

山陽小野田市街路樹管理計画(案)

令和7年 12 月

山陽小野田市建設部都市計画課

1. 管理計画策定の背景

本市において、美観の向上や道路環境の保全などを目的に、これまで多くの路線で街路樹の設置が行われてきた。

これらの街路樹については樹木の生長とともに大木化してきており、管理に係る費用の増加や、落ち葉や倒木等による隣接する居住環境への影響も増大している。また設置当時と社会状況も変化しており、厳しい財政状況や管理を行う職員の不足、少子高齢化に伴う地域コミュニティの衰退の下、すべての街路樹の適正な管理が困難となっている。

本管理計画はこれらの現状や課題を踏まえ、持続可能な街路樹の管理を行うことを目的に、策定を行うものである。

2. 本市における街路樹の現状

本市が管理する街路樹が存在する路線は図-1, 2のとおりである。

街路樹は令和7年3月時点で25路線、高木が1,400本以上存在する。

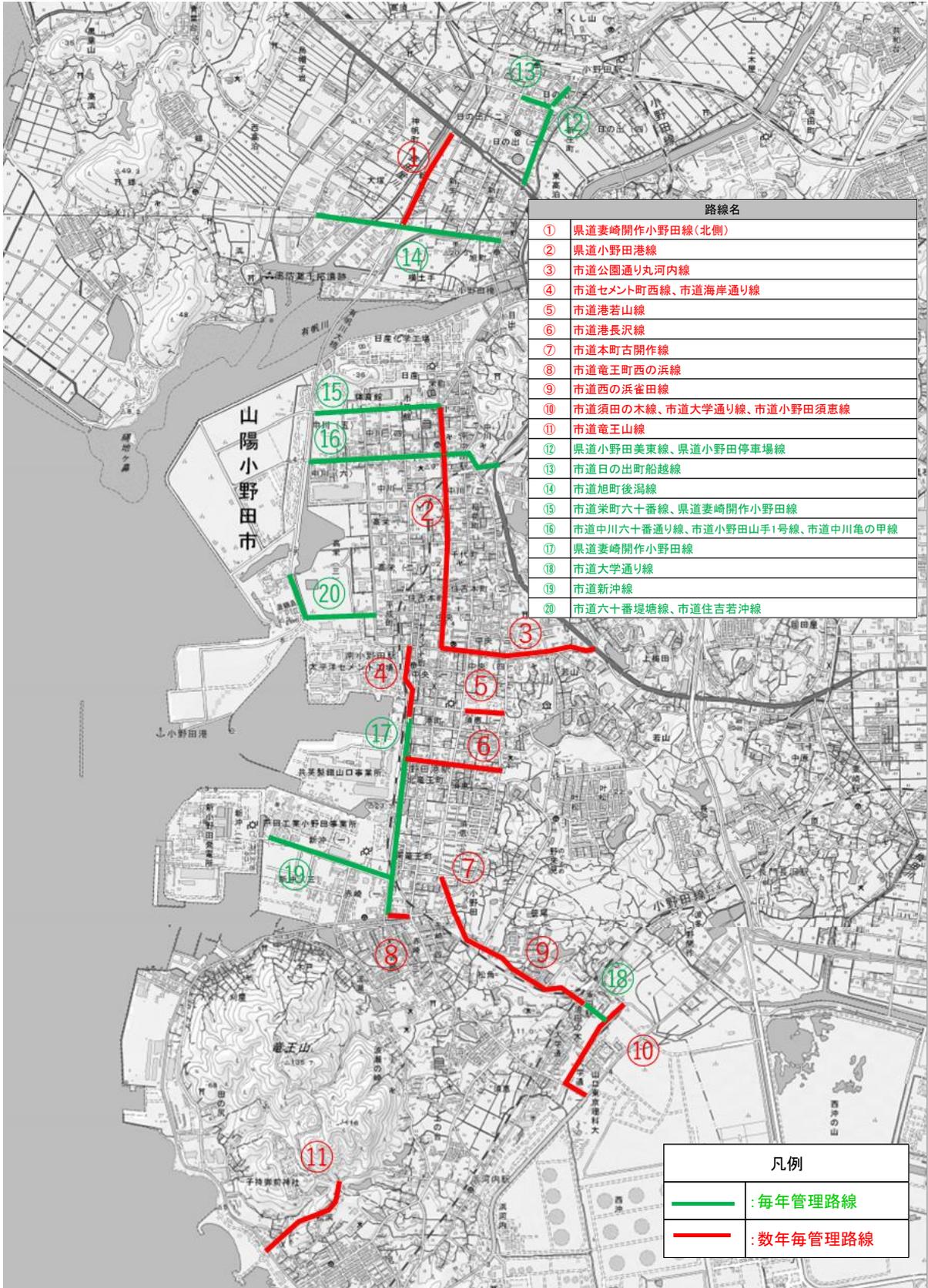
高木については大木化に伴い倒木の恐れや根上がりによる歩道の破損、歩行者通行の妨げ、交差点やカーブ箇所の見通しの悪化が生じている。また、高木の内、幹周60cm以上が約68%あり、維持管理費の増大等から適正な管理が困難な状況にある。



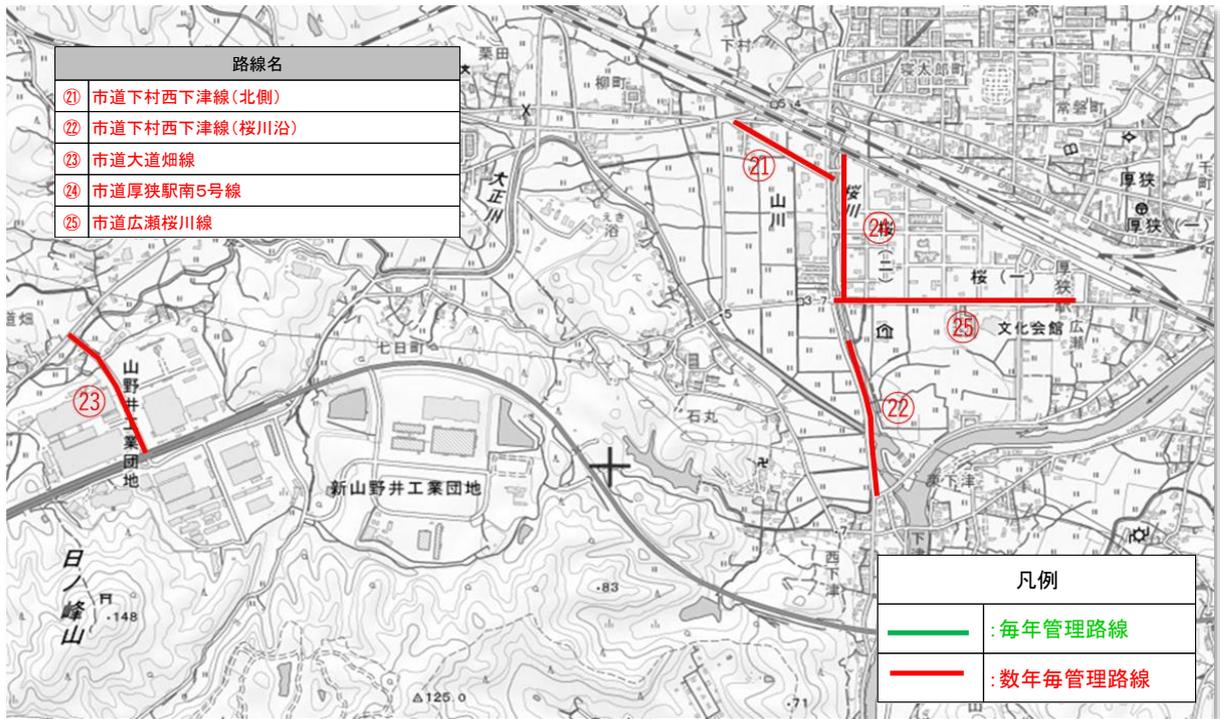
写真-1 大木化した街路樹



写真-2 根上りした街路樹



図一 街路樹管理路線(旧小野田市地域)



図一2 街路樹管理路線(旧山陽町地域)

表一 1 市管理の路線毎の街路樹一覽

図中 番号	路線名	高木	低木	高木				
				本数	幹周別本数			
					幹周 120cm以上	幹周 90cm以上	幹周 60cm以上	幹周 60cm未満
①	県道妻崎開作小野田線(北側)	クロガネモチ	ツツジ	86				86
②	県道小野田港線	アメリカカフウ、プラタナス、ホルトノキ	タマツゲ	110	14	53		43
③	市道公園通り丸河内線	クスノキ	ツツジ、ツバキ	82	9	31		6
④	市道セメント町西線	クスノキ	ツバキ	13		10		3
⑤	市道海岸通り線	クスノキ	ツバキ	33		30		3
⑥	市道港若山線	タイワンフウ	アベリア	15		15		
⑦	市道港長沢線	カロリナポプラ、ナンキンハゼ	-	15		14		1
⑧	市道本町古開作線	イチョウ	ツバキ	23		6		17
⑨	市道黄王町の浜線	イチョウ	ツツジ	6		6		
⑩	市道西の浜雀田線	イチョウ	-	30		4		26
	市道須田の木線	イチョウ	ツツジ	9				9
	市道大学通り線	イチョウ	ツツジ	42	1	7		34
	市道小野田須恵線	イチョウ	ツツジ	11		4		7
⑪	市道黄王山線	サクラ	ツツジ、アベリア	69				69
⑫	県道小野田美東線	ユリノキ、プラタナス、クスノキ	タマツゲ	24	3	16		2
	県道小野田停車場線	アメリカカフウ、プラタナス、クスノキ	-	24		24		
⑬	市道日の出町船越線	アメリカカフウ	-	17	6	11		
⑭	市道旭町後淵線	ナンキンハゼ、タブノキ	ツツジ	116	42	44		30
⑮	市道栄町六十番線	アメリカカフウ、ホルトノキ	ツツジ	83	7	73		3
	県道妻崎開作小野田線	アメリカカフウ	-	10		10		
	市道中川六十番通り線	ユリノキ、ナンキンハゼ	ツバキ	66	2	52		12
⑯	市道小野田山手1号線	ユリノキ	ツツジ	16		16		
	市道中川亀の甲線	ユリノキ、イブキ	ツツジ	38		30		8
⑰	県道妻崎開作小野田線	ナンキンハゼ、イチョウ、ホルトノキ	-	77		74		3
⑱	市道大学通り線	イチョウ	ツツジ	23				23
⑲	市道新沖線	ナンキンハゼ	ツバキ	128	3	22		43
⑳	市道六十番堤塘線	アメリカカフウ	ツツジ	32	19	13		
	市道住吉若沖線	アメリカカフウ	ツツジ	91	1	20		6
㉑	市道下村西下津線(北側)	クスノキ	ツツジ	23		23		
㉒	市道下村西下津線(桜川沿)	クスノキ	ツツジ、アベリア	6		6		
㉓	市道大畑線	クスノキ	-	93		93		
㉔	市道厚狭駅5号線	サクラ	-	12				12
㉕	市道広瀬桜川線	クスノキ	-	20				20
高木本数合計				1443	41	166	770	466
幹周別の本数比率(%)				100	3	12	53	32

3. 街路樹管理における課題

○交通安全における課題

(1) 自動車運転等における安全性の確保

自動車運転者等が、交差する道路の車両や歩行者等を視認するにあたり、街路樹によって見通しが悪くなっており、事故の誘発が危惧される状況となっている。

(2) 歩行者等の安全の確保

幅員が狭い歩道においても街路樹が植栽されている路線があり、歩行者のすれ違いや車いすの通行が困難な状況となっている。

また、樹木の太木化に伴い、歩道内での根上りが生じており、段差による歩行者等の転倒事故が危惧される状況となっている。

○維持管理における課題

(1) 落葉期の処理

イチョウなどの落葉樹においては、落葉が歩道や車道を覆い、スリップ事故の危険性や排水溝が塞がれて道路冠水の原因にもなる。樹木の太木化に伴い、落葉も増加傾向にあり、道路管理コストの増大だけでなく、落葉に係る住民の苦情が多く寄せられている状況となっている。

(2) 維持管理コストの増大

街路樹の太木化、近年の剪定等委託に係る人件費の高騰等に伴い、維持管理コストも増大傾向にあり、厳しい財政下により、全線の適正な管理に必要な維持管理費の捻出が困難な状況となっている。

(3) 維持管理にあたる管理体制

本市においては、地方都市に共通する課題である社会構造の変化に伴う人口減少、技術系公務員の減少傾向化により、街路樹の維持管理にあたる十分な職員の確保が困難な状況にある。

また、街路樹管理に係る委託費の不足に伴い、市職員直営での伐採・剪定作業も年間で相当の日数で行われている。これらの作業により、職員が本来行うべき通常業務への支障、猛暑下での作業による熱中症や作業中の事故等も危惧される状況となっている。

街路樹管理に必要な維持管理費が十分でない中、山口県が道路管理者である県道の街路樹について、管理協定が存在しない中で市による日常の管理が行われている路線があり、維持管理費を圧迫するとともに、市職員の負担が増加する要因となっている。

(4) 地域コミュニティの衰退

これまで街路樹の落葉や伐採等の管理については、地元自治会や沿線住民、企業等の協力や支援を得ながら適正な管理に努めてきた。しかしながら、多くの地域で高齢化が進み、地元住民の負担になっており、管理に係る苦情も相当数の件数が寄せられている。

また、近年の社会構造の変化に伴う地域コミュニティの衰退により、今後も地域による協力や支援が得られるかは不明な状況となっている。

○周辺環境との調和・景観面の問題

(1) 大木化による道路隣接地や建物への影響

住宅地域内の道路空間では、樹木の大木化などにより、民地側に枝が張り出し、敷地内への侵入や日照障害等が懸念される。

また沿道に公園や緑地などの樹木が存在する路線では、それら樹木の緑により、すでに良好な景観を形成する緑が確保されている。そのため、その中で街路樹が更に存在することで緑が重複してしまい、必ずしも必要性がない場合もある。

4. 管理方針

上記の課題を踏まえ、街路樹の持続可能な管理を実現するため、以下のとおり管理方針を定める。

表－2 街路樹の抱える問題点と対応方針

街路樹が抱える問題点	問題点に対しての対応策
自動車運転等における安全性の確保 歩行者等の安全性の確保	交差点部等における見通し改善のための間引きの実施 根上り対策の実施
落葉期の処理 維持管理コストの増大 維持管理にあたる管理体制	間引きや伐採・除根、集約等計画的な改善の実施 道路管理者（県）による街路樹管理の要請
地域コミュニティの衰退 周辺環境との調和・景観面の問題	地域との合意形成による間引きや伐採・除根、集約等の実施 住民(RMO等)、企業等の協力による管理・景観の形成

○交差点部等における見通し改善のための間引きの実施

交差点付近の街路樹は、道路利用者の視認性に支障をきたすなど、交通安全上の対策が早急に求められることから、交差点部及び巻き込み終わりから10m以内の区間では、交差点部分の中高木の間引きを実施する。

また、車道交差点以外でも道路に隣接する家屋や店舗等の出入り口で、苦情等により出入りの際の安全に支障があることが認められた場合は、間引きを実施する。

○根上り対策の実施

歩道内における歩行者等の安全性を確保するとともに、歩車道境界ブロックの倒壊を防ぐため、根切りや路面の補修を実施する。

なお、対策を実施する際に、地元自治会および周辺住民等から撤去の要望が出た際は街路樹の撤去も検討する。

○間引きや伐採・除根、集約等計画的な改善の実施

既存の街路樹について、交通安全や必要性等の観点で、改善が必要な樹木に対し、間引き、伐採・除根、集約等を実施する。

(1) 改善が必要な事象

改善が必要な事象は以下のとおりとする。

①大木化した樹木

交差点部等で道路利用者の見通しを妨げたり、幅員の狭い歩道を街路樹が更に狭くし、必要な歩道の有効幅員が確保できていない場合。

根上り等で道路施設を破損、または段差等で歩行者等の通行に支障が生じている場合。

電線等が樹木の先端付近で接触し、倒木等により電力、通信等の社会インフラを破損させる可能性がある場合。

②狭い植栽間隔

樹木の成長後の樹形や樹高に対し、植栽間隔が狭い場合。

③歩道を狭めている箇所

古い技術基準で造られた道路で、植樹帯により歩道が狭められ、歩行者のすれ違いができないなど、必要な歩道幅員が確保できていない場合。

④老齢木の伐採・除根

樹木が老齢化し、倒木の恐れのある場合。

⑤すでに沿道に緑がある箇所

沿道において環境施設帯や公園、山林等で緑が確保されており、沿道の緑を活用することで街路樹の機能を補うことが可能な場合。

(2) 改善方法の整理

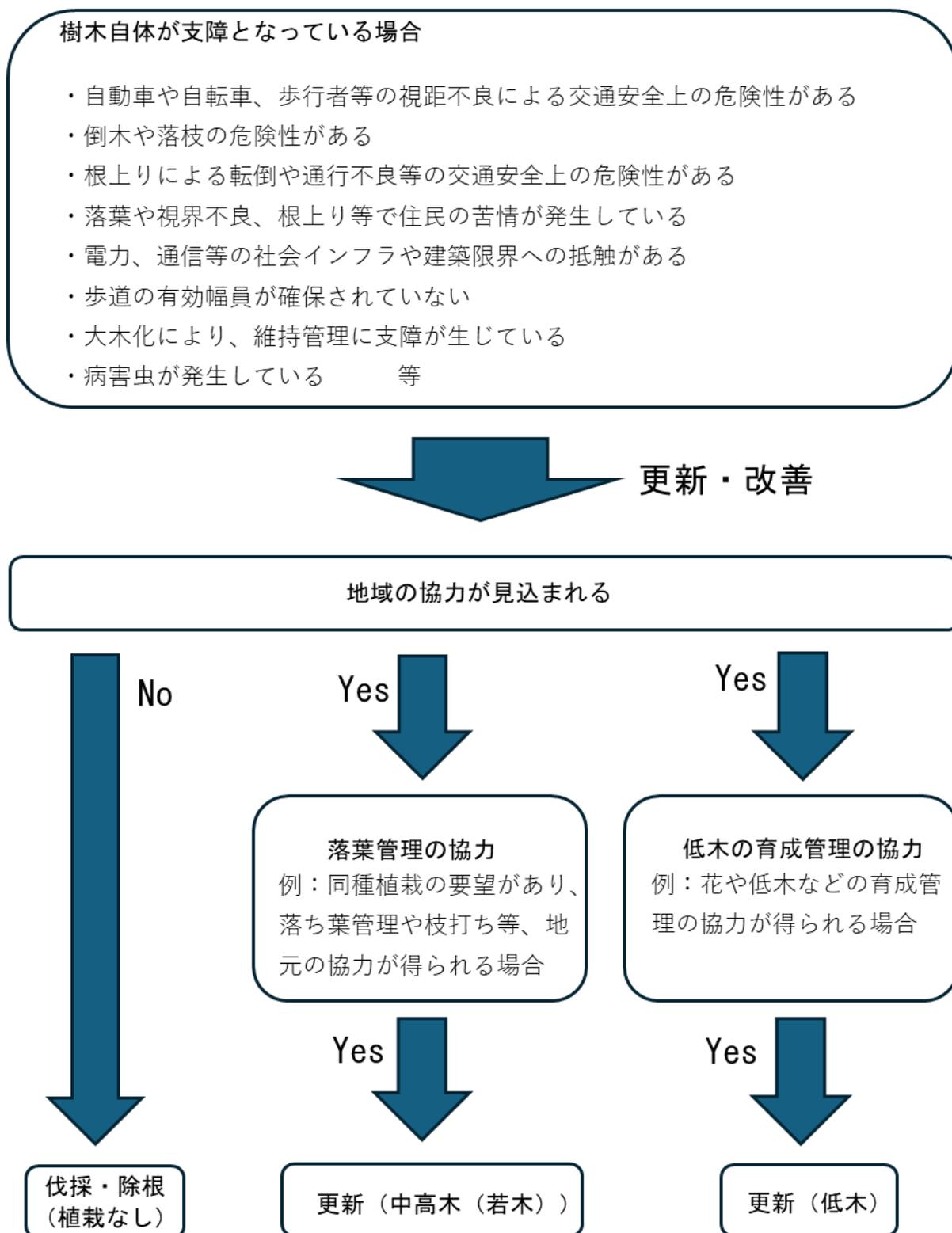
路線の重要性や安全性の確保の観点から優先度を示し、管理に課題のある樹木の間引き、更新、伐採・除根等を実施していくことで、長期的なコスト縮減を図っていく。

なお、更新・改善については、図-3に基づき実施していく。

表－3 街路樹の更新・改善方法の整理

方法		手法
間引き		問題のある中高木を撤去し、道路空間の安全性、利便性を確保
更新	樹種変更	問題のある中高木を管理しやすい低木に植替え（管理について地元の協力が得られる場合）
	若木への更新	問題のある中高木を同一樹種で植替え（管理について地元の協力が得られる場合）
伐採・除根		問題のある中高木を撤去（管理について地域の協力が見込まれない場合）

図-3 更新・改善方法選定フロー



○道路管理者（県）による街路樹管理の要請

県と市で管理協定の存在しない県道路線で、現在本市が行っている街路樹管理について、道路管理者である山口県に、段階的に管理を引継いで頂けるよう要請及び調整を進めていく。

○地域との合意形成による間引きや伐採・除根、集約等の実施

地域住民にとって街路樹の落葉等で負担や苦情が生じている箇所については、地域住民との合意形成のもと、伐採・除根、集約等を行っていく。

○住民(RMO等)、企業等の協力による管理・景観の形成

厳しい市の財政、管理体制の状況下、住民(RMO等)や企業等の協力による持続可能な管理、景観の形成を図っていく。

5 街路樹管理の方向性

(1) 各路線の街路樹管理の方向性

路線ごとの将来的な街路樹管理の方向性を下表に示す。

なお、本計画については、今後の社会状況や各路線の状況、位置付け等の変化を考慮し、必要に応じて更新を行い、概ね15年を目標に持続可能な街路樹の管理を目指していく。

表一 4 各路線の将来的な街路樹管理の方向性

路線名		現状	将来的な管理の方向性
①	県道妻崎開作小野田線	交通量も多く、市の骨格をなす路線である。樹木の太木化は進んでおらず管理のコストも小さい。 (市と県で書面による管理協定有。)	継続管理
②	県道小野田港線	交通量も多く、市の骨格をなす路線である。植樹間隔が狭く、道路利用者の視認性を悪くしている樹木もある。樹木の太木化が進み、管理にコストを要している。(市と県で管理協定なし。)	道路管理者である山口県による管理 (段階的に実施)
③	市道公園通り丸河内線	交通量も多く、市の骨格をなす路線である。植樹間隔が狭く、道路利用者の視認性を悪くしている樹木もある。樹木の太木化が進み、管理にコストを要している。街路樹に係る苦情も多い。	間引き、伐採等の改善
④	市道セメント町西線、市道海岸通り線	交通量も多く、市の骨格をなす路線である。樹木の太木化が進み、大型車交通量も多く、管理にコストを要している。街路樹に係る苦情も多い。	間引き、伐採等の改善
⑤	市道港若山線	地区公園内を横断する路線である。 街路樹が公園の緑と一体となったシンボリックな路線であり、市民に憩いと潤いの景観を提供している。	継続管理
⑥	市道港長沢線	車両交通量、歩行者とも少ない路線である。樹木の太木化が進み、管理にコストを要している。 植樹帯が狭い歩道幅員を更に狭めている。	撤去
⑦	市道本町古開作線	車両交通量、歩行者とも少ない路線である。太木化は進んでいない。植樹間隔が狭く、道路利用者の視認性を悪くしている樹木もある。街路樹に係る苦情も多く、管理にコストを要している。	間引き、伐採等の改善
⑧	市道竜王町西の浜線	交通量も多く、市の骨格をなす路線である。路線延長が短く、街路樹の必要性が小さい。樹木の太木化が進み、街路樹に係る苦情も多く、管理にコストを要している。	撤去
⑨	市道西の浜雀田線	車両交通量、歩行者とも少ない路線である。太木化は進んでいない。植樹間隔が狭く、道路利用者の視認性を悪くしている樹木もある。街路樹に係る苦情も多く、管理にコストを要している。	間引き、伐採等の改善
⑩	市道須田の木線、市道大学通り線、市道小野田須恵線	交通量も多く、市の骨格をなす路線である。太木化は進んでおらず、管理のコストも小さい。また、山口東京理科大学と街路樹が一体となり、シンボリックな良好な景観を形成している。	継続管理
⑪	市道竜王山線	海と山のリクリエーション施設間を結ぶシンボリックな路線である。太木化は進んでいない。路線延長が長く、街路樹に係る苦情も多く、管理にコストを要している。	間引き、伐採等の改善
⑫	県道小野田美東線、県道小野田停車場線	交通量も多く、市の骨格をなす路線である。植樹間隔が狭く、道路利用者の視認性を悪くしている樹木もある。樹木の太木化が進み、管理にコストを要している。(市と県で管理協定なし。)	道路管理者である山口県による管理 (段階的に実施)
⑬	市道日の出町船越線	車両交通量、歩行者とも多い路線である。樹木の太木化が進み、街路樹に係る苦情も多く、管理にコストを要している。植樹帯が狭い歩道幅員を更に狭めている。	撤去
⑭	市道旭町後湯線	車両交通量、歩行者とも多い路線である。樹木の太木化が進み、街路樹に係る苦情も多く、管理にコストを要している。植樹帯が狭い歩道幅員を更に狭めている。	撤去
⑮	市道栄町六十番線、県道妻崎開作小野田線	交通量も多く、市の骨格をなす路線である。カルチャーロードと呼ばれ、文化的な景観を形成するシンボリックな路線である。樹木の太木化が進み、管理にもコストを要している。	道路管理者である山口県による管理 (段階的に実施)。市道部は継続管理
⑯	市道中川六十番通り線、市道小野田山手1号線、市道中川亀の甲線	車両交通量、歩行者とも少ない路線である。樹木の太木化が進み、街路樹に係る苦情も多く、管理にコストを要している。植樹帯が狭い歩道幅員を更に狭めている。	撤去
⑰	県道妻崎開作小野田線	交通量も多く、市の骨格をなす路線である。樹木の太木化が進み、管理にコストを要している。 (市と県で管理協定なし。現状は市による管理)	道路管理者である山口県による管理 (段階的に実施)
⑱	市道大学通り線	車両交通量、歩行者とも少ない路線である。太木化は進んでいない。植樹間隔が狭く、道路利用者の視認性を悪くしている樹木もある。街路樹に係る苦情も多く、管理にコストを要している。	間引き、伐採等の改善
⑲	市道新沖線	大型車交通量が多い路線である。植樹間隔が狭く、道路利用者の視認性を悪くしている樹木もある。樹木の太木化が進み、管理にコストを要している。街路樹に係る苦情も多い。	間引き、伐採等の改善
⑳	市道六十番堤塘線、市道住吉若沖線	交通量も多く、市の骨格をなす路線である。樹木の太木化が進み、かつ植樹間隔が狭く、道路利用者の視認性を悪くしている。街路樹に係る苦情も多く、管理にコストを要している。地元から撤去要望有。	撤去
㉑	市道下村西下津線(北側)	車両交通量、歩行者とも少ない路線である。太木化は進んでいない。植樹間隔が狭く、道路利用者の視認性を悪くしている。街路樹に係る苦情も多く、管理にコストを要している。	間引き、伐採等の改善
㉒	市道下村西下津線(桜川沿)	車両交通量も多く、市の骨格をなす路線である。樹木の太木化が進み、管理にコストを要している。 郊外の路線で歩行者は少なく、街路樹が周辺の緑と重複し、必要性は低い。	撤去
㉓	市道大道畑線	車両交通量、歩行者とも少ない路線である。樹木の太木化が進み、管理にもコストを要している。根上りが顕著。 郊外の路線で歩行者は少なく、街路樹が周辺の緑と重複し、必要性は低い。	撤去
㉔	市道厚狭駅南5号線	厚狭駅南側の桜川沿いの景観を形成するシンボリックな遊歩道となっている路線である。太木化は進んでいない。	継続管理
㉕	市道広瀬桜川線	厚狭駅南側の骨格をなすシンボリックな路線である。太木化は進んでいない。	継続管理

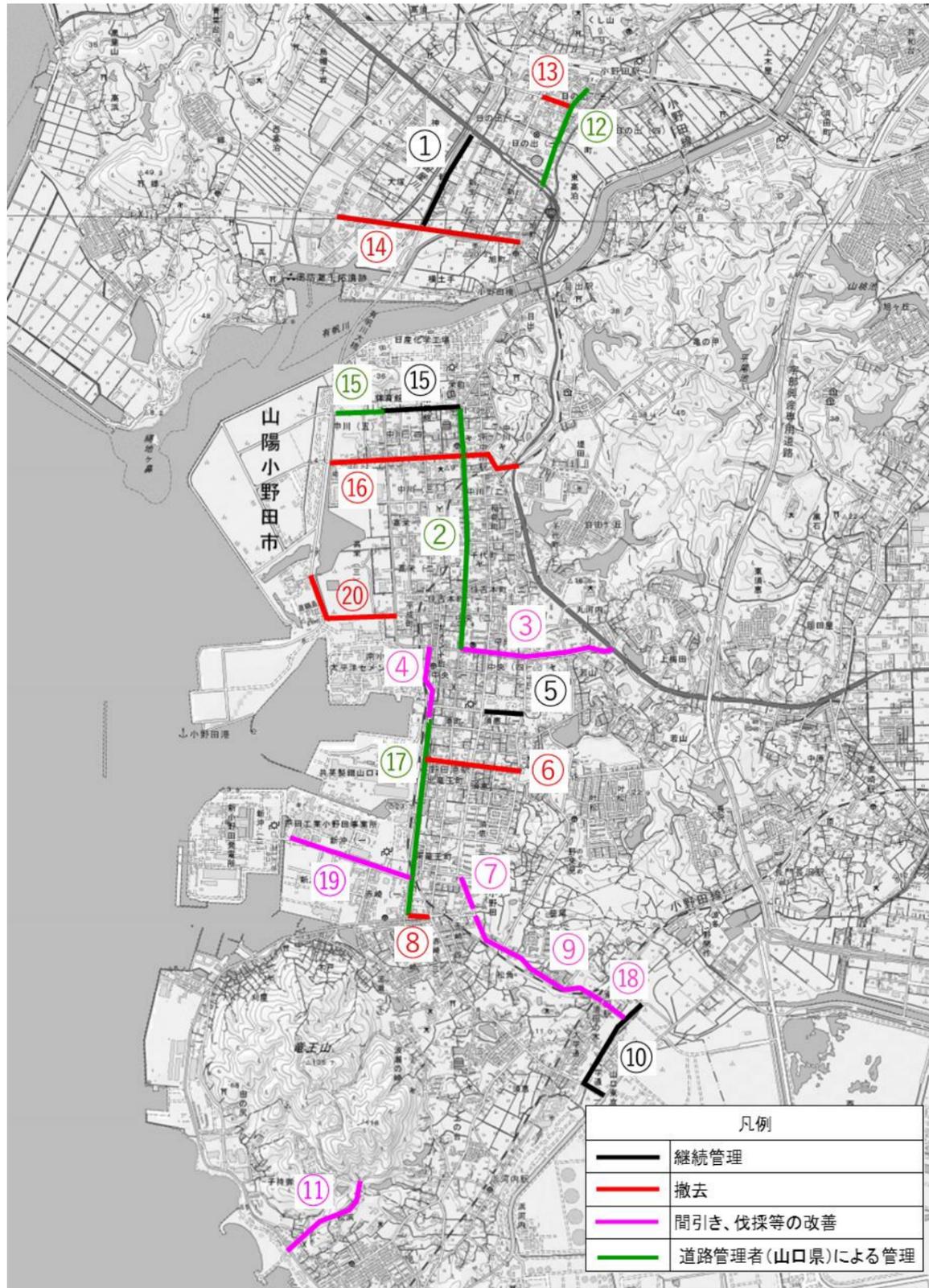


図-4 各路線の管理の方向性 (旧小野田市地域)

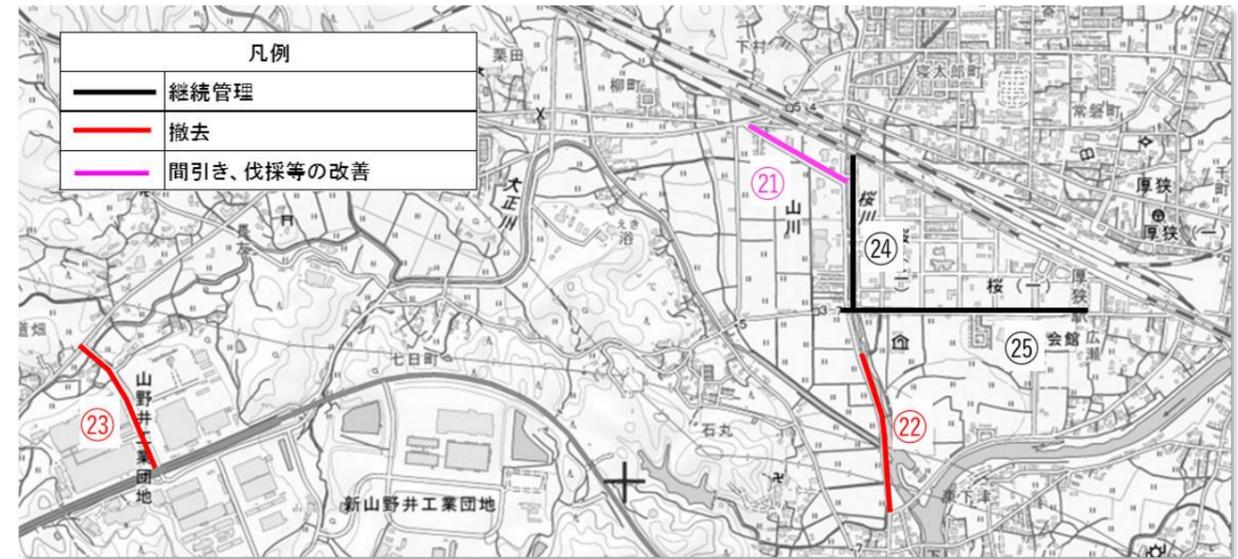


図-5 各路線の管理の方向性 (旧山陽町地域)

路線名	方向性
① 県道妻崎開作小野田線(北側)	継続
② 県道小野田港線	県管理
③ 市道公園通り丸河内線	改善
④ 市道セメント町西線、市道海岸通り線	改善
⑤ 市道港若山線	継続
⑥ 市道港長沢線	撤去
⑦ 市道本町古開作線	改善
⑧ 市道竜王町西の浜線	撤去
⑨ 市道西の浜雀田線	改善
⑩ 市道須田の木線、市道大学通り線、市道小野田須恵線	継続
⑪ 市道竜王山線	改善
⑫ 県道小野田美東線、県道小野田停車場線	県管理
⑬ 市道日の出町船越線	撤去
⑭ 市道旭町後湯線	撤去
⑮ 市道栄町六十番線、県道妻崎開作小野田線	県管理・継続
⑯ 市道中川六十番通り線、市道小野田山手1号線、市道中川亀の甲線	撤去
⑰ 県道妻崎開作小野田線	県管理
⑱ 市道大学通り線	改善
⑲ 市道新沖線	改善
⑳ 市道六十番堤塘線、市道住吉若沖線	撤去
㉑ 市道下村西下津線(北側)	改善
㉒ 市道下村西下津線(桜川沿)	撤去
㉓ 市道大道畑線	撤去
㉔ 市道厚狭駅南5号線	継続
㉕ 市道広瀬桜川線	継続

表-5 各路線の管理の方向性 (市全域)