9	ユリノキ	モクレン	2,053	75	ムサシノケヤキ	ニレ	15
10	プラタナス	スズカケノキ	1,973	77	コウヤマキ	スギ	14
11	クロマツ	マツ	1,767	77	日本産カエデ類	カエデ	14
12	タブノキ	クスノキ	1,601	79	カクレミノ	ウコギ	13
13	モミジバフウ	マンサク	1,292	79	キンモクセイ	モクセイ	13
14	カイヅカイブキ	ヒノキ	1,178	79	シイ類	ブナ	13
15	トウカエデ	カエデ	1,125	82	サンシュユ	ミズキ	12
16	コブシ	モクレン	952	82	トウネズミモチ	モクセイ	12
17	カツラ	カツラ	937	82	ハナモモ	バラ	12
18	シラカシ	ブナ	824	82	ムクノキ	ニレ	12
19	ウバメガシ	ブナ	816	82	モウソウテク	イネ	12
20	スダジイ(イタジイ)	ブナ	773	87	アカシデ(ソロノキ)	カバノキ	11
21	クロガネモチ	モチノキ	613	88	サワラ	ヒノキ	10
21	ハクモクレン	モクレン	613	88	常緑樹		10
23	エンジュ	マメ	533	88	オオモミジ	カエデ	10
24	アキニレ	ニレ	495	91	ソヨゴ	モチノキ	9
25	アオギリ	アオギリ	439	92	ニセアカシア	マメ	8
26	サルスベリ	ミソハギ	433	93	ザイフリボク	バラ	7
27	メタセコイア	スギ	401	93	落葉樹		7
28	ヤマボウシ	ミズキ	375	95	イイギリ	イイギリ	6
29	トチノキ	トチノキ	317	95	ベニバナトチノキ	トチノキ	6
30	コナラ	ブナ	271	95	ハナズオウ	マメ	6
31	ヤマザクラ	バラ	249	95	ヒマラヤスギ	マツ	6
32	タイワンフウ	マンサク	234	95	マメガキ	カキノキ	6
33	オオシマザクラ	バラ	227	100	シデコブシ	モクレン	5
34	ヒメシャラ	ツバキ	155	100	シロダモ	クスノキ	5
35	イロハモミジ	カエデ	130	100	ツバキ	ツバキ	5
36	ウメ	バラ	125	100	リョウブ	リョウブ	5
37	エゴノキ	エゴノキ	123	104	ゲッケイジュ	クスノキ	4
38	ヤマモミジ	カエデ	120	104	チャボヒバ	ヒノキ	4
39	マロニエ	トチノキ	114	104	ニツコウヒバ	ヒノキ	4
40	リンゴツバキ	ツバキ	104	104	ヒトツバタゴ	モクセイ	4
41	ネズミモチ	モクセイ	96	104	ラカンマキ	マキ	4
42	フジ	マメ	87	109	カンザクラ	バラ	3
43	イヌシデ	カバノキ	85	109	ニレノキ	ニレ	3
43	ホルトノキ	ホルトノキ	85	109	ヒバ	ヒノキ	3
45	アラカシ	ブナ	84	109	ミズキ	ミズキ	3
46	エノキ	ニレ	82	109	モミノキ	マツ	3
47	ナツツバキ	ツバキ	73	109	モモ	バラ	3
48	サトザクラ	バラ	67	109	ウンリョウヤナギ	ヤナギ	3
49	ユズリハ	トウダイグサ	64	109	ヨシノスギ	スギ	3
50	ノムラモミジ	トウダイグサ	55	117	クリ	ブナ	2
50	モッコク	ツバキ	55	117	シロタエ	バラ	2
52	ネムノキ	マメ	54	117	コハウチワカエデ	カエデ	2
53	シモクレン	モクレン	47	117	ベニシダレ	カエデ	2
54	ベニシダレザクラ	バラ	44	121	イボタノキ	モクセイ	1
54	ハナノキ	カエデ	44	121	カナメモチ	バラ	1
56	ブラジルヤシ	ヤシ	41	121	カヤノキ	イチイ	1
57	シンジュ	ニガキ	34	121	カリン	バラ	1
57	ダビディア(ハンカチノキ)	オオギリ	34	121	エドヒガンザクラ	バラ	1
59	サクラ類		30	121	ヒガンザクラ	バラ	1
59	ハクウンボク	エゴノキ	30	121	タラヨウ	モチノキ	1
61	ヒメユズリハ	トウダイグサ	29	121	ドイツトウヒ	マツ	1
62	モチノキ	モチノキ	28	121	トウヒ	マツ	1
63	シダレヤナギ(イトヤナギ)	ヤナギ	26	121	ビワ	バラ	1
63	ココスヤシ	ヤシ	26	121	フサアカシア	マメ	1
65	タイサンボク	モクレン	25	121	ボブラ	ヤナギ	1
66	ヒノキ	ヒノキ	24	121	マキ類	マキ	1
67	ナナカマド	バラ	22		樹種不明		140
					合計		46,363

c) 街路樹の法的位置づけ

街路樹は「道路法」により法的に位置づけられており、構造の基準は条例で定めるところとされています。

(1) 道路法

昭和 27 年 6 月 10 日制定

(用語の定義)

平成 30 年 3 月 31 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。

(2) 道路構造の技術的基準を定める条例

※該当箇所のみ抜粋

(2) 千葉市道路の構造に関する技術的基準を定める条例

(植樹帯)

平成 24 年 12 月 19 日制定

第 13 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の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

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。

d) 国の指針

(1) 道路緑化技術基準

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という。

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。

(2) 道路緑化技術基準・同解説序文

樹木は人の心を慰め癒しを与えてくれるとともに、空気の浄化や二酸化炭素の吸収など具体的で明らかな効用を持っている。その樹木の緑を都市空間に最も多く提供しているのが道路である。

したがって、道路空間への緑の持ち込みである植栽の有り様は、道路はもとより都市の景観を規定するものとなる。近年の道路緑化（植栽帯整備）の推進によって、一定の緑化のストックが形成され、道路の環境は改善されてきた。

しかし、最近では「量的な拡大」を指向の基軸とするだけでなく、「地域の特性を考慮した植栽構成」や「交通の安全や維持管理への配慮」など、植栽の設計段階から考慮すべき事項が多様化してきた。

こうした時代の変化をふまえ、27年ぶりに「道路緑化基準」が大幅に改定された。（平成27年3月国土交通省都市局長・道路局長通達）。

※一部抜粋

e) 歩行空間整備マニュアル（千葉市）

2-1-2 歩道等の有効幅員

○歩道の有効幅員

歩道の有効幅員（歩行者等が安全かつ円滑に通行できる幅員）は、車いす使用者等のすれ違いを確保するために表1以上の値とする。

表1 歩道等の有効幅員

区分	自動車歩行者道	歩道
歩行者量の多い場合	4m※	3.5m※
その他の道路	3m※	2m※

※ 市街地の状況その他特別の理由により、やむを得ない場合においては、当分の間、歩道の有効幅員を1.5mまで縮小することができる。（一部抜粋）