



高松市

街路樹管理計画



令和7年 月

高松市



～目次～

第1章 はじめに	1
1. 街路樹管理計画策定の目的	1
2. 計画の位置づけ	2
3. 街路樹の役割・機能	2
4. 街路樹整備の歴史	3
第2章 街路樹の現状と課題	4
1. 管理費と剪定樹木数の推移	4
2. 街路樹による問題発生件数の推移	5
3. 高松市で発生した倒木・落枝の状況	6
4. 現況調査	7
5. アンケート調査結果	14
6. 管理体制	15
7. まとめ	16
第3章 管理目標と基本方針	17
1. 管理目標	17
2. 基本方針	17
第4章 課題解決に向けた取組	19
1. 【取組1】安全で快適な道路空間の確保	19
（1）安全性の確保（枯損木・歩道幅員・視認障害など）	19
（2）生育環境・機能改善（土壌改良・根上り対策、間引き）	24
（3）景観の向上（美しい樹形、植替え・補植、魅力向上）	28
（4）取組路線・樹木の抽出・優先順位付け	34
2. 【取組2】効率的な管理体制の構築	37
（1）街路樹点検マニュアルの策定	37
（2）民間の創意工夫をいかせる管理委託	40
（3）樹木台帳の整理・樹木DX化	42
3. 【取組3】財源確保や予算縮減委に向けた取組	43
（1）国の支援制度の活用	43
（2）市民・民間との連携	45
（3）樹木適正化、予算平準化	47
用語解説	48
参考文献	49
参考資料	50



第1章 はじめに

1. 街路樹管理計画策定の目的

街路樹は、都市景観の形成や環境保全機能、交通安全機能などを有している、良好なまちづくりに欠かせないグリーンインフラであり、市民生活に潤いと豊かさをもたらしております。

一方で、本市の街路樹は、高度成長期の道路整備に合わせて植栽されたものが多く、現在、老木化等に伴う様々な問題が顕在化しております。

特に、近年は、気候変動による夏季の異常高温や大型台風の発生などにより、街路樹の生育環境の悪化も見られるようになり、倒木等の被害が発生している状況です。

街路樹の管理については、これまでも、一定水準を確保するよう努めてきましたが、管理樹木数の増加や老木化・大径化等による維持管理コストの増大などに加えて、景観形成や環境対策、さらには物価高騰や人材確保への対応も必要になっていることから、緑のストックを適切に維持・管理していくためにも、街路樹管理のあり方を見直す転換期にあります。

こうした状況を踏まえ、本市街路樹については、引き続き、「量・質」の両立に向け、安全で快適な道路空間を確保しつつ、樹木をいかした景観や魅力の創出にも取り組むとともに、街路樹整備を通して、CO₂等温室効果ガスの吸収源対策やヒートアイランド現象の緩和など、脱炭素社会の実現にも貢献していくことが重要です。

このようなことから、高松市緑の基本計画の基本理念である「みどりあふれる 人と環境にやさしい 安全で住みよいまち 高松」を踏まえ、安全な道路空間を確保しつつ、一本一本の樹木が持つ効用を最大限発揮できる街路樹へと再生させることを目指し、「高松市街路樹管理計画」を策定するものです。

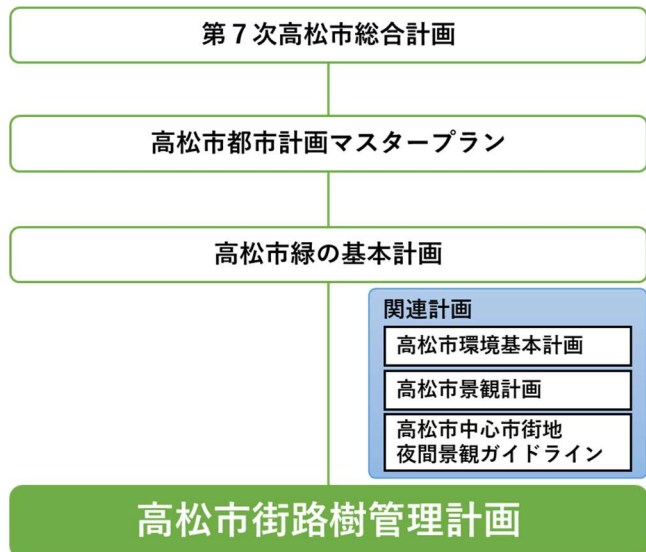


2. 計画の位置づけ

本計画は、街路樹の保全や再整備を進めていくための基本的な考え方を示すものです。

策定に当たっては、上位計画である第7次高松市総合計画や都市計画マスタープラン、緑の基本計画を踏まえるとともに、景観計画等の関連計画とも整合を図りながら、取りまとめます。

なお、高松市街路樹管理計画の目標年次は令和20年とします。



3. 街路樹の役割・機能

街路樹は、景観向上機能、環境保全機能、緑陰形成機能、交通安全機能、防災機能などの機能を有している、良好なまちづくりに欠かせないグリーンインフラです。

近年は、地球温暖化対策やヒートアイランド現象の緩和など、その重要性が再認識されています。

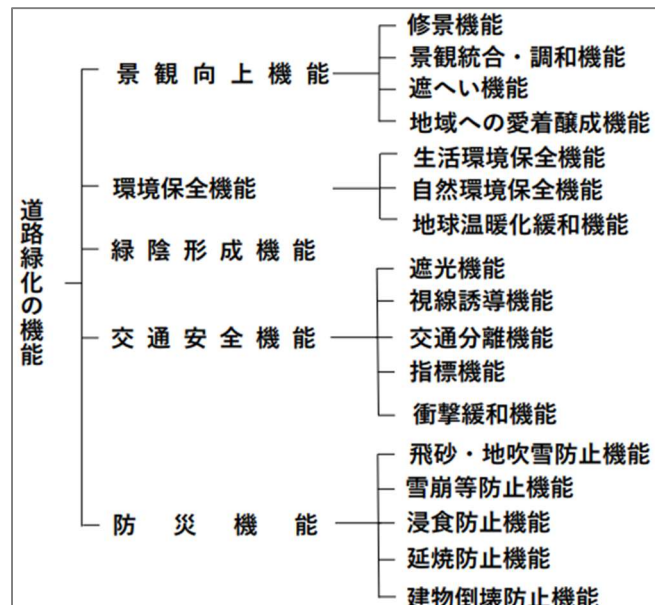


図 1-1 道路緑化の機能

(出典：道路緑化基準・同解説 公益財団法人 日本道路協会)



4. 街路樹整備の歴史

高松市では、昭和 21 年の戦災復興の土地区画整理事業において、初めて、街路樹が整備されました。昭和 23 年には、中央通りに 4 メートル幅の植樹帯を設け、8 メートル間隔でクスノキ 214 本が植えられ、やがて市のシンボルとして市民に親しまれるようになりました。また、他の幹線道路にもアカシアやプラタナス、柳などが植樹されるなど、身近な緑として街に潤いと安らぎを与えてきました。

昭和 40 年代に入ると、美化運動が広がり、市民と連携した記念植樹や街路樹の整備が活発になり、昭和 47 年には緑化推進委員会が結成されたことも相まって、「緑化デー」などを通じて市民参加の意識が高まりました。

また、昭和 57 年には「緑化条例」の制定を機に、街路樹を含めた公共空間の緑化が制度的に進められるようになりました。

さらに昭和 61 年には、中央通りの電線地中化に合わせて「緑のプロムナード」構想が始まり、クスノキ並木の延長工事もスタートしました。

こうして高松市の街路樹は、復興から景観づくり、市民協働、制度整備へと段階的に発展し、街の風景に不可欠なものとなりました。



図 1-2 昭和 30 年の中央通り
（出典：高松百年史 下巻 平成元年 12 月 1 日 高松市）



第2章 街路樹の現状と課題

1. 管理費と剪定樹木数の推移

現在、約 5,700 本の街路樹を管理していますが、予算の制約上、毎年の剪定作業は、約 2,000 本（全体の 40%程度）と低くなっています。

また、樹木の成長に伴い、1本あたりの管理コストが増加傾向にあることに加え、近年の物価高騰や労務単価上昇の影響により、管理可能な樹木数は年々減少しています。

今後、さらに樹木の老木化・大径木化が進むと適正な管理が困難となる可能性があります。

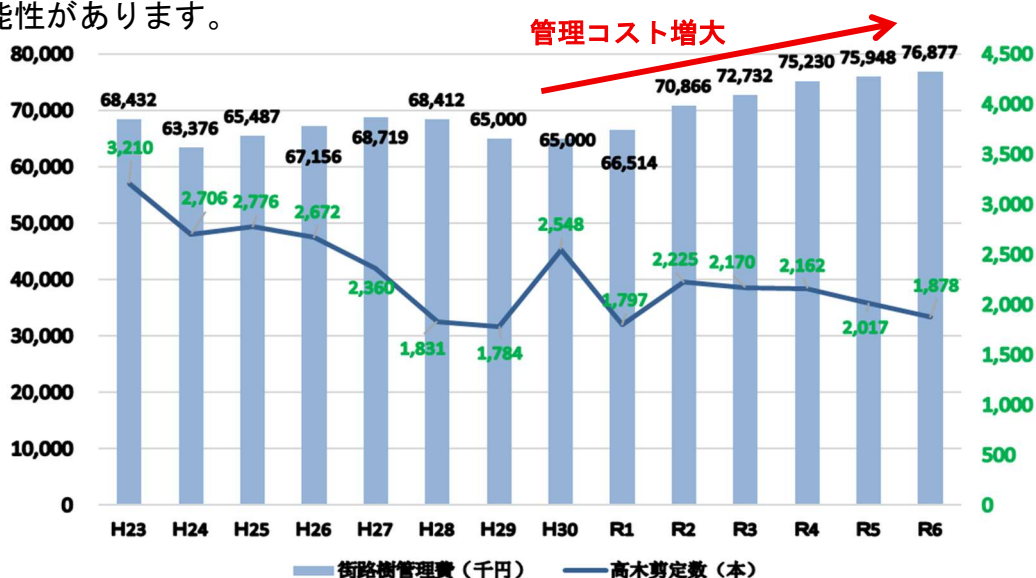


図 2-1 街路樹管理費と高木剪定数の推移

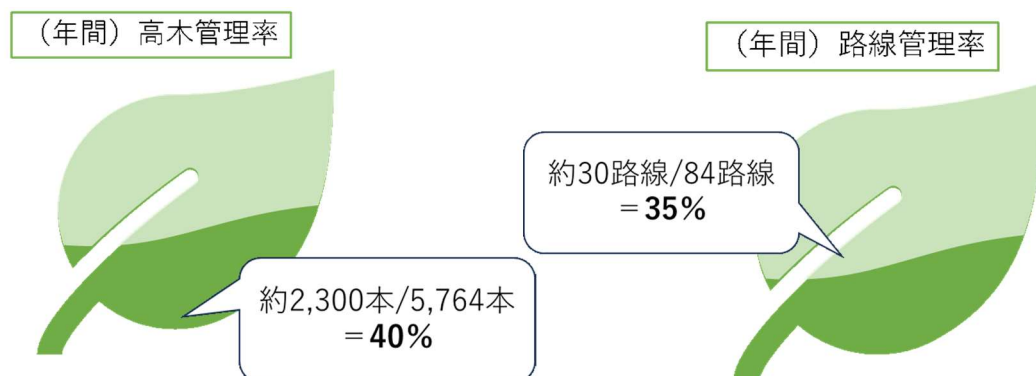


図 2-2 樹木管理率※

※高木管理率：市内にある高木全数に対する剪定実施している高木本数の割合

路線管理率：市内にある高木路線全数に対する剪定実施している路線数の割合



2. 街路樹による問題発生件数の推移

我が国の街路樹は、高度成長期の道路整備に合わせて植栽したものが多く、老木化等に伴い、倒木や落枝などの事故が発生しています。

国土交通省が実施した「倒木事故に関する全国調査」では、令和3年4月1日～令和6年11月7日（調査時点）に発生した道路における倒木等の事故発生件数は、801件（うち33件が人身事故）ありました。

今後、さらに老木化・大径木化が進み、気候変動等の影響も踏まえると、安全確保に向けた効果的な取組が課題となっています。

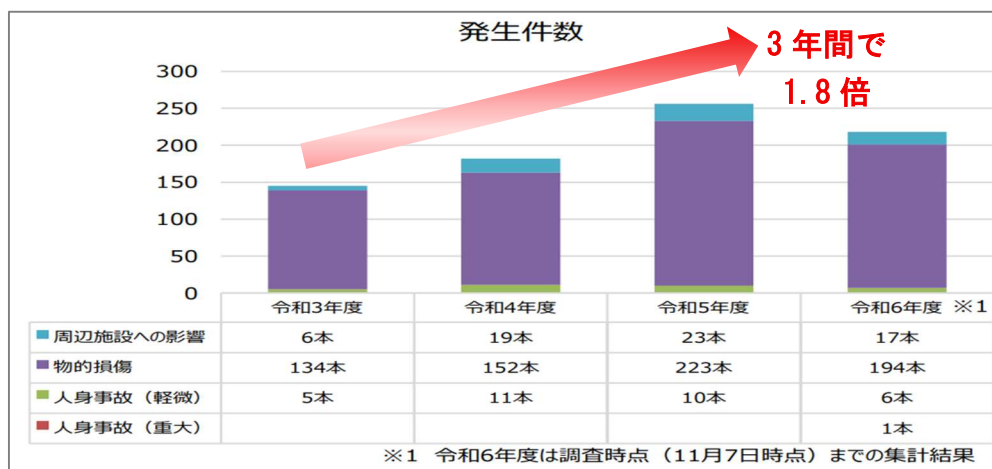


図 2-3 道路の樹木倒木等発生状況

（出典：倒木等による事故に関する全国調査について国土交通省）

強風による被害の例

- 種別：倒木
- 樹種：ケヤキ
- 樹高：16 m
- 幹周：180 cm
- 道路種別：一般国道（指定区間）

強風で植樹樹に植えられたケヤキが
根元から倒木し、車両の破損及び搭乗者受傷

結果概要

- ・被害が多い樹種上位は、**ケヤキ**、サクラ類、アカマツ・クロマツ類
- ・事故につながったものは落枝、次いで倒木が多い
- ・倒木等の要因は、台風・強風、腐朽・病害によるものが多い

図 2-4 街路樹による被害事例

（出典：倒木等による事故に関する全国調査について国土交通省）



3. 高松市で発生した倒木・落枝の状況

高松市においても、強風、台風などの自然災害により、年間数件の街路樹の倒木が発生しています。

特に根が浅い樹木や土壌が緩んでいる場所では倒木が発生しやすくなります。

これまでのところ、人的被害は確認されていませんが、引き続き、安全確保に向けた取組が必要です。

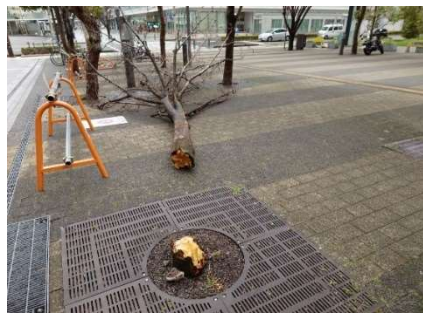
2023. 06. 28（朝日町仏生山線）	2023. 08. 15（高松浜 2 号線）
	
2024. 03. 20（高松駅北線）	2024. 05. 16（朝日町仏生山線）
	

図 2-5 高松市で発生した倒木被害の状況

倒木の要因としては、自然環境要因、病虫害の影響、人為的な要因、その他根の腐敗などが考えられます。

■倒木の要因

自然環境要因 強風、台風、豪雨、豪雪などの自然災害は倒木の大きな原因となります。特に根が浅い樹木や土壌が緩んでいる場所では倒木が発生しやすくなります。

病虫害の影響 樹木が病気にかかったり、害虫に侵されたりすると、木の強度が弱まり倒れやすくなります。

人為的な要因 適切な管理が行われていない街路樹や剪定のしすぎも原因となる場合があります。

その他 根の腐敗、地盤の緩み、老齢化なども倒木の原因となります。



4. 現況調査

(1) 調査概要

現在の街路樹の状況を把握するため、街路樹が植栽されている路線（84 路線、約 41 km）について、MMS※を搭載した車両を用いて、路線別に街路樹の種類、数量（本数、面積）、規格（高さ、幹周、葉張）などの調査を実施しました。

この調査は、カメラや GNSS アンテナ等を搭載した車両を走行させることで、樹木の位置情報を取得し、そのデータを地図で確認できるよう、GIS データ※を作成し、樹種や問題などの情報と紐づけることで街路樹情報の一元化を図ります。

今後、この情報を随時最新データに更新していくことで、管理履歴や管理手法の検討を行うことが可能になります。

【調査対象】 84 路線の高木、低木

【調査期間】 令和 6 年 7 月～令和 6 年 10 月

(2) 調査方法

①MMS を搭載した車両（MMS-G）による調査。

→位置情報の取得（高木）、線形情報の取得（低木）

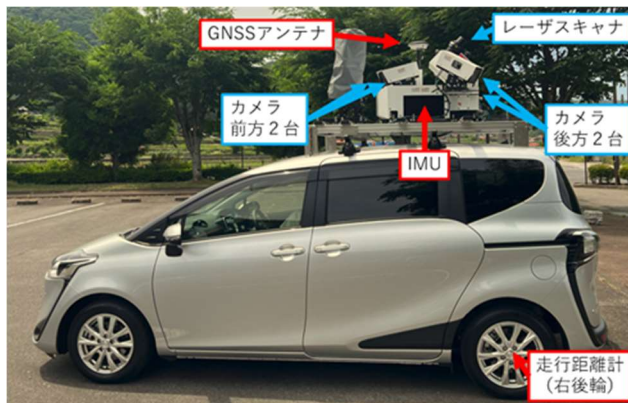


表 2-1 MMS-G のスペック

MMS-G		
項目		スペック
カメラ	搭載台数	4（前方2＋後方2）
	解像度	5メガピクセル
	画角・焦点距離	74.3° × 58.4° ・ 6 mm
レーザ スキャナ	台数	1（高密度レーザ）
	角度設定	45° / 90° 可変
	最大取得点数	100 万点/秒
	最大到達距離	119 m
	視野	360°
データ容量	データログ	2 TB
測位衛星		GPS, GLONASS
計測精度		地図情報レベル 500

図 2-6 MMS-G の機器構成

②街路樹台帳をもとに樹木ごとの詳細情報を目視調査。

分類	調査項目
高木	樹種、樹高、幹周、葉張、問題点
低木	緑地帯幅、植栽延長、枯損延長、面積、緑化率

※GIS データ：位置情報を持つデータ（空間データ）を地図上に可視化し、分析・活用することで、高度な判断や問題解決を可能にする技術

※MMS：モバイル・マッピング・システムの略称で、道路上を走行しながら道路や周辺状況を高密度かつ高精細な点群データで取得するシステム。



(3) 調査結果

■調査数量

対象路線	84 路線
高木	5,764 本
低木	30,831 m ²

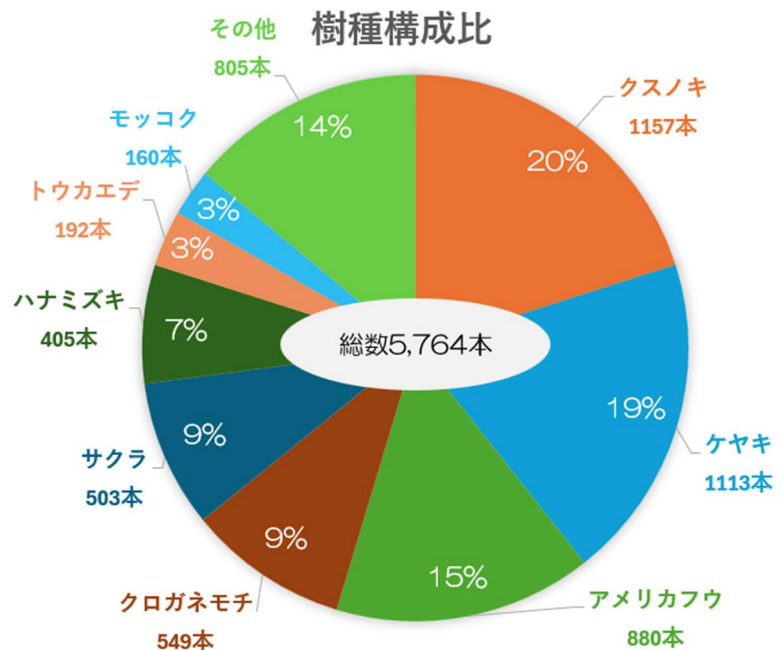
■樹種

本市の街路樹は、一般的な樹種であるクスノキ、ケヤキが約4割を占めていますが、地域によっては、四季を感じられるサクラやイチョウなどを植栽しております。

一方、こうした樹木は、事故・障害発生件数が多い樹種でもあり、植栽環境や樹齢などに応じた適切な管理が必要です。

表 2-2 樹種ランキング

順位	樹種	本数	割合
1	クスノキ	1157	20%
2	ケヤキ	1113	19%
3	アメリカフウ	880	15%
4	クロガネモチ	549	9%
5	サクラ	503	9%
6	ハナミズキ	405	7%
7	トウカエデ	192	3%
8	モッコク	160	3%
	その他	805	14%
	総数	5764	100%



高松市街路樹管理計画



■街路樹診断カルテ、路線管理シートの作成

調査結果については、計画策定における基礎データとしての街路樹診断カルテ、路線管理シートに取りまとめます。

五番町西宝線では、建築限界不足や、老木化・大径木化による倒木の可能性、信号機等への影響、根上りによる通行障害等が確認された。

NO.6 五番町西宝線 街路樹診断カルテ

問題点	☐ ①歩道幅員不足 ☒ ②建築限界不足 ☒ ③大木化、老木化による倒木の可能性 ☒ ④信号機や交通安全施設への影響 ☒ ⑤根上りによる通行障害 ☒ ⑥強剪定による景観上の問題 ☒ ⑦植栽間隔(10m,5m) ☒ ⑧その他(株有り、枯損、一部枯損、胴吹き、病害虫、剥皮はがれ、こぶ)
-----	---



標準横断面図



写真①

写真②

写真③

項目	①根上りによる通行障害	②その他(剥皮はがれ)	③その他(病害虫)
①建築限界不足(車道)	10 本	③その他(株有り)	7 本
②建築限界不足(歩道)	25 本	③その他(枯損)	2 本
③大木化、老木化による倒木の可能性	122 本	③その他(一部枯損)	46 本
④信号機や交通安全施設への影響(照射障害)	6 本	③その他(胴吹き)	18 本
⑤根上りによる通行障害(根上り)	153 本	③その他(病害虫)	183 本
⑥根上りによる通行障害(重大な根上り)	58 本	③その他(剥皮はがれ)	67 本
⑦強剪定による景観上の問題(強剪定)	13 本	③その他(こぶ)	32 本
⑧強剪定による景観上の問題(強剪定)	2 本		

病害虫による被害

五番町西宝線は、本市のシンボリックなケヤキ通りで、美しい街並み景観と木陰空間を創出しているが、一方で、老木化・大木化が進行している。この貴重な樹木を残していくためには、適切な対策を講じることが必要。

路線管理シート

路線名	五番町西宝線(2/3)
対象区間	西宝町1丁目17-34地先 ~ 西町1
対象区間距離	1.8km(2.12km)
台帳樹木数	北側5~128 南側5~15

沿道・道路情報	
沿道土地利用	
	①商業・業務地 ②商店街・住宅 ③観光地 ④工業地

居住地	
-----	--

地域特性	①商業地域優先型 ②居住地域優先型 ③観光地域優先型 ④工業地域優先型
------	-------------------------------------

交通特性	・車道・車道(2~4)車線 ・中央分離帯・有・無
------	--------------------------

	・歩道(有) ・自転車道(有・無) ・自転車専用通行帯
--	-----------------------------

	・歩道 無 ・車道混在・有
--	---------------

ネットワーク特性	①幹線街路(都市計画道路) ②幹線街路(その他) ③支線街路
----------	--------------------------------

道路分類	商業地域の幹線街路(都市計画)
------	-----------------

道路のその他の特性	
-----------	--

	なし
--	----

道路構造	
------	--

車道構造	
------	--

車道幅員	中央分離帯幅員	車線数	歩道幅員	樹幹
------	---------	-----	------	----

9.0~12.0m	0m	2~4車線	既存資料	一
-----------	----	-------	------	---

			現地確認	3.7~4.7m
--	--	--	------	----------

			採用値	3.7~4.7m
--	--	--	-----	----------

			採用値	1.0~1.3m
--	--	--	-----	----------

			採用値	2.4~3.7m
--	--	--	-----	----------

植栽情報					
主な植栽形態					
■植栽樹 ■植栽帯 □緑地帯 □中央分離帯(ロータリー含む) □法面 □その他()					
植栽形態	樹種	数量	樹高	幹周	植栽間隔
植栽樹・植栽帯	ケヤキ	3本	3.5~4.5m	30未満	4.0~10.0m
植栽樹・植栽帯	ケヤキ	2本	5.0m	30-60	4.0~10.0m
植栽樹・植栽帯	ケヤキ	28本	6.0~12.0m	60-90	4.0~10.0m
植栽樹・植栽帯	ケヤキ	80本	5.5~15.0m	90-120	4.0~10.0m
植栽樹・植栽帯	ケヤキ	49本	7.0~15.0m	120以上	4.0~10.0m

※幹周については樹種毎に数量を記載すること。



(4) 確認された問題点

街路樹は整備から時間が経過し、道路という限られた空間の中で様々な問題が顕在化してきています。

具体的には、全体の約7割の樹木（4,064本）で、安全上の課題（枯損、根上り、枝葉による死角、交通支障）、生育上の課題（衰弱、不朽、大木化）、景観上の課題（強剪定、樹形、雑草の繁茂、切株）などの、問題を抱えています。

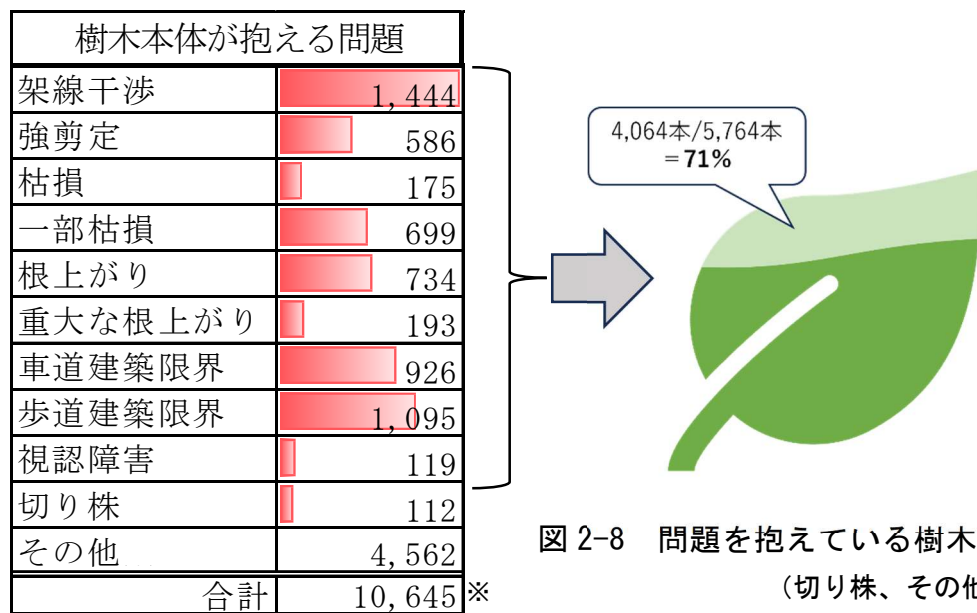


図 2-8 問題を抱えている樹木の割合
(切り株、その他除く)

図 2-7 樹木が抱える問題点の集計結果

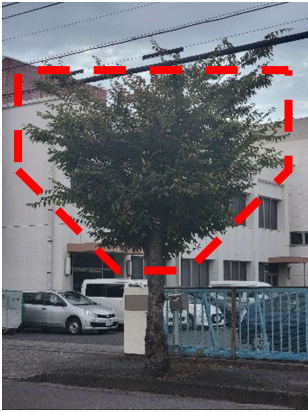
※一本につき複数の問題を抱える場合もあるため、高木本数(5,764本)を上回っている。

課題	内容
枯損	枯損により、倒木の危険性がある街路樹（左：高木） 景観悪化の原因となっている街路樹（右：低木）  



課題	内容
衰弱	■害虫や菌による感染等により衰弱した街路樹  
視認障害	■道路標識等の視認性低下の原因となっている街路樹  
根上り	■根上りにより、歩道に亀裂や段差が発生し、通行支障の原因となっている街路樹  



課題	内容
樹形の乱れ	■ 架線との干渉を避けるため剪定された街路樹  本来の樹形  ■ 強剪定により樹形の乱れが見られる街路樹  本来の樹形 
歩道幅員不足	■ 歩道幅員を減少させ、通行の支障となっている街路樹  



課題	内容
建築限界	■建築限界（車道側高さ：4.5m、歩道側高さ：2.5m）を侵し、通行の支障となっている街路樹 出典：街路樹剪定ハンドブック （一般社団法人 日本造園建設業協会）
過密な街路樹	■植栽間隔が狭く、生育環境の悪化や視認性低下の原因となっている街路樹
切り株	■伐採後、切り株となった街路樹



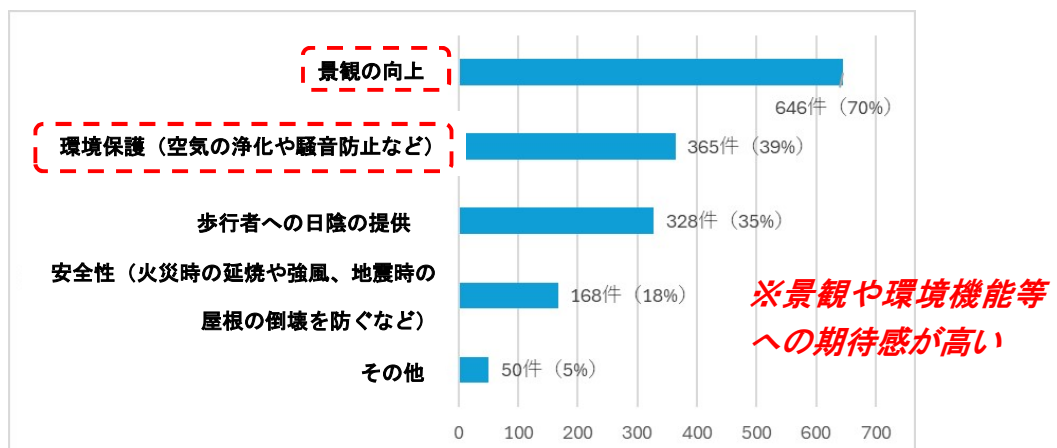
5. アンケート調査結果

街路樹の状況や今後の方向性について、市民の皆さんのご意見を伺うため、市民アンケートを実施しました。

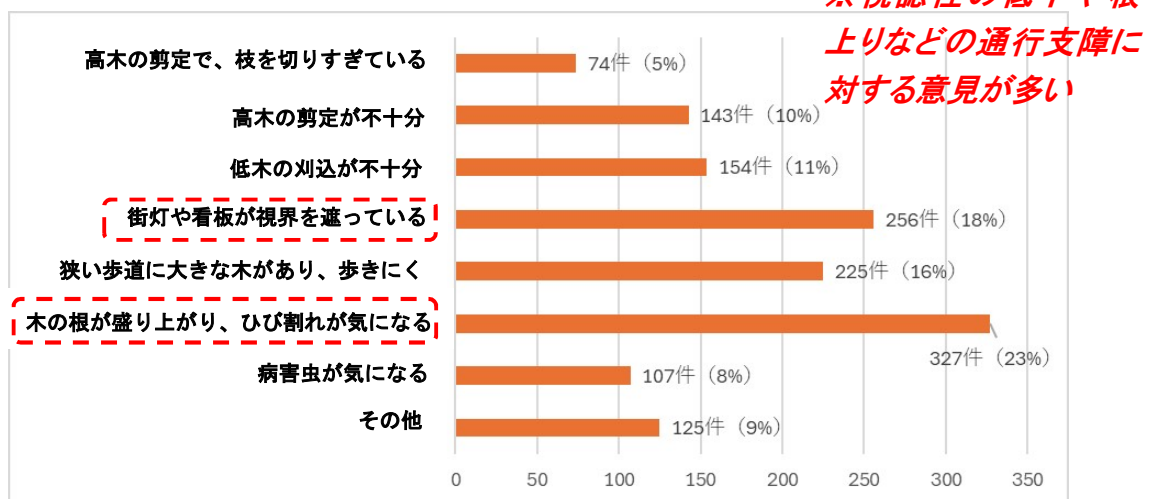
この結果、寄せられたご意見には、街路樹がもたらす景観や環境機能等の効用に期待するご意見が多く、街路樹を生かした施策や適切な管理を推進することが求められている一方で、街路樹による視認性の低下や根上りなど、自動車、歩行者ともに安全に対する要望する意見が上位を占めています。

期間	令和6年12月12日～令和7年1月20日
対象	高松市民
方法	LoGo フォーム（広報高松1月号に掲載）
回答数	926件 下記はアンケートより抜粋

設問. 街路樹に期待することは何ですか？（2つまで選択してください）



設問. 街路樹の管理・維持に関して、市に改善してほしい点や要望があれば教えてください。（2つまで選択してください）

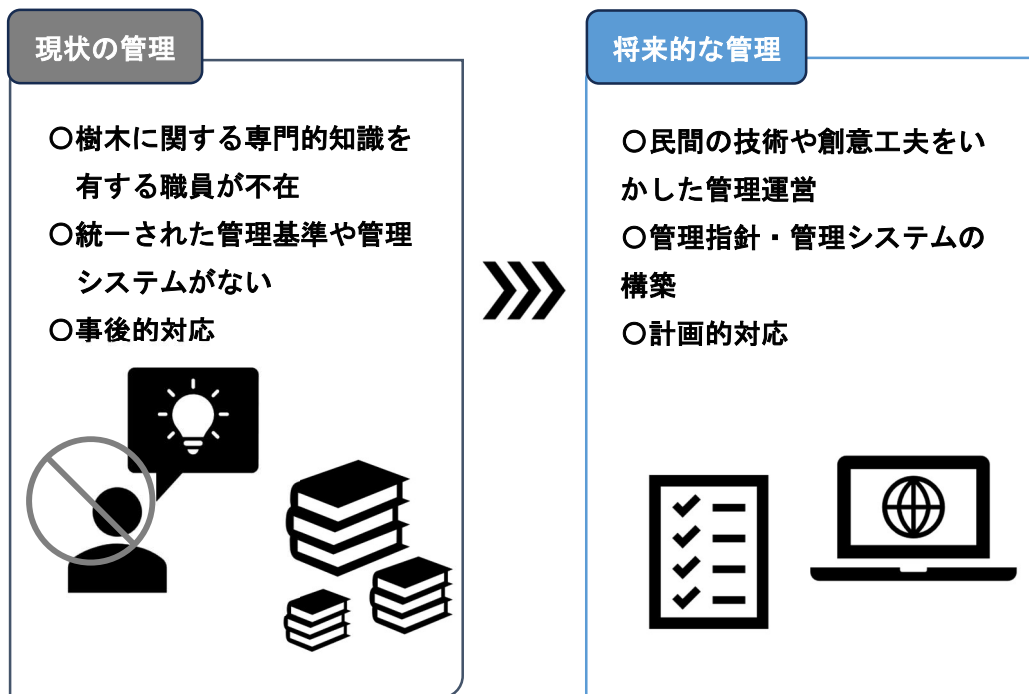




6. 管理体制

街路樹の管理では、事前に街路樹情報を把握した上で、樹木の特性や環境条件に応じた適切な対応を行い、事故等を未然に防ぐことや、問題発生時に迅速に対応することが求められております。

そのためには、街路樹の位置情報や補修履歴等情報の一元化を図り、関係者間で共有しておくことや、街路樹管理のマニュアル化などの管理体制を構築し、計画的かつ効率的に維持管理を行っていくことが重要です。





7. まとめ

調査の結果、街路樹の現状については、全体的に老木化が進み、枯損、根上りや視認障害など安全上の課題を抱えているほか、狭い道路空間や過密化により、生育環境が悪化し、樹形・樹勢の乱れが見られるなど、樹木が持つ効用を十分に発揮できていない路線、樹木を確認しています。

今後、樹木の老木化・大径木化が進み、管理コストが上昇していくことを考えれば、新たな財源確保や樹木量の適正化を図っていくことも検討していく必要があります。

街路樹の適切な管理を進めていくためには、管理台帳の整備、専門的な技術者の配置や管理体制の構築など推進体制を経営的な観点から検討していく必要があります。こうした課題を「モノ」・「ヒト・情報」・「カネ」の観点から整理すると、安全性・景観上の課題（モノ）、管理体制上の課題（ヒト・情報）、予算・コストの課題（カネ）の3つの課題に分類することができます。

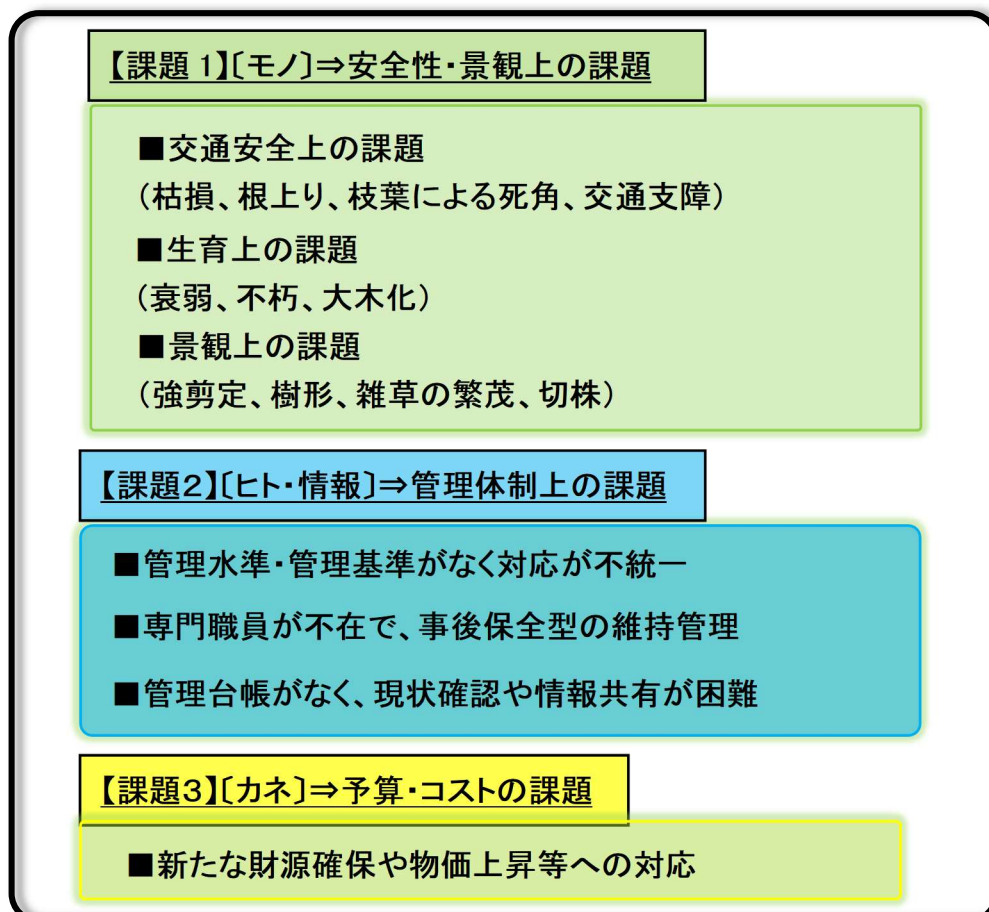


図 2-9 「モノ」・「ヒト・情報」・「カネ」の観点からみた街路樹の課題



第3章 管理目標と基本方針

1. 管理目標

街路樹の現状から、今後、様々な問題が顕在化することが想定されており、適切な対策を講じる必要があります。街路樹に求められる役割や確保すべき機能・効用を最大限発揮していくため、街路樹管理の求められている安全・魅力・効率化・持続可能といった方向性を踏まえ、管理目標を設定し、具体的な対策に取り組んでいくこととします。

高松市街路樹管理計画では、高松市緑の基本計画の基本理念である「みどりあふれる 人と環境にやさしい 安全で住みよいまち 高松」を踏まえ、「安全な道路空間を確保しつつ、緑がもたらす効用を最大限発揮する街路樹へ再生すること」を目指します。

【高松市街路樹管理計画の管理目標】

安全な道路空間を確保しつつ、緑がもたらす効用を最大限発揮する街路樹への再生

2. 基本方針

（１）安全性・景観上の課題への対応

安全で快適な道路空間を確保するため、枯損木の撤去や視認障害の解消による安全性の確保のほか、土壌改良や間引きなど生育環境の改善を行います。

また、適切な時期に剪定することによる樹形確保や、植替え・補植による景観の向上を図ります。なお、実施に当たっては、取組路線や樹木を抽出し、優先順位付けを行いながら計画的に進めます。

（２）管理運営上の課題への対応

管理運営上の課題へ対応していくため、適切に街路樹を管理する上で必要な管理基準や維持点検マニュアルを策定するとともに、新たに、民間の創意工夫を取り入れられる管理手法の導入を検討します。また、管理の負担を軽減するため、樹木台帳の整理やDX化を図るなど、効率的な管理体制を構築します。

（３）予算・コストの課題への対応

財政負担の軽減を図るため、国の支援制度を活用した再整備や市民・民間と連携した取組を検討します。また、樹木総量の適正化や予算の平準化を図り、街路樹の量及び質を確保します。



目標【安全な道路空間を確保しつつ、緑がもたらす効用を最大限発揮する街路樹へと再生する】



安全性・快適性

環境機能の最大化



持続可能な管理

市民との共創



【課題1】安全性・景観上の課題

安全上の課題
(枯損、根上り、枝葉による死角、交通支障)

生育上の課題
(衰弱、不朽、大径木化)、

景観上の課題
(強剪定、樹形、雑草の繁茂、切株)

【課題2】管理体制上の課題

管理水準・管理基準がなく対応が不統一

専門職員が不在で、事後的対応の維持管理

管理台帳がなく、現状確認や情報共有が困難

【課題3】予算・コストの課題

新たな財源確保や物価上昇等への対応

安全

魅力

効率化

持続可能

【取組1】

安全で快適な道路空間の確保

- (1)安全性の確保(枯損木・歩道幅員・視認障害等)
- (2)生育環境・機能改善(土壌改良、間引き等)
- (3)景観の向上(美しい樹形、植替え・捕植、魅力向上)
- (4)取組路線・樹木の抽出・優先順位付け

【取組2】

効率的な管理体制の構築

- (1)管理基準、維持点検マニュアルの策定
- (2)民間の技術・創意工夫をいかした管理委託
- (3)樹木台帳の整理・樹木DX化

【取組3】

財源確保や予算縮減に向けた取組

- (1)国の支援制度の活用
- (2)市民・民間と連携した取組
- (3)樹木総量の適正化、予算の平準化



第4章 課題解決に向けた取組

1. 【取組1】安全で快適な道路空間の確保

(1) 安全性の確保（枯損木・歩道幅員・視認障害など）

① 枯損木の撤去

枯損木を放置していると、倒木・落枝の発生による人的被害の危険度が高くなる恐れがあります。また、枯損木は、道路景観悪化の要因ともなるため、優先的に撤去や植替え等の対策を行い、安全な道路空間を確保します。



枯損した樹木が放置されることで、倒木や枯れ枝の落下による人的被害の可能性が高まる上、道路景観の悪化にもつながります。

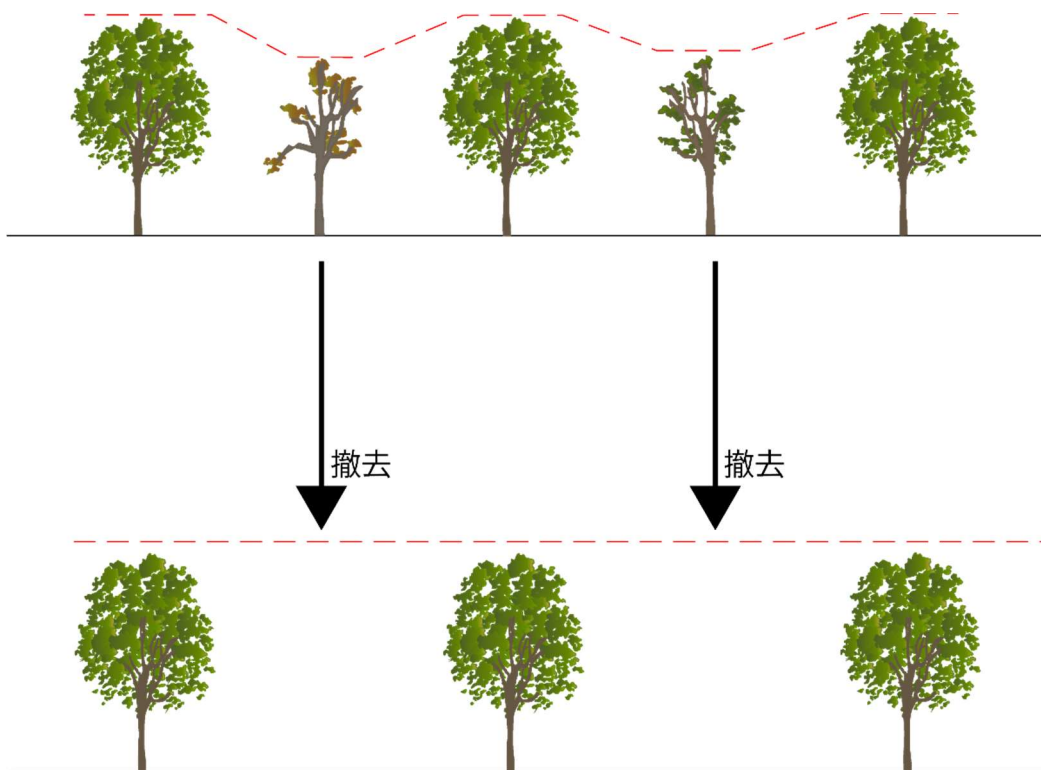


図 4-1-1 枯損木撤去による安全性の確保



②歩道空間（幅員）の確保

有効幅員が狭い歩道に植樹している箇所では、歩行者等のすれ違いが困難であるなど、歩行者等の通行上の課題があります。

安全な歩行空間を確保するため、利用状況や周辺環境などを踏まえながら、街路樹の撤去や樹種の変更について検討します。

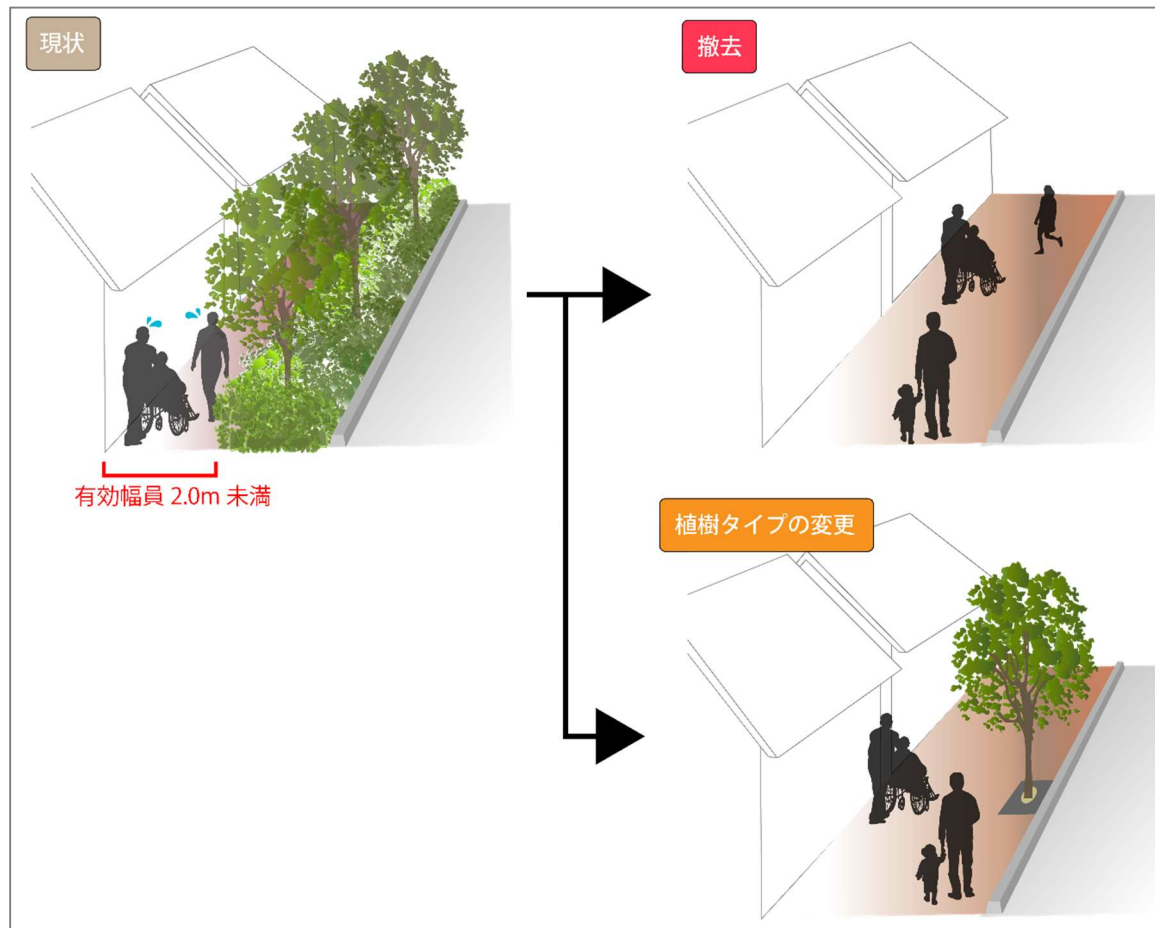
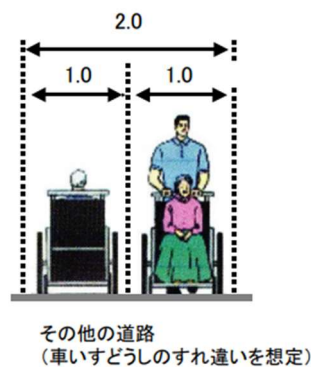


図 4-1-2 街路樹の撤去、植樹タイプの変更による通行しやすい歩道の提供

道路構造令より、歩道の幅員については、歩行者の交通の状況を考慮して、車いす2台がすれ違いできる 2.0m 以上を確保する。





③視認障害

枝葉の繁茂により、視距や建築限界が確保されず、通行に支障を来している箇所があります。

路線ごとに、樹種に応じた目標樹形を設定した上で、計画的な剪定に取り組むなど、適正な維持管理に努めます。

また、低木についても、目線の高さ（0.6m 以下）より低くなるよう管理し、安全な道路空間を確保します。

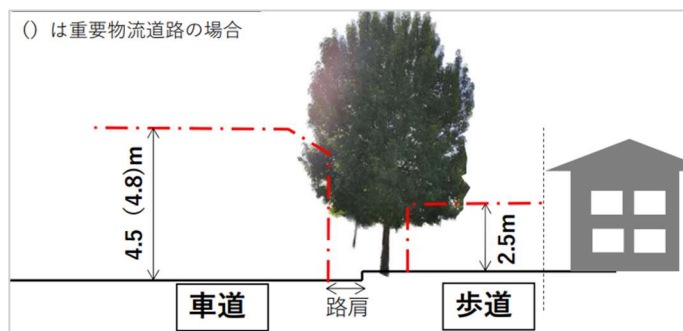


図 4-1-5 道路空間における建築限界

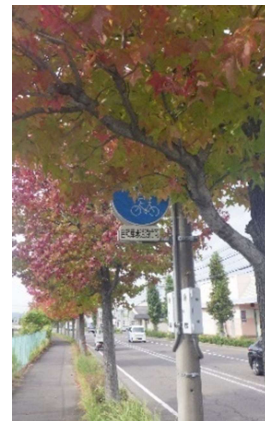


図 4-1-6 交通安全施設に対する視認障害

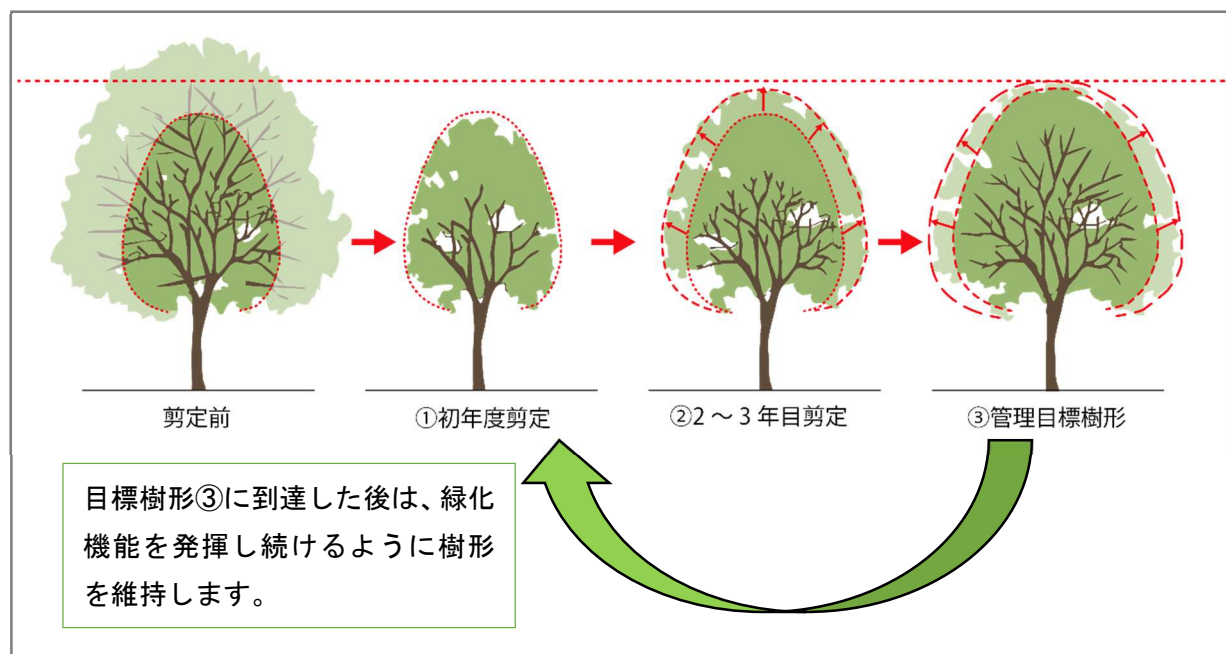


図 4-1-7 基本的な剪定サイクル



④植栽禁止エリアの指定

交差点付近では、車両や歩行者が、信号や道路標識等を十分確認できるよう、視距を確保する必要があるため、以下の基準に基づき、視距の妨げとなっている樹木の撤去等を行います。

なお、実施にあたっては、警察など関係機関と協議を行い、通行量等の状況を踏まえながら、個別対応を行います。

【交差点付近視距確保基準】

- 高木：横断歩道端部から 7～14m（路線数、樹種によって設定）
- 低木：横断歩道端部から 5 m



図 4-1-3 運転者から見た通行者の視認性

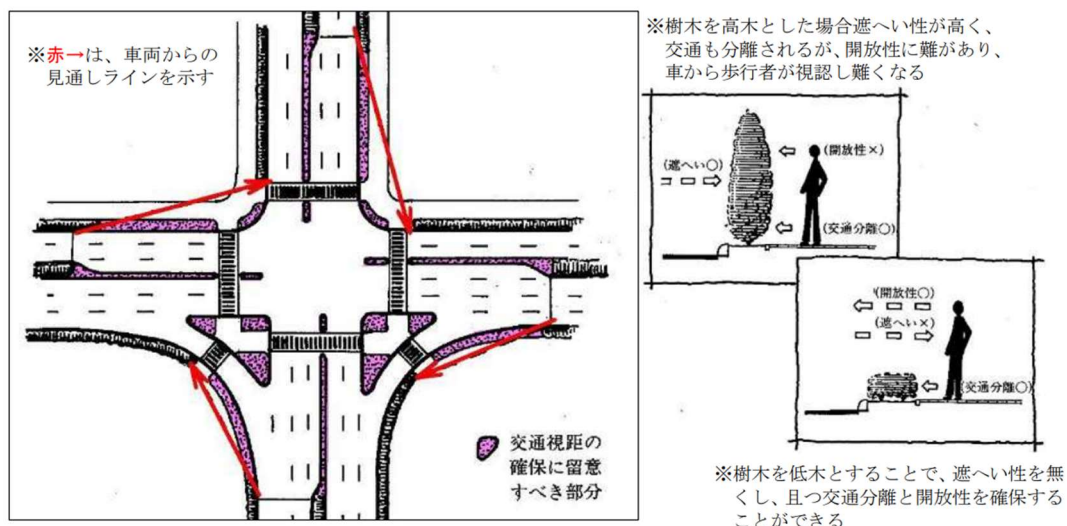


図 4-1-4 交差点における視距の確保に留意すべき部分の例

(出典：道路緑化基準・同解説※昭和 63 年版 公益財団法人 日本道路協会)



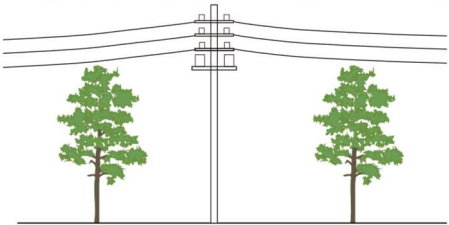
⑤ 架線干渉

枝葉が架線に干渉している街路樹は、強風などの影響を受け、倒木や断線等につながる可能性があります。

電線等の管理者とも連携しながら計画的に剪定を実施するほか、自然樹高が比較的低い樹種への更新を検討するなど、架線干渉による事故を未然に防止します。

【架線干渉】



△ 剪定方法の変更	
対策工法	効果
街路樹上方の架線を よけた剪定 	・ 自然樹形に近い状態を維持することが可能 ※ 針葉樹では樹形を保つことが可能だが、自然災害などによる二次災害が起こる危険性がある。
◎ 他種への更新植替	
自然樹高が比較的低い樹種への更新 	・ 架空線への影響がない代わりに緑量が少なくなる。

■ 自然樹高が比較的低い樹種の例

樹種	エゴノキ	サルスベリ	ハナミズキ
写真			

写真→出典：改訂版 緑化樹木ガイドブック（財団法人 建設物価調査会）



(2) 生育環境・機能改善（土壌改良・根上り対策、間引き）

①土壌改良・根上り対策

街路樹の植栽基盤が十分でないことや、樹木の成長につれて根が太くなることで、舗装面を押し上げる「根上り」を引き起こしている箇所があります。

根上りは、樹木自体の成長を阻害し、弱体化をもたらすだけでなく、歩道に凹凸や段差を発生させるため、歩行者の転倒などの原因になります。

根の伸長を抑制する植栽基盤への改良や、道路幅員などに配慮した樹木へ更新するなど、再整備を行っていくことで、安全で快適な道路空間を確保します。

植栽基盤の適正化		
対策工法	効果	備考
根系誘導耐圧基盤の導入	・ 舗装路盤への根系進入防止 ・ 空隙の多い路床部への根系の伸長促進 ・ 空隙を活かした雨水貯留機能	道路状況によって施工メニュー変動
更新植替		
更新植替	・ 将来的な老木化を見込んだ安全性の確保 → 植栽基盤の導入と同時にを行うと、より効果的	

■根系誘導耐圧基盤の導入

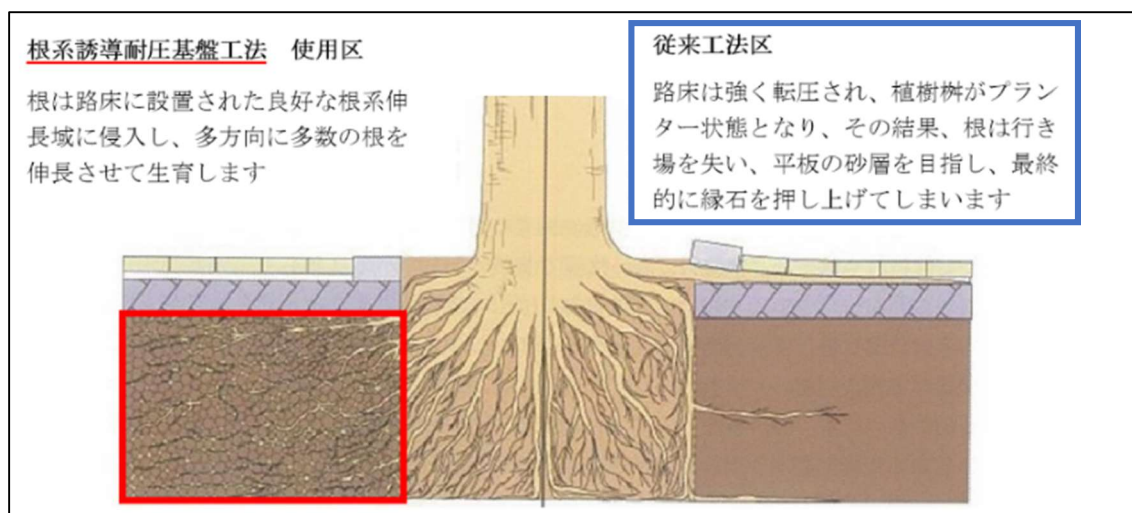


図 4-1-8 根系誘導耐圧基盤による根上り対策断面
出典：美しい街路樹をつくる 都市緑化ハンドブック
(一般社団法人 日本造園建設業協会)



■根系誘導耐圧基盤の効果

近年は気候変動による都市型洪水やヒートアイランド現象など環境問題への対応が求められる中、根系誘導耐圧基盤は、根上り対策だけでなく、空隙を利用した雨水の一時貯留機能があり、排水負荷の軽減や舗装面の温度上昇抑制にも寄与します。

街路樹の再整備に合わせて、環境面にも配慮していくことで、持続可能で良好なまちづくりに貢献することができます。

※社会資本整備や土地利用等のハード・ソフト両面において、自然環境が有する多様な機能を活用し、持続可能で魅力ある国土・都市・地域づくりを進める取組（グリーンインフラ推進戦略 2023（令和5年9月））

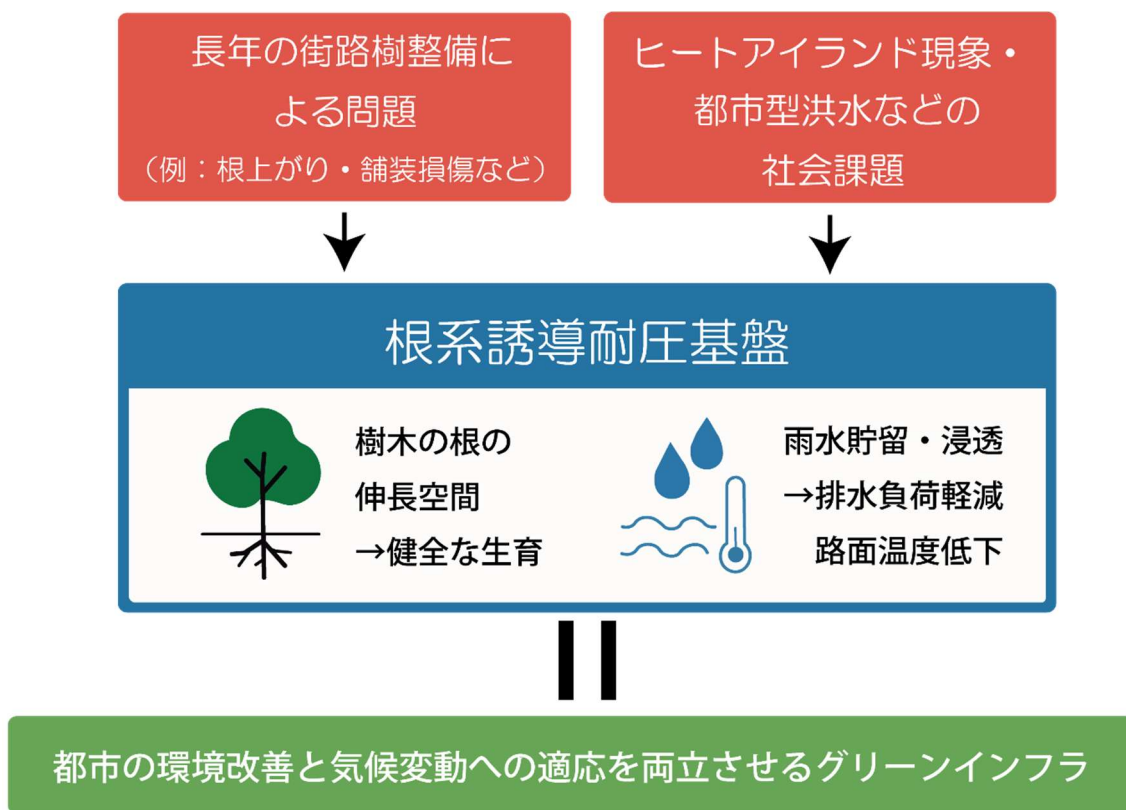


図 4-1-9 根系誘導耐圧基盤による諸問題の解決とグリーンインフラの実現



■ 根の伸長域の確保

樹木周辺の土壌が硬いと、根は地表面に近い場所に伸び、やがて歩道の舗装を持ち上げ根上りを起こします。根系誘導耐圧基盤の整備によって根が伸長する空間を確保します。



図 4-1-10 基盤内への根系伸長の様子

出典：令和3年度 街路樹診断等マニュアル（東京都建設局）

■ 雨水貯留・浸透効果

根の伸長を考慮した上で、十分な空隙率を有しているため雨水の流出を抑制する効果があります。

基盤内の雨水しみ上がりにより、歩道の温度低減に効果があります。

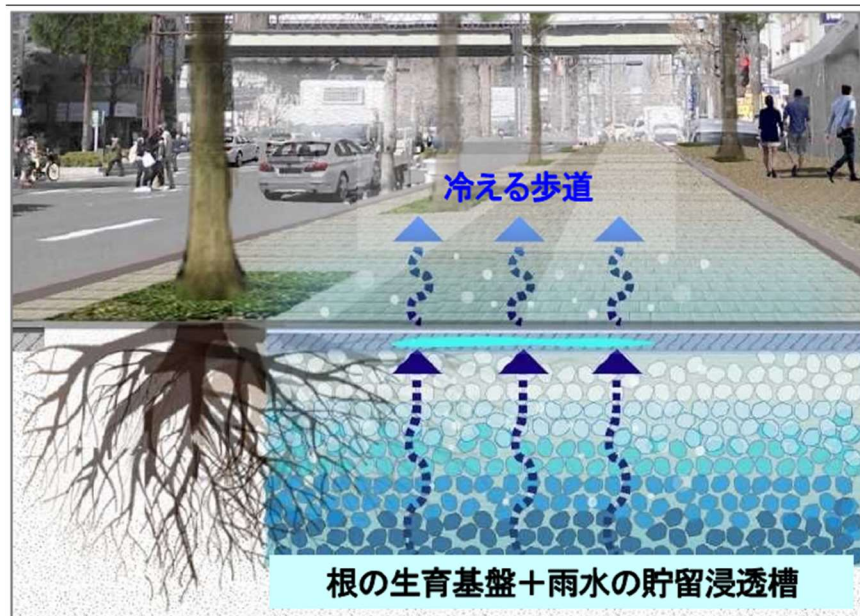


図 4-1-11 基盤整備による効果

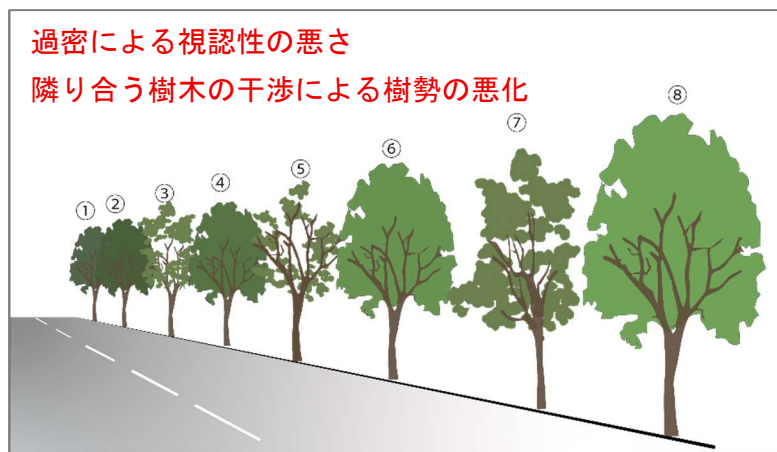
出典：都市のグリーンインフラ技術の提案
（公益財団法人 都市緑化機構 特殊緑化共同研究会）



②間引き

過密となっている街路樹は、道路空間に圧迫感を与え、視距の妨げになるほか、枝葉が重なり合うことで生育環境が悪化し、樹形・樹勢の乱れ等を引き起こします。

良好な植栽環境を確保するため、現況調査の結果や植栽環境等を踏まえ、10m間隔で植栽することを標準値として設定します。



過密な街路樹の状況（例）
浜ノ町5号線

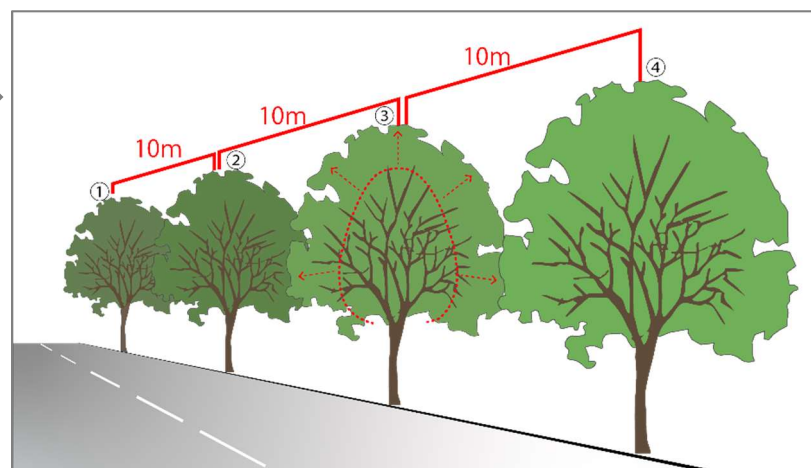


図 4-1-12 適正な植栽間隔の確保



(3) 景観の向上（美しい樹形、植替え・補植、魅力向上）

①美しい樹形

街路樹の管理上、枝葉を切り落とし、樹木全体をコンパクトにする「強剪定」を行う場合があります。強剪定によって、落ち葉は減少しますが、季節を感じられる紅葉が見られなくなるなど、樹木が持つ効用を発揮できないなどの課題もあります。景観と管理負担の両立を図る道路空間としていくために、必要に応じて、二段階剪定など樹種に適した管理手法を検討します。



図 4-1-13 落ち葉量の軽減と紅葉景観の両立を図る二段階剪定

（出典：街路樹再生の手引き 国土技術政策総合研究所）



②植替え・補植

■高木の植替え、補植

本市の街路樹は、整備から 40 年以上が経過しているものも多く、老木化・大径木化の進行しているものや、植栽環境が悪く、成長が停滞しているものが見られます。倒木等の被害を未然に防ぐため、道路空間に適した樹種への更新を進めていきます。

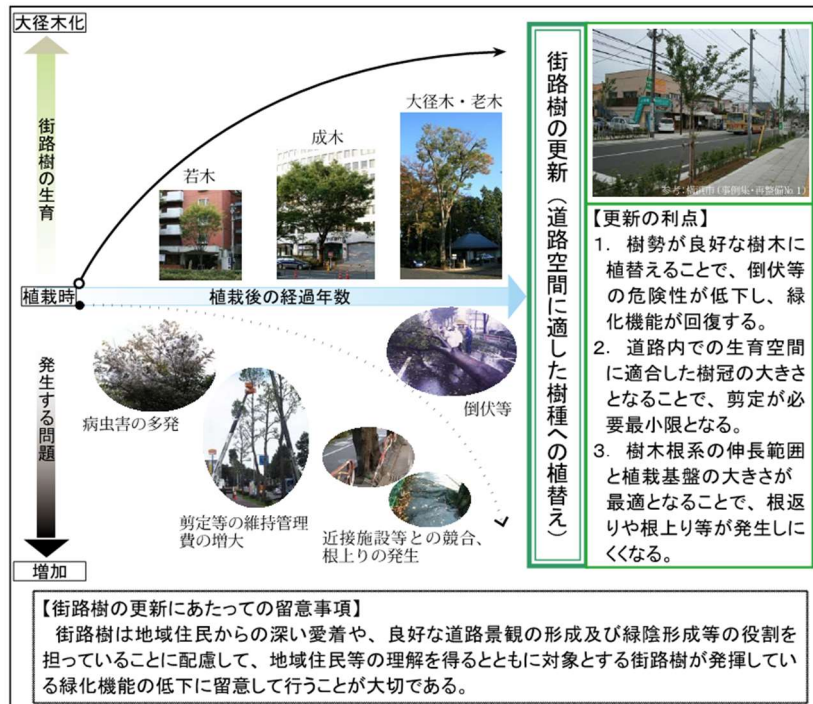


図 4-1-14 街路樹の経年的な変化と更新の考え方

（出典：街路樹再生の手引き 国土技術政策総合研究所）

植替えに加えて、倒木や枯損後、歯抜け状態になっている箇所について、補植を行い、美しい樹木並木を再生させます。

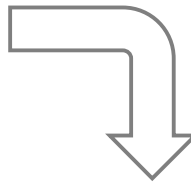




■低木の補植

現況調査の結果、低木の植栽面積（約 30,800 m²）のうち、約 2 割（約 5,900 m²）は枯損しており、景観の悪化を招いている状態です。

枯損した低木については、補植を行うなど再生を図るとともに、適切な維持管理により、快適な道路空間を確保します。



樹種：ツツジ

写真→出典：道路緑化技術基準・同解説
（公益社団法人 日本道路協会）



③魅力向上

街路樹の再整備に合わせて、街路樹のライトアップやイルミネーション化を図り、新たな魅力や賑わいを創出します。

街路樹における夜間景観の形成については、別途策定の「夜間景観ガイドライン」を踏まえつつ、関係機関や関係団体とも連携を図りながら、再整備の進むサンポート周辺や中央公園との相乗効果を発揮した、魅力溢れる景観の創出や回遊性の向上を目指します。

■高松市における街並み変化の動き

○中央公園の再整備、香川県立アリーナの完成ほか JR 高松駅周辺の変化



高松市街路樹管理計画



■街路樹ライトアップの取組

街路樹を効果的にライトアップすることで、美しい夜間景観を創出することができます。関係機関とも連携しながら、来街者の回遊性向上に資する、魅力的な道路空間整備に取り組めます。

中央通り



○照明

パターン例

埋め込み照明

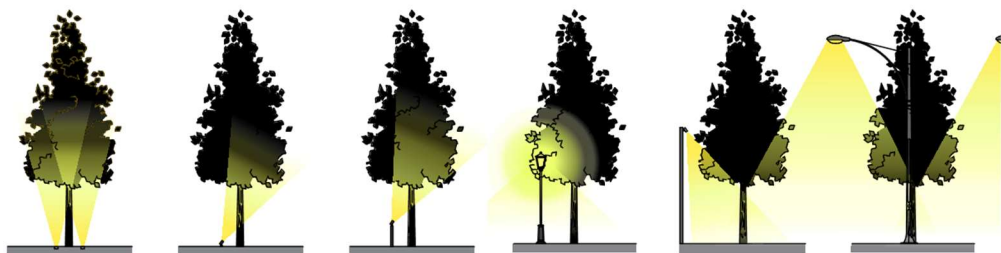
スポットライト

低ポール灯

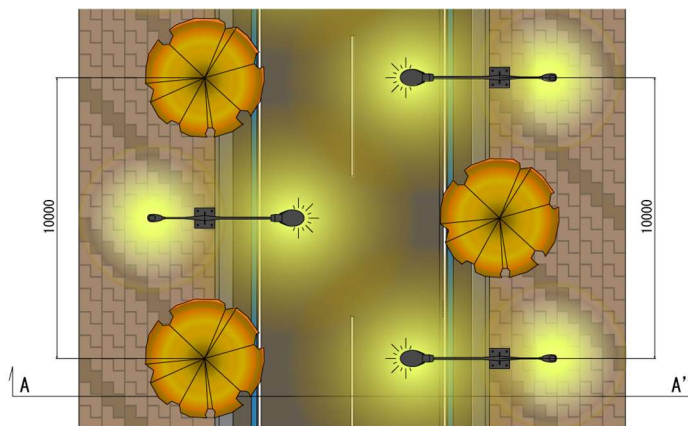
中ポール灯(1)

中ポール灯(2)

高ポール灯

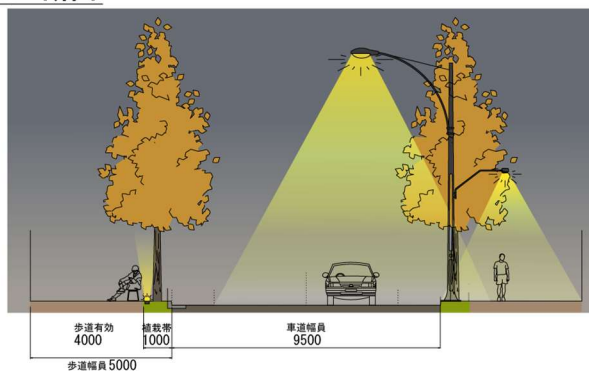


○街路樹ライトアップの整備イメージ



神戸市（東遊園地）

A-A' 断面



街路樹をライトアップすることで
○美しい夜間景観の創出
○樹木をいかした回遊性の向上
を図ります。



■街路樹イルミネーションの取組

連続した街路樹をイルミネーションで装飾することで、幻想的な光のプロムナードが形成され、新たな賑わいや魅力を創出することができます。

中央公園の再整備等に合わせて、関係機関や民間事業者、地域住民とも連携を図りながら取り組む必要があります。



中央商店街

○現状の整備事例

レインボーロード (上福岡多肥下町線)	サンポート区域内 (港頭中央1号線)
地元関係者が主体となって、レインボーロードをイルミネーション化することで、地域に魅力と賑わいを創出しています。	サンポートでは、民間事業者が主体となって、シンボルツリーの設置や、街路樹のイルミネーション化を行っています。
 レインボーロード	 サンポート区域内

○他都市事例



御堂筋（大阪市）



博多駅前（福岡市）



(4) 取組路線・樹木の抽出・優先順位付け

限られた予算の中で計画的に街路樹の再整備や維持管理を行っていくため、現況調査の結果に基づき、人的被害につながる可能性の高い項目を重点項目として、路線ごとに評価・ランク付けを行った上で、優先的に取り組む路線を選定します。

なお、実施にあたっては、予算や国庫補助金の採択状況のほか、地域の実情や関連事業の進捗状況を踏まえながら進めるため、取組順序とは優先順位と異なる場合があります。

・リスクの除去（人的被害の危険度が高いもの）

根上り	道路空間に凹凸が生まれるだけでなく、歩行者など通行者のつまずき、転倒による事故の発生を引き起こす
大径化	植栽帯の範囲を超えることで倒木などのリスクが高まる
枯損木	枯れ枝や、倒木により人的被害のリスクが高まる

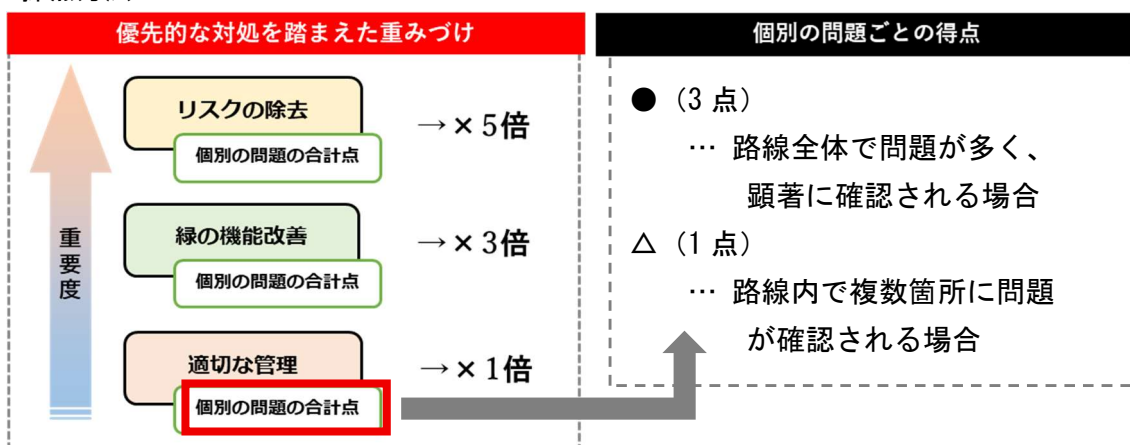
・緑の機能改善（街路樹としての魅力を損なうもの）

低木の緑化	緑量の低下や、緑の連続性を損なうことによる景観悪化
強剪定	本来の樹形でないことによる景観悪化、緑量の低下
架線干涉	倒木や枯れ枝による2次災害の可能性、架線を避けた剪定による景観悪化

・適切な管理（街路樹として管理状況が適切でないもの）

高木植栽間隔	樹木過密による交通障害、過密な環境による樹勢の悪化
建築限界の干涉	不十分な剪定、剪定管理基準による道路空間の悪化
交通安全施設への影響	不十分な剪定、剪定管理基準による交通誘導の機能不全

採点方法

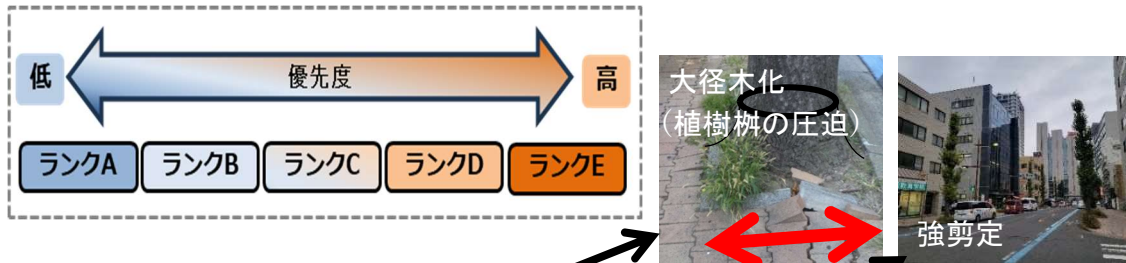


高松市街路樹管理計画



■各路線の評価・ランク付け

路線ごとに、○根上り ○大径木 ○枯損 ○緑化率(%) ○強剪定 ○架線干渉 ○植栽間隔 ○建築限界不足 ○視認障害について、評価・ランク付けを行った上で、優先順位の高い路線を選定します。



天神前瓦町線（樹木数:52 本、低木植栽可能面積 128m²）

問題	リスクの除去			緑の機能改善			適切な管理		
	根上り	大径木	枯損木	低木の緑化 (㎡)	強剪定	架線干渉	高木植栽間 隔	建築限界の 干渉	交通安全施 設への影響
問題数	13本 重大:2本	13本	3本	枯損面積: 88㎡	42本	—	8本	歩道:1本 車道:0本	1本
問題数/本数		25%	6%	31%	81%	—	15%	(平均)1%	2%
評価※1	●※2	●	▲	●	●	—	▲	—	—
採点	3	3	1	3	3	—	1	—	—
→合計	7			6			1		
重みづけ	×5			×3			×1		
→合計	35			18			1		
総得点	54(Eランク)								

■優先順位の高い路線の抽出

路線毎に、○根上り ○大径木 ○枯損などについて、評価・ランク付けを行った上で、優先順位の高い路線から取り組んでいく。

市道路線名	主な樹種	本数	リスクの除去			緑の機能改善			適切な管理			ランク
			根上り	大径木	枯損	緑化率	強剪定	架線干渉	植栽間隔 10m	建築限界 不足	視認障害	
天神前瓦町線	イチョウ	52	●	●	▲	●	●		▲			E C C C D C B A C B
高松海岸線	アメリカフウ	229	●			▲		●	▲	▲	▲	
高松海岸2号線	アメリカフウ	122	●			▲		▲	●	▲	▲	
屋島西町17号線	アメリカフウ	78	●					▲	●			
五番町西宝線	ケヤキ	211	●	●		▲		●	▲			
朝日町仏生山線	ハナミズキ	612	●		▲	▲		▲	▲	●		
上福岡多肥下町線	ケヤキ	607	●						▲	▲		
木太鬼無線（伏石町）	モッコク	165							▲			
木太鬼無線（西ハゼ町）	ケヤキ	107	▲	●				▲	▲			
木太鬼無線（鬼無町）	シイノキ	94	▲		▲	▲			▲			

※菊池寛通りや五番町西宝線はランクが高く優先順位の高い路線となっている。



■優先度が高い路線の例

名称	内容
天神前瓦町線	紅葉するイチョウ、ユリノキが植栽されているが、落ち葉量を抑えるために強剪定が行われているほか、ほとんどの樹木が大径木化し、小さな植樹桝を圧迫し、根上りが発生している。  強剪定  大径木化(植樹桝の圧迫)
五番町西宝線	樹木が老木化・大径木化し、根上りや架線干渉等が発生している中、樹木成長により、さらに問題が大きくなる可能性がある。  大径化(植樹桝の圧迫)  架線干渉
東浜港多賀線 瓦町松島線	小さな植樹桝による根上りや、民地への影響を避けた強剪定が見られる。  根上り  強剪定



2. 【取組2】効率的な管理体制の構築

(1) 街路樹点検マニュアルの策定

街路樹の診断・点検については、「図4-2-1 維持管理フロー図」に基づき、通常巡回、定期点検、詳細調査の3段階で実施します。診断・点検結果や市民等からの通報内容、補修履歴、事故発生内容等のデータは、随時、データベース化した街路樹管理台帳に反映させ、今後の維持管理に活用していくなど、情報管理の徹底を図ります。また、植栽間隔や有効幅員の確保等を取りまとめた管理基準や点検マニュアルを作成し、計画的かつ効率的な維持管理に取り組みます。

表 4-2-1 各段階での調査内容

通常巡回	・ 市職員による目視確認、市民による通報 など
定期点検	・ 5年ごとに全路線の巡回調査 (危険性の高い樹木については、1～3年毎に実施) ・ 委託業者による簡易診断調査
詳細調査	・ 異常が確認された樹木を専門家による管理のもと 外観診断や機器による診断(判定○、△、×)

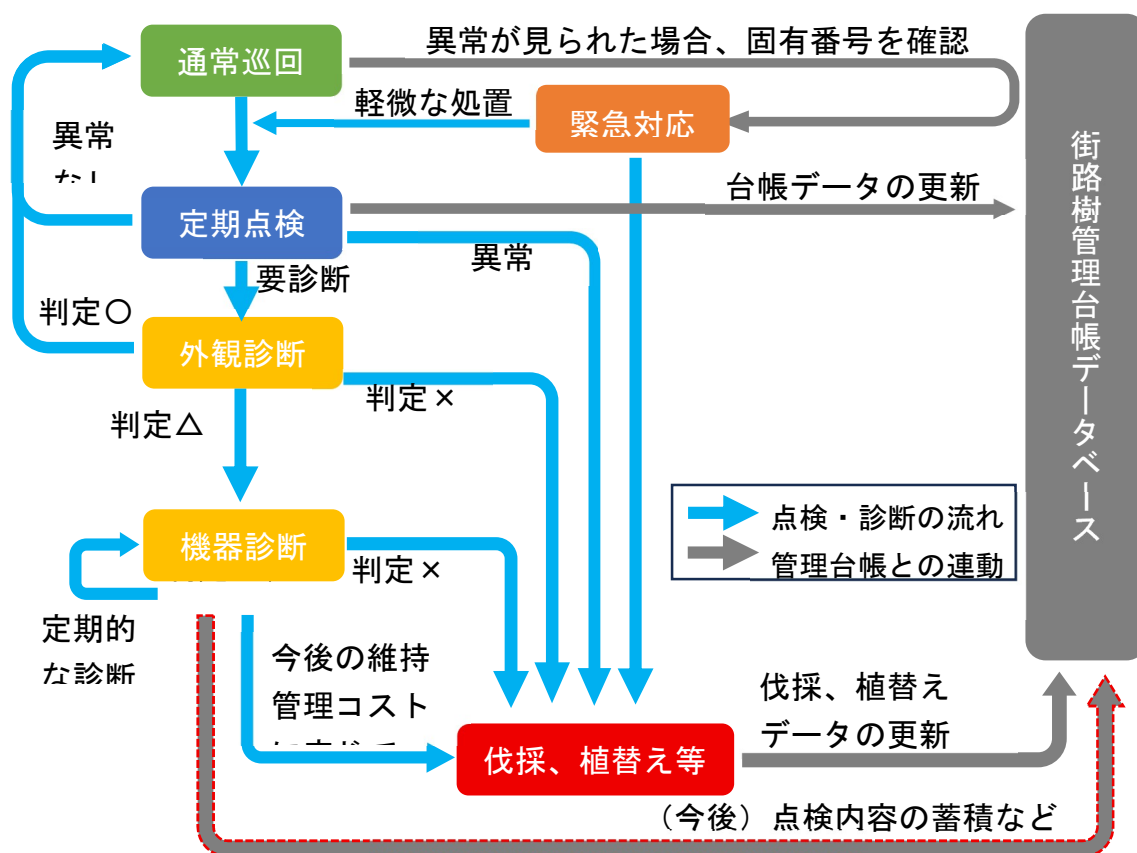


図 4-2-1 維持管理フロー図



■各段階での調査内容の一例（詳細は今後の管理内容を踏まえながら作成）
通常巡回では、以下の項目について異常が確認されれば記録、対処可能な場合は措置を行います。

通常巡回	
・生育不良木	・倒木
・枯損（落枝のぶら下がり）	・交通施設への支障

定期点検では、より近接での目視調査を行い、樹木の生育状況や、構造物への支障を確認します。障害が発生している場合は対応策について検討を行い、措置を講じます。また、定期点検で異常かどうかの判断が難しい場合は、詳細調査へと移行します。

定期点検
・亀裂
・腐朽・空洞
・支柱による損傷
・舗装の不陸



図 4-2-2 カルテの例：天神前瓦町線（菊池寛通り）

詳細調査では、診断項目について評価基準を定め、専門家による外観診断や、機器を使用した腐朽・空洞調査を実施します。外観診断では、樹木の弱点となる部分についての外観確認や、必要に応じて打音による異常を確認します。機器による診断では、腐朽、空洞の割合から危険度を評価します。

詳細調査
外観調査
機器による腐朽・空洞診断



■管理計画と維持管理の動き

管理計画の策定後は、その内容に基づき計画的に街路樹の再整備や維持管理に取り組みます。維持管理では点検・診断を行いつつ、街路樹の成長と道路空間の確保を図り、街路樹機能の維持・向上を図ります。

日々成長する樹木を長期的に管理していくためには、環境の変化等も踏まえながら、適宜、再整備・維持管理の手法を再評価し、必要に応じて維持管理手法を見直していく必要があります。

そのため、5年ごとのPDCAサイクルを設定し、環境や社会情勢の変化、市民等の意見も踏まえながら、計画を見直すなど、効果的に取り組みます。

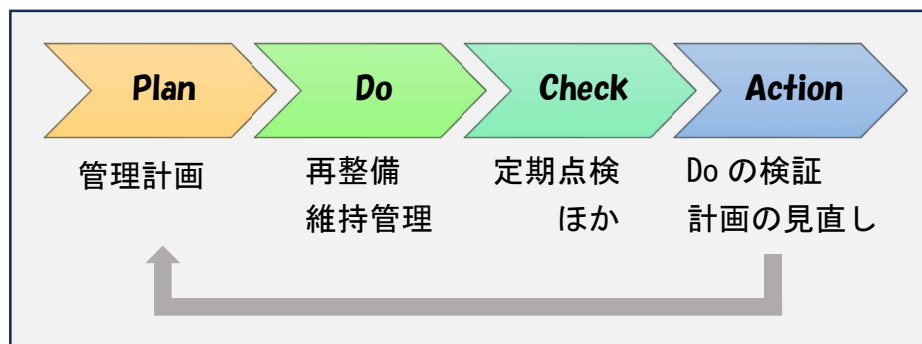


図 4-2-3 PDCA サイクル

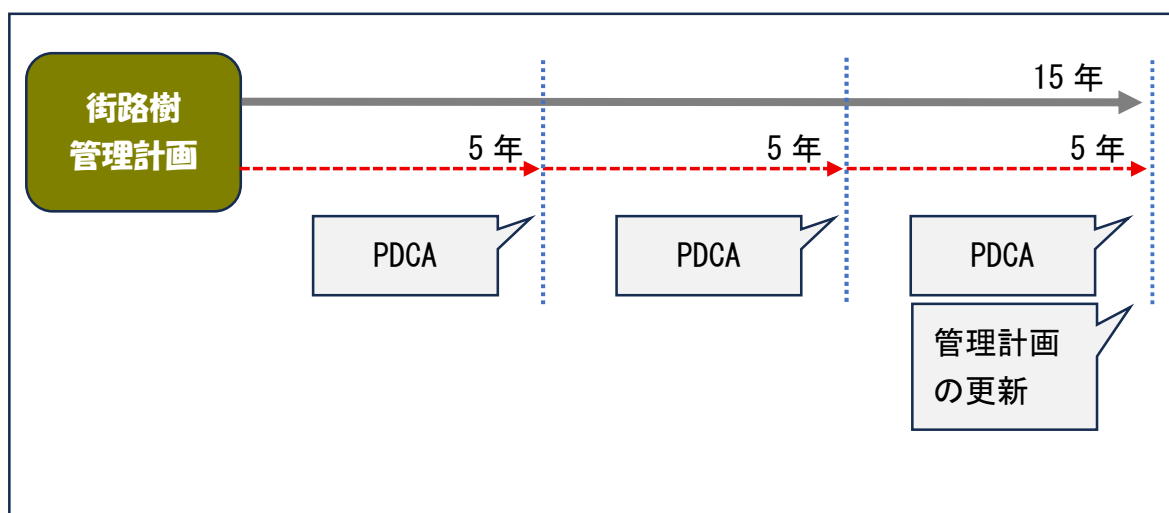


図 4-2-4 管理計画策定後の長期的な流れ



(2) 民間の創意工夫をいかにせる管理委託

樹木の維持管理については、樹形の確保の観点からも、樹種や植栽環境等に応じた柔軟な対応が必要であります。現在の管理業務は、契約時の仕様書（路線・数量・施工方法・時期などを明示したもの）に基づくことが基本となるため、最も適切な時期に対応できないなど非効率になっている可能性があります。

また、それぞれの樹木には、特性や個性があり、状態も異なることから、過去の管理履歴や対応状況を踏まえた、個々の樹木に適した措置が必要になります。

そのため、今後の樹木管理は、目指すべき緑量・樹形の確保に向けて、専門業者との複数年の継続契約により、状況に応じた柔軟な対応が可能となる「性能規定」の導入を図り、民間の創意工夫をいかした管理を行っていくことが望ましいものと考えられます。

また、街路樹台帳のデータベース化による情報の一元管理など、効率的な管理体制を構築することで、これまでの事後的対応から計画的対応へ転換し、事故発生リスクの低減と財政負担の軽減を図ります。



図 4-2-5 中心市街地エリアでの管理委託の変更



■性能規定の一例

①緑視率※ →景観性と環境の評価

市民がまちの緑を実感するのは、日常的な生活の中や観光で立ち寄った際の視野に入る緑が重要になります。「視野に入る緑」を定量的に把握するために緑視率による評価を行います。以下に緑視率による目標水準の例を示します。

表 4-2-2 緑視率による目標水準の例

緑視率 (%)	基準値 (現状)	中期) 測定値	中期 KPI	長期) 測定値	長期 KPI
上福岡多肥下町線	23.6%	5 年毎	30%	20 年後	40%

※基準値は AI 緑視率調査プログラム（試行版）（国総研による配布）を使用して測定。



図 4-2-6 上福岡多肥下町線を対象とした
AI 緑視率調査プログラム（試行版）での緑視率測定結果

※緑視率：都市の緑量を表す指標の一つで、直接視覚で認識できる樹木や草地、芝生などの緑を人の視界における緑の多さを計る割合のこと。

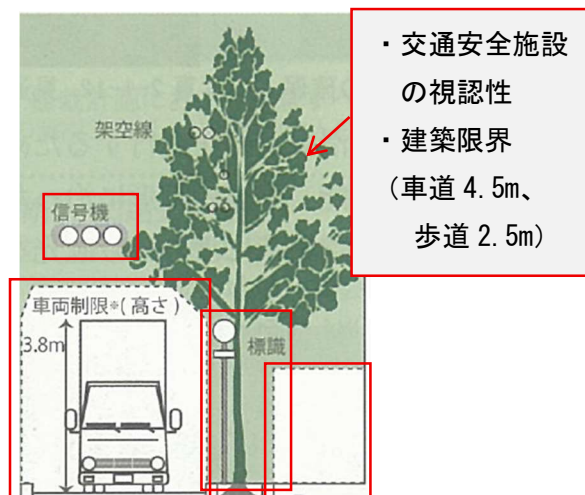
②事故等発生数 →安全性の評価

街路樹の抱える問題、道路空間への影響の改善を図るために剪定や、適度な水やり、栄養剤の散布を実施します。効果については街路樹に関係する事故発生数、通報数の低下によって評価します。

右図 4-2-7 道路空間上での配慮事項

出典：道路緑化技術基準・同解説

（公益財団法人 日本道路協会）





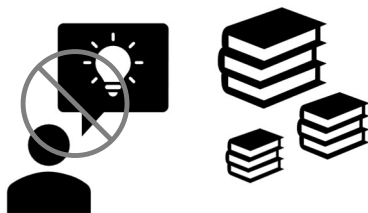
(3) 樹木台帳の整理・樹木 DX 化

本計画では街路樹の調査内容をもとに高松市が管理する街路樹管理台帳のデータベース化を行っています。(第2章 街路樹の現状と課題 5. 現況調査)

今後はデータベース化された街路樹管理台帳などをデジタル技術の活用によって、効率的な街路樹管理、市民参画を図るシステムの構築を目指した樹木管理を進めていきます。

現状の管理

- 紙ベースでの台帳管理
- 統一された管理基準や管理システムがない
- 事後的対応など



将来的な管理

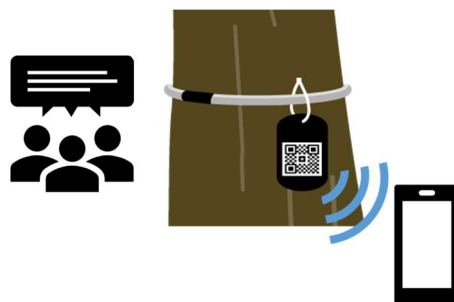
- 街路樹管理台帳のデータベース化
- 民間の技術や創意工夫をいかした管理運営
- 管理システムの構築
- 計画的対応



図 4-2-8 インフラ型 GIS による樹木情報の管理

樹木 DX 化 (参考)

- ・ 診断結果や管理実績の蓄積
- ・ 緊急輸送路や重要管理路線の樹木に IC タグを設置し、樹木情報の提供を行う





3. 【取組3】財源確保や予算縮減に向けた取組

（1）国の支援制度の活用

国の補助制度（グリーンインフラ関連、脱炭素関連、まちなかウォーカブル推進事業など）を活用し、既存の植栽帯や街路樹を再整備することによって、歩行者空間の快適性向上や賑わい創出を図ります。合わせて、都市の生物多様性の保全や雨水の貯留・浸透機能の向上、脱炭素などに取り組むことで、ヒートアイランド現象の緩和、局地的大雨時の雨水流出抑制、生物多様性の確保につなげていくことなど、緑による効果を最大限高めていきます。

①グリーンインフラを絡めた取組

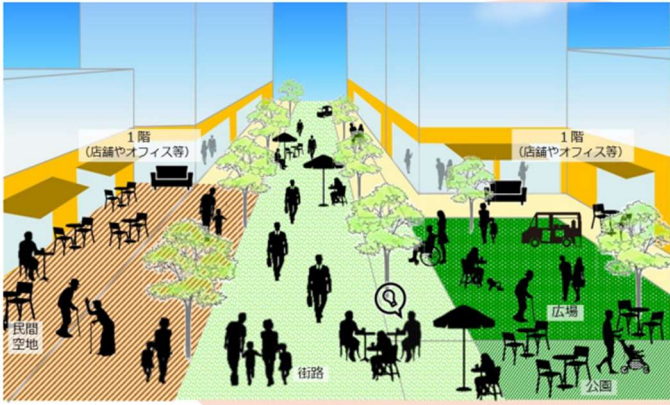


- ① 建築物上の緑化と雨水の一時貯留
- ② 緑化空間を活用した環境学習
- ③ 地域生態系に配慮した在来種や食餌・食草植物の植栽
- ④ 雨庭
- ⑤ 緑陰の下の滞留空間（ベンチ）
- ⑥ エコロジカルネットワークとなる連続した植栽
- ⑦ 雨庭の維持管理（魅せる管理）
- ⑧ 植物からの蒸散による冷却効果を活かしたクールスポットの形成
- ⑨ 緑陰の下の滞留空間（オープンカフェ、ワークスペース）
- ⑩ 保水性舗装、透水性舗装による雨水浸透、冷却

出典：グリーンインフラ実践ガイド（国土交通省）



②道路・公園・広場などの既存ストックの再編・利活用、滞在環境の向上を図るまちなかウォーカブル推進事業



Walkable 歩きたくなる

Eye Level まちに開かれた1階

Diversity 多様な人の多様な用途、使い方

Open 開かれた空間が心地よい

出典：まちなかウォーカブル推進事業について（国土交通省）




千代田区（丸の内）

ハレまち通り（岡山市）

【良好な街路空間の整備】

今後は補助制度を活用しながら、街路樹という緑のインフラの効果をより向上させ、市民が緑の恩恵を感じることができる街路空間の整備を進めていきます。

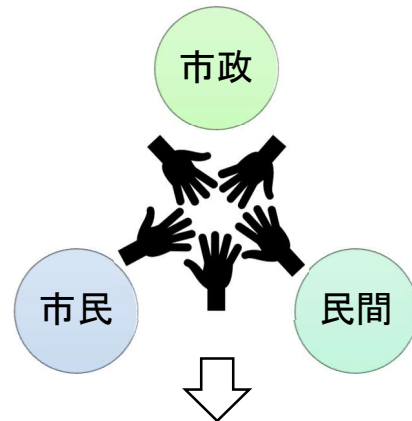




（２）市民・民間との連携

樹木管理（剪定、病虫害の防除、街路樹の補植・植え替えなど）は、周辺環境や道路沿線の住民生活に直接的に影響を与えるため常に地域や沿道住民の理解や協力が必要です。

日常的に沿線住民等から、倒木や落枝、その他異常発生に関する情報をいただきながら適切な維持管理に努めます。



問題の早期発見、対応の迅速化
街路樹への関心、愛着心の向上

①市民・民間によるボランティア活動

本市では「たかまつマイロード」制度を実施しており、「市道の一定区間」の清掃や緑化などの活動をボランティアにてお願いしています。地域の方々が協力して道路の維持管理を行い、道路の環境美化だけでなく、道路への愛護意識の高揚を図り、道路利用者のマナー向上を啓発することを目的とした取り組みで、平成13年度よりスタートしており、令和6年12月時点で131団体、約4,000人の人々が活動を行っています。

1 対象団体

- 1) 自治会・町内会・商工会等の地域住民団体
- 2) 企業又はその従業員の団体
- 3) 児童・生徒と保護者又は教育関係者の団体
- 4) その他道路愛護活動を行う団体



※ 認定に際しては、① 清掃実施区間が市道の概ね100m以上及び年間2回、
② 2年以上継続して清掃活動が可能であることが、条件となります。

2 活動内容

- 1) 歩道や道路沿線（路肩や法面）、道路側溝の清掃及び除草（草刈り）
- 2) 道路の緑化作業（草花等の植栽に限る）
- 3) その他道路の美化及び維持管理等

3 支援内容

- 1) 作業に必要な清掃用具等の配布
- 2) 清掃活動参加に伴う傷害保険の加入
- 3) 救急箱・清掃作業の警告板・作業用ベストの貸与 など

このほか、御希望があり、活動区間に設置が可能な道路用地がある場合は、団体名を記した看板の設置を行っています。





②市民参加型管理の推進

高松市公式 LINE である「たかまつホッと LINE」を活用して、市民等から街路樹に関する情報提供を受け、迅速に対応します。

基本メニュー		暮らし		まちの魅力	
 結婚・離婚	 引っ越し・移住	 年金・保険	 税金		
 高齢者	 おくやみ	 補助・助成	 各種証明書		
 相談窓口	 施設一覧	 道路等破損報告			





街路樹
街路樹に関する通報を行います。

報告を開始する

【より市民・民間との関係性を深める取り組み】

今後は自治会、NPO と連携しながら地域交流の一環として落ち葉拾いのイベントを行うなど、地域全体としての管理の輪を広げていきます。





(3) 樹木適正化、予算平準化

本計画内容については国の「グリーンインフラ事業」などを活用しつつ、効果的な整備を進めていきます。

① 街路樹管理費の推移

現在の状況のままで対策を講じない場合は、樹木の成長や、大径化、老木化、に伴う管理コストの増大などから、更なる維持管理費の増大が想定されます。

その上昇を抑制するため、まずは、危険な状態にある樹木を取り除き、安全性や景観の向上を目指すとともに、必要な再整備を施すことで、街路樹の適正な管理を行い、管理費に係るトータルコストの縮減を図ります。

② 樹木の適正化、予算の平準化

樹木の生育状況が悪い路線、樹木については、樹木総量の調整（間引き・枯損木等の撤去）、管理範囲を超える大径木や周辺環境に悪影響を及ぼす樹木の更新等を行い、樹木の生育状態を適正に整え、管理コストが抑制できる対策を講じることとします。

具体的には、応急的な対応として3年間の集中的な整備を行い、街路樹の安全対策のほか、街路樹の機能改善に合わせて、グリーンインフラ事業による快適性や魅力向上も含めて、歩道空間の再整備を行うこととします。また、それ以降も樹木の成長や危険度を見極めながら適切に再整備を行うことで、安全な道路空間を確保しつつ、緑がもたらす効用を最大限発揮する街路樹への再生を目指します。

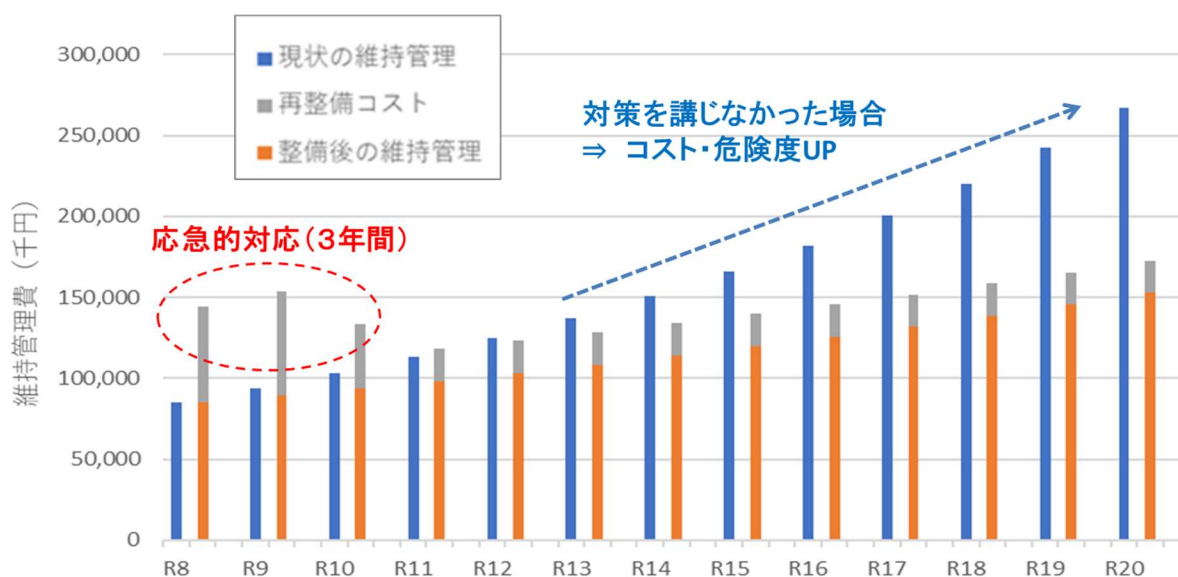


図 4-3-1 維持管理費の比較と再整備コストの推移



用語解説

用語	解説
街路樹	道路沿いや中央分離帯に植えられた樹木（高木・低木）のこと。
歩道有効幅員	歩道の幅員から植栽帯等の幅員を除いた幅員のこと。
根上り	樹木が成長するにつれて根が太くなることで、根が歩道の縁石や舗装を持ち上げ、歩道等に段差や凹凸が発生すること。
強剪定	樹木の枝を大きく切り戻す剪定方法。短期間での枝の縮小や安全確保には有効だが、樹勢を弱め、腐朽を招くリスクもある。
植栽基盤	街路樹が生育する土壌や根の周辺環境のこと。
事後的対応	不具合や劣化が発生してから対応すること。
計画的対応	問題発生前に点検や処置を行い、トラブルを未然に防ぐこと。
仕様規定	使用する材料や手順などを具体的に定めることで成果物の正確さを一定程度確保する規定。
性能規定	手法は問わず、達成すべき機能や成果を目標とする柔軟な規定。
緑視率	人の目の高さ（約 1.5m）から見た際に、視界の中で緑が占める割合のこと。都市の快適性や心理的效果を評価する指標。
エコロジカルネットワーク	人と自然の共生を確保していくため、原生的な自然地域等の重要地域を核として、生態的なまとまりを考慮した上で、有機的に繋いだ生態系のネットワーク。
グリーンインフラ	自然の機能を活用して都市の課題解決に資するインフラ。街路樹は、雨水の浸透・気温緩和・生物多様性保全など多機能を担う。
ヒートアイランド現象	都市の気温が周囲よりも高くなる現象のこと。緑地が減少し、アスファルト等の人工物に覆われたことや、排熱の増加などが原因。
GIS データ	地理情報システム（Geographic Information System）に基づくデータ。街路樹の位置などを地図上で可視化できる。
MMS	モバイル・マッピング・システムの略称。レーザースキャナ、GNSS、IMU、カメラなどの機器を搭載し、道路上を走行しながら道路や周辺状況を高密度かつ高精細な点群データで取得するシステム。
DX	デジタルトランスフォーメーションの略称。デジタル技術を活用して業務の効率化や価値創出を図る取り組み。
PDCA サイクル	「Plan（計画）→Do（実行）→Check（評価）→Act（改善）」の循環プロセス。計画の継続的な改善と進捗管理に用いられる。



参考文献

■高松市上位・関連計画

- ・第7次高松市総合計画 令和6（2024）年度～令和13（2031）年度
- ・高松市都市計画マスタープラン（令和6年6月改定）
- ・高松市緑の基本計画（令和2年3月改定）
- ・高松市環境基本計画 令和6年度（2024）～令和13年度（2031）
- ・高松市景観計画（平成28年4月改定）
- ・高松市中心市街地夜間景観ガイドライン（令和7年11月）

■その他

- ・高松百年史 上巻（高松市、平成元年12月1日）
- ・高松百年史 下巻（高松市、平成元年12月1日）
- ・高松百年史 資料編（高松市、平成元年12月1日）
- ・道路緑化技術基準・同解説（公益社団法人日本道路協会、平成28年3月）
- ・街路樹再生の手引き
（国土交通省国土技術政策総合研究所、平成28年3月）
- ・街路樹の倒伏対策の手引 第2版
（国土交通省国土技術政策総合研究所、平成31年2月）
- ・街路樹の倒伏対策の手引 第2版 【別冊】街路樹の点検・診断
（国土交通省国土技術政策総合研究所、平成31年2月）
- ・都市のグリーンインフラ技術の提案
（公益財団法人 都市緑化機構 特殊緑化共同研究会、平成31年10月）
- ・グリーンインフラ実践ガイド
（国土交通省総合政策局環境政策課、令和5年10月、）
- ・グリーンインフラ推進戦略 2023（国土交通省、令和5年9月）
- ・令和3年度 街路樹診断等マニュアル（東京都建設局）
- ・倒木等による事故に関する全国調査について（国土交通省、令和7年4月）
- ・美しい街路樹をつくる 都市緑化ハンドブック
（一般社団法人 日本造園建設業協会）
- ・街路樹剪定ハンドブック（一般社団法人 日本造園建設業協会）



参考資料

高松市街路樹管理計画



■各路線の評価・ランク分け結果

市道路線名	主な樹種	本数	リスクの除去			緑の機能改善			適切な管理			ランク
			根上がり	大木化	枯損	緑化率 (%)	強剪定	架線干渉	植栽間隔 10m	建築限界 不足	視認障害	
天神前瓦町線	イチヨウ	52	●	●	▲	●	●		▲			E C C C D C B A C B C C C B C B C B C C C C C C D C B B C B C C A D A B B A B B B B B B A B B B A B C A B A B A B B C C A B A B A B B C B B
高松海岸線	アメリカフウ	229	●			▲		●	▲	▲	▲	
高松海岸2号線	アメリカフウ	122	●			▲		▲	●	▲		
屋島西町17号線	アメリカフウ	78	●					▲	●		▲	
五番町西宝線	ケヤキ	211	●	●		▲		●	▲			
朝日町仏生山線	ハナミズキ	612	●		▲	▲		▲	▲	●		
上福岡多肥下町線	ケヤキ	607	●						▲	▲		
木太鬼無線(伏石町)	モッコク	165							▲			
木太鬼無線(西ハゼ町)	ケヤキ	107	▲	●				▲	▲			
木太鬼無線(鬼無町)	シイノキ	94			▲	▲			▲			
屋島東山崎線	アメリカフウ	195	●	▲				●	▲			
魚屋町栗林線	アメリカフウ	93	●				▲	▲				
新牟礼庵治線	クスノキ	266	●		▲				▲			
新丸山線	クスノキ	36	●						●			
深間中央線	クスノキ	113	●		▲				▲			
庵治牟礼線	クスノキ	70	●						●			
松島上福岡線	クスノキ	26	▲			▲	▲	●				
多肥上町19号線	ヨウコウザクラ	68	▲		▲	▲			▲			
高松港海岸線	クスノキ	32	●		▲	▲		▲		▲		
東浜14号線	クスノキ	28	▲	▲				●	●		●	
錦町宮脇線	エンジュ	84	▲		▲		●		▲			
八番町西浜新町線	エンジュ	17	▲		●		●	▲	▲			
中野町御坊川線	クスノキ	36	▲	▲				●	▲			
瓦町松島線	クスノキ	149	●			▲	●	●	▲			
東浜港多賀線	タイワンフウ	83	●				●	●	▲			
片原町沖松島線	アメリカフウ	133	●					▲	▲			
浜ノ町5号線	クスノキ	58	▲					▲	●			
香西郷東線	ケヤキ	122	●				▲	▲	▲			
香西東臨港線	ホルトノキ	131	▲						▲			
栗林上福岡線	ケヤキ	119	●				●	▲	▲			
高松漁港線	ケヤキ	14		▲				●	●		●	
西浜港宮脇線	クロガネモチ	50							▲	▲		
栗林公園東線	ナナメノキ	24	▲	●		●		●	▲			
高松浜1号線	アメリカフウ	27	●						▲	●		
高松浜2号線	アメリカフウ	73	●						▲	▲		
瀬戸内町37号線	クスノキ	43	▲					▲	●			
木太林線	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
玉藻台1号線	クスノキ	35	▲	▲					●			
兵庫町丸の内線	クロガネモチ	15			▲				-			
兵庫町西通町線	クロガネモチ	56	▲			▲			▲			
浜ノ町宮脇線	クロガネモチ	144	▲						▲			
三番町築地線	クロガネモチ	26	▲				●		▲			
馬場田町線	クロガネモチ	59	▲				▲		●			
太田区画整理39号線	クロガネモチ	17				▲			▲			
今里上福岡線	クロガネモチ	101	▲						●			
常磐町八番町線	クロガネモチ	33	▲						●			
亀岡中野町2号線	クスノキ	1		●					-			
太田第2区画228号線	クロガネモチ	8								●		
香西5号線	ホルトノキ	49			●				▲			
吉光高根線	クスノキ	21	●	▲					●		▲	
伏石大池線	カイノキ	16							▲			
太田下町林線	ヨウコウザクラ	88							▲			
桜町3号線	ヨウコウザクラ	26	▲			▲			▲			
郷東樟紙西線	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
桜町5号線	ヨウコウザクラ	6			●							
庵治15号線	カイズカイキ	47							●			
庵治中央線	クスノキ	23	▲			▲			●			
才田王の下線	クスノキ	1		●					-	●		
庵治1号線	クスノキ	9	▲	●					▲			
高松駅北線	イチヨウ	39	●			▲			▲		▲	
浜ノ町中央線	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
浜ノ町錦町線	クスノキ	64	●							▲	▲	
港頭中央1号線	クスノキ	40							-			
港頭5号線	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
高松駅南線	タイワンフウ	18	●						▲	●		
港頭1号線	ハナミズキ	6							▲	●		
港頭東1号線	アメリカフウ	14	●						▲	▲	●	
港頭東2号線	オオシマザクラ	6	▲							●	●	
港頭西1号線	オオシマザクラ	6								●		
西の丸町11号線	クロガネモチ	7	▲						▲		●	
高松駅前広場	クロマヅ、オリーブ、ケヤキ	32				●						
高松駅南交通広場	サルズベリ	5							●			
川部町58号線	クスノキ	24	●	●					●			
羽間1号線	ケヤキ	102	●		▲				●			
高松町区画1号線	アメリカフウ	2				▲			●			
瓦町駅前	シマトネリコ	2										
新川東堤防線	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
御蔵鬼無線	ケヤキ	65	▲		▲				●			
桜ヶ丘4号線	サクラ	3		●		●			●			
香川緑南線	ケヤキ	48	●						●			
日生団地1号線	クスノキ	22										
檀・橋谷線	タブノキ	94			●				▲			
栗林上之町線	ケヤキ	3							●			
浜ノ町3号線	クスノキ	9	▲	●				●	●		●	
玉藻台4号線	-	-	-	-	-	●	-	-	-	-	-	
太田上町東西線	ヨウコウザクラ	5			●				●			

：歩道有効幅員が2m未満となる箇所が含まれる路線



■ その他調査結果等

(省略)

