

網走市街路樹再編計画



令和7年 10月

網走市 建設港湾部 都市整備課

目次

1 はじめに	3
(1) 目的と背景	3
(2) 本計画で対象とする街路樹	3
2 計画の位置づけ	4
3 街路樹の現状	5
(1) 街路樹整備済み路線	5
(2) 植栽樹種・本数	6
4 街路樹の効果	7
(1) 交通安全	7
(2) 景観向上	7
(3) 環境	8
5 街路樹と競合する施設と危険箇所	8
(1) 街路樹の植栽空間	8
(2) 街路樹と競合する施設	9
(3) 危険箇所	11
6 植栽数の推移	11
7 街路樹再編方針	12
(1) 居住誘導区域外の路線	12
(2) 歩道を拡幅する路線（植樹帯廃止）	13
(3) 街路樹の撤去時期	13
(4) 検討を除外する路線	14
検討を除外する街路樹路線図	14
(5) 街路樹再編計画路線	15
8 危険箇所の対応	16
9 植え替えを行う樹種	16
資料編	16

1 はじめに

(1) 目的と背景

街路樹は緑陰を形成し歩行者に快適さを感じさせるほか、車両や歩行者の導線分離、道路沿線の景観向上などを目的に道路の付属物¹として整備を行っています。

網走市の市道は延長が約581kmありますが、街路樹を計画した路線はこのうち約48kmであり、すべての路線に整備済みです。

街路樹の維持管理は、車道や歩道などに影響を与えないよう落葉の回収や枝葉の剪定を行っているほか、危険な場合は伐採と植え替えにより更新を行います。

街路樹の植樹本数は、市街地拡大に伴う道路整備に伴い1990年代がピークとなっており、令和19年には更新を迎える街路樹が1,848本（約69%）となります。

巨木化した街路樹は標識や電線等との接触リスクが増え、発達した樹根は歩道を変形させるなど、車両や歩行者だけでなく付近の住民にも影響を与える場合があります。

これらの状況から、今後は街路樹の維持管理費が増大していくと想定されます。

一方、当市では令和4年に立地適正化計画を策定しており、令和27年の人口が2.5万人（平成27年比1.5万人減）、同年の高齢化率が41.6%（平成27年比12.6%増）となる「人口減少・超高齢社会」が訪れると想定されるため、公共施設等の再編を含む都市機能の適正配置などにより、都市経営コストを抑えたコンパクトな都市を目指すこととしています。

また、網走市公共施設等総合管理計画においては、今後、公共施設等全体の更新費用が増大すると試算しており、将来に向け公共施設等全体の総量を縮小することとしています。

本計画は、街路樹の維持管理費の増大が見込まれるなか、人口減少と超高齢社会が到来する将来を見据え、街路樹を配置すべき路線を検討し、街路樹の再編を行うものです。

(2) 本計画で対象とする街路樹

市道敷地内の街路樹を対象とし、国道や道道²、公園などは対象外とします。

¹ 街路樹は道路法第2条において「道路の付属物」として規定され、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として位置づけられている。

² （参考）市内国道延長52km、市内道道延長133km ※網走市調べ

2 計画の位置づけ

本計画の策定にあたり、関連する各種計画との整合を図ります。

以下に、各計画と街路樹に関連する項目を抜粋します。

網走市総合計画（平成30年）

「豊かな自然にひと・もの・まちが輝く健康都市 網走」を将来像とし、道路分野の基本方針を「戦略的な道路整備により、市民生活や基幹産業を支える、安全・安心なまちを目指します。」としています。

網走市都市計画マスタープラン（平成29年）

「自然をいつくしみ、心豊かに市民がつどい、オホーツクの文化を創造するまち」をまちづくりの理念に掲げ、コンパクトシティ・プラス・ネットワークを基本とした土地利用や、メンテナンスコストへ配慮した道路整備を取り組み方針としています。

網走市立地適正化計画（令和4年）

網走市都市計画マスタープランにおける理念の実現を図るため、超高齢社会に対応した取り組みの推進や、公共施設の再編と民間施設の適切な誘導などの方針を設定しています。

また、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域として居住誘導区域を設定しています。居住誘導区域は、一定の基準を踏まえたものとされ、例えば、人口密度がDID(人口集中地区)の基準である概ね40人/haとなるエリアを含めることなどの基準に基づいて設定されています。

網走市公共施設等総合管理計画（令和5年）

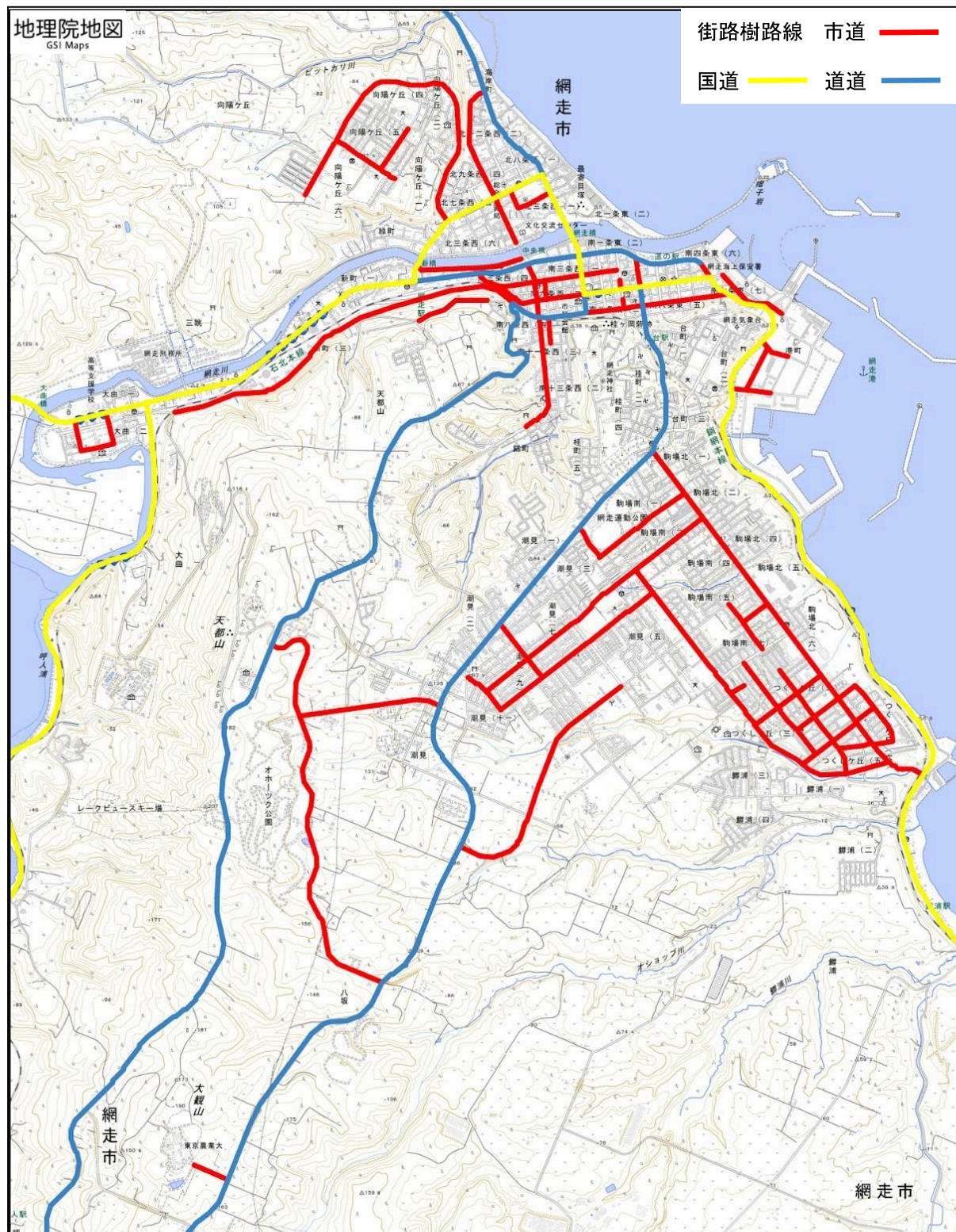
高度経済長期以降に集中して建設された道路などのインフラ施設や公共施設が老朽化により一斉に更新時期を迎えますが、膨大な更新費用の捻出は非常に困難な状況であり、更に少子高齢化に伴う人口減少により、財政状況の厳しさが増すことが予想されます。

これらを背景として、長期的な視点をもって、更新、統廃合、長寿命化、廃止などを計画的に行い、公共施設等の最適な配置を実現し、財政負担の軽減と平準化を図り、将来世帯に大きな負担を強いることなく、持続可能な市民サービスの提供と安全で安心なまちづくりの実現を目指すことを目的としています。

3 街路樹の現状

(1) 街路樹整備済み路線

市が整備し管理している街路樹（以下、街路樹）は55路線、約48kmあります。



街路樹路線図（現況）³

³ 電子地形図（国土地理院）を加工（該当路線を線入れ）して作成

(2) 植栽樹種・本数

街路樹として植栽される樹種の内訳は以下のとおりです。

樹種	本数	備考	樹種	本数	備考
ハルニレ	564本		オオバボダイジュ	125本	
シラカバ	125本		エゾヤマザクラ	288本	
イチョウ	216本		プラタナス	127本	
ナナカマド	388本		ケヤキ	47本	
ヤマモミジ	230本		アカエゾマツ	51本	
イタヤカエデ	108本		トチノキ	108本	
エンジュ	6本		欧州アカマツ	17本	
カツラ	169本		樹種不明	115本	
ニセアカシア	2本		合計	2,686本	



ハルニレ



エゾヤマザクラ

4 街路樹の効果

(1) 交通安全

ドライバーの視線誘導やヘッドライトの遮光の効果があります。

ドライバーの視線誘導効果



(2) 景観向上

樹木が景観を変化させ、道路や沿道に統一感を与え景観を向上させます。



(3) 環境

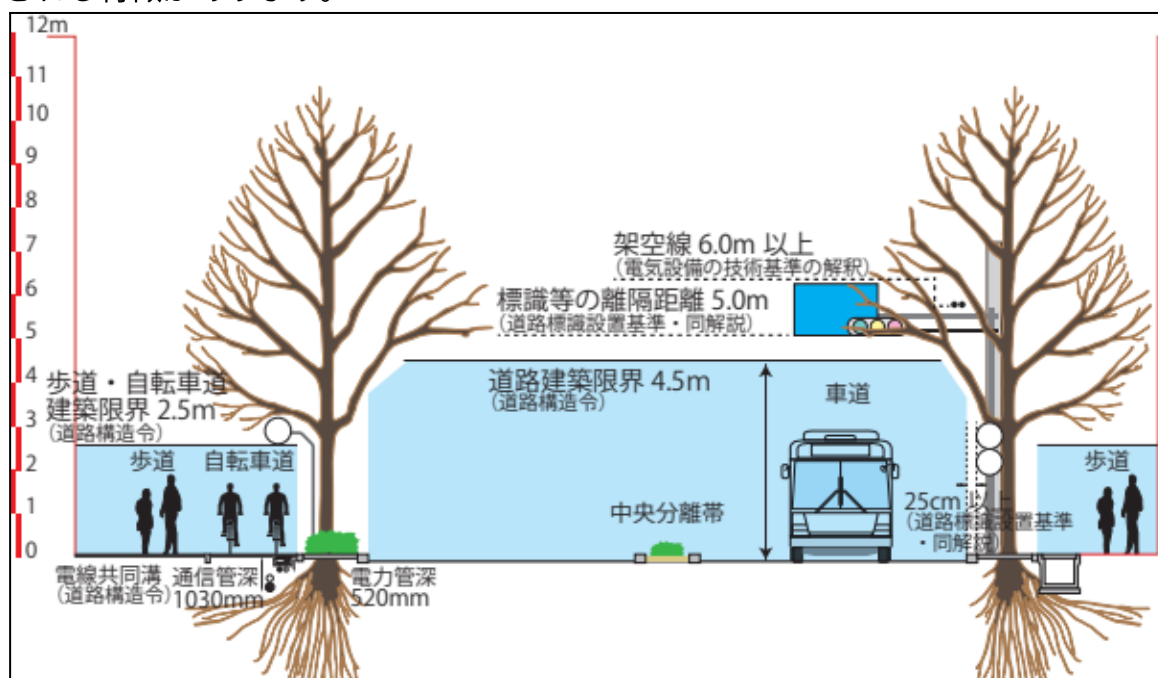
緑陰を形成し夏の日差しを和らげ、周囲の気温上昇を抑え、CO2を吸収することで地球温暖化防止に寄与します。



5 街路樹と競合する施設と危険箇所

(1) 街路樹の植栽空間

植栽空間は、歩道、車道の地上空間に侵入することができない建築限界によって規定されます。同時に、信号や道路標識、道路照明や防護柵等に近接して設置される特徴があります。



道路空間における植栽空間と競合施設等⁴

⁴ 出典：「街路樹の倒伏対策の手引 第2版」P1-35より抜粋（国土技術政策総合研究所）
<https://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryounn/tnn/tnn1059.htm>（令和7年10月9日利用）

（２）街路樹と競合する施設

街路樹の植栽空間と競合する具体的な施設等は次のとおりです。

①照明



照明の遮蔽

②信号機、標識

樹木の繁茂により、交通の安全や交通のスムーズな運行のため必要な信号機や標識を遮蔽する場合があります。



信号機・標識類遮蔽

③架空線

電線等と交錯し、強風による接触が原因で断線する可能性があります。



架空線と交錯

④歩道

巨木化に伴い根が発達し、歩道を損傷させる場合があります。凹凸が生じることで歩行者がつまずきやすくなります。



発達した樹根による歩道の変形

(3) 危険箇所

①ドライバーの視線を遮る配置

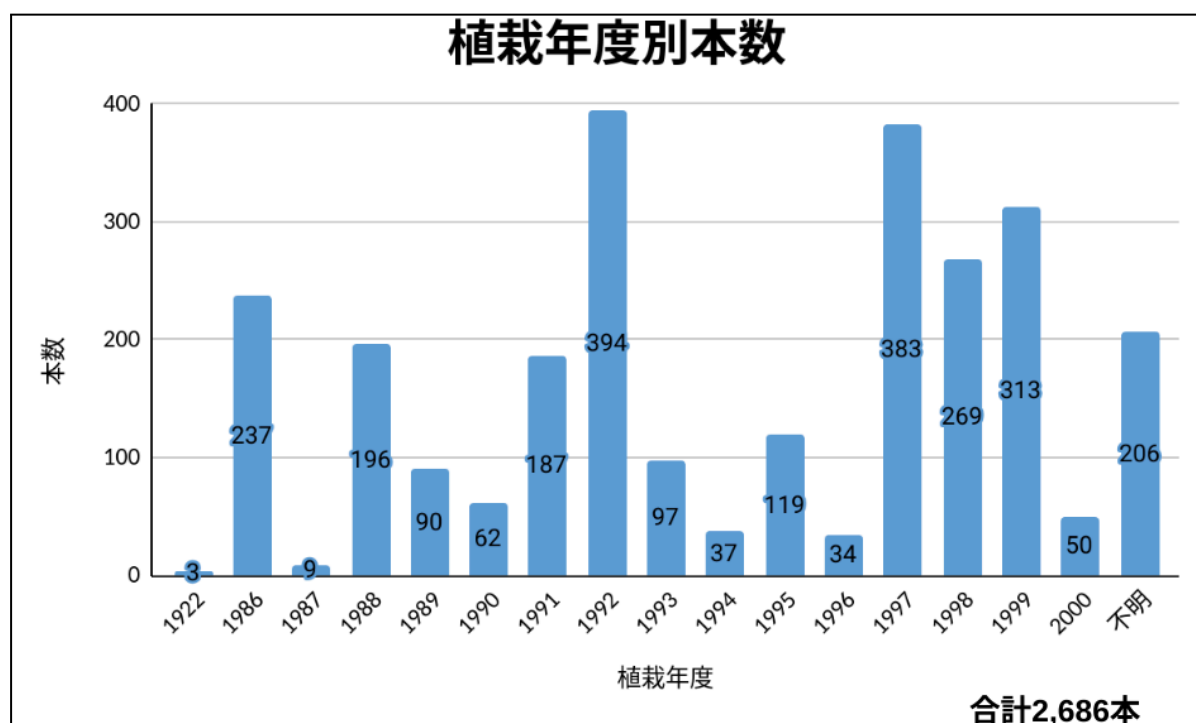
交差点の近傍ではドライバー目線で見通しが悪い箇所が生じています。



視線を遮る樹木

6 植栽数の推移

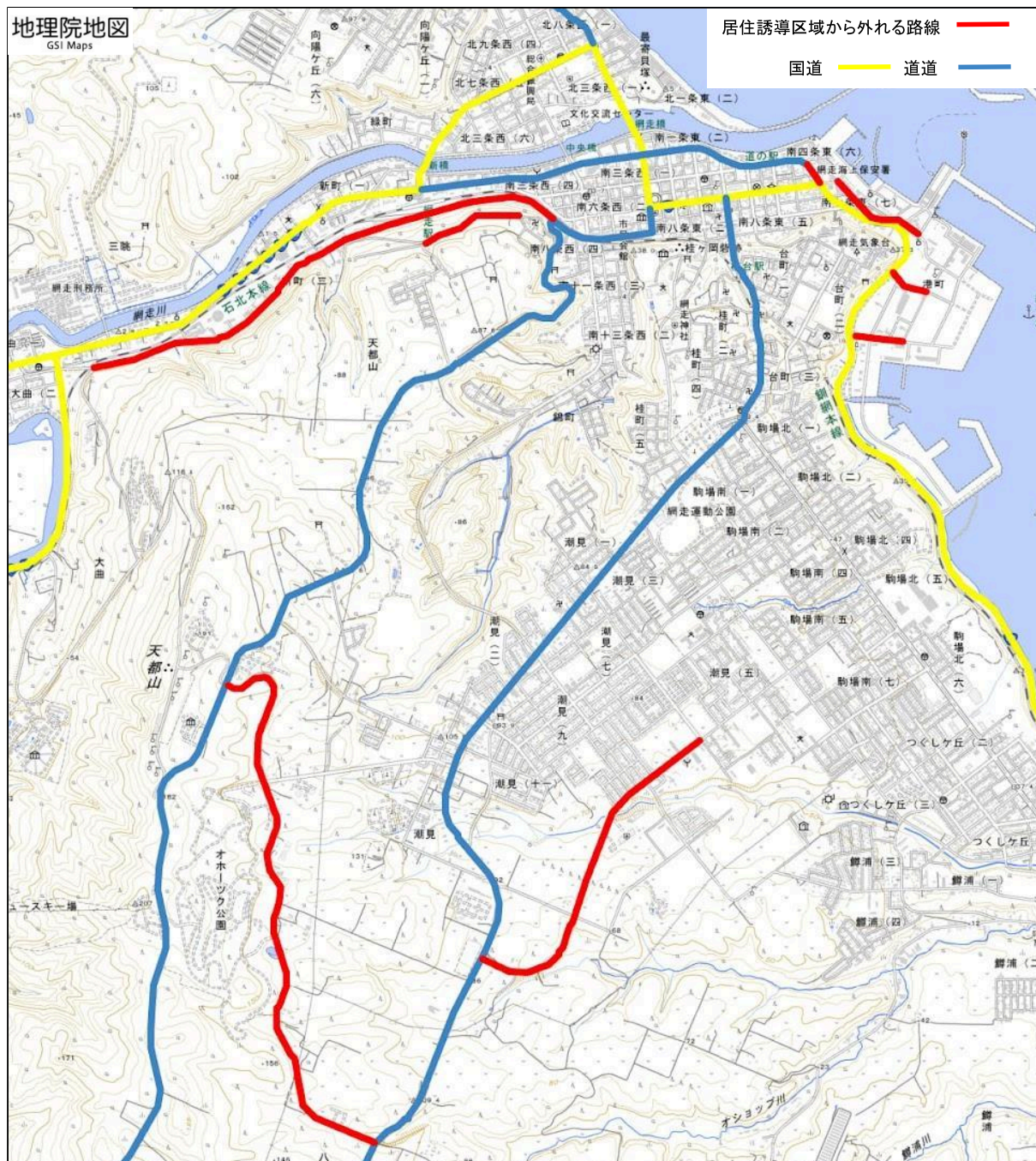
街路樹は1992年と1997～1999年に植栽のピークがあります。街路樹は40年を目処に更新しますが、植栽のピークから40年後には街路樹の更新のピークを迎えます。



7 街路樹再編方針

(1) 居住誘導区域外の路線

立地適正化計画において、将来に向け居住誘導の施策を行うなどにより人口密度を維持するエリアとして居住誘導区域⁵が設定されています。この区域は将来的に歩道が利用される見込みが高いことを踏まえ、区域内の街路樹は維持することとし、区域外の路線は街路樹の撤去を基本とします。対象の路線は下図のとおりです。



居住誘導区域から外れる街路樹路線図⁶

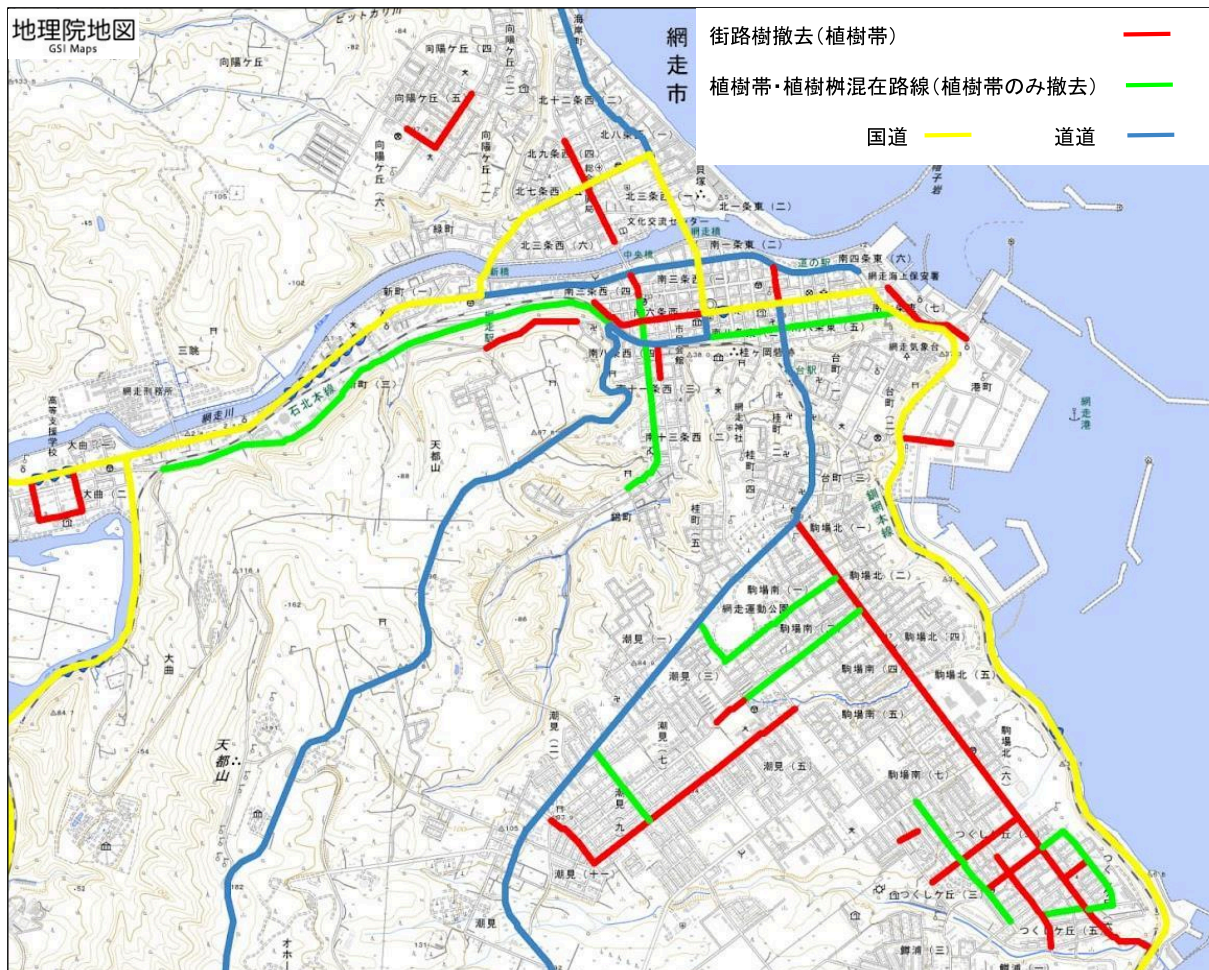
⁵ 居住誘導区域：人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域

⁶ 電子地形図（国土地理院）を加工（該当路線を線入れ）して作成

(2) 歩道を拡幅する路線（植樹帯廃止）

歩道と車道の間に街路樹が配置されている路線のうち、植樹帯が配置され、かつ歩道が狭い箇所は、植樹帯を廃止し歩道を広げることとします。

撤去対象となる路線は下図に示すとおりです。なお、植樹帯と植樹柵が混在する路線では植樹帯のみ撤去します。



植樹帯を撤去する街路樹路線図⁷

(3) 街路樹の撤去時期

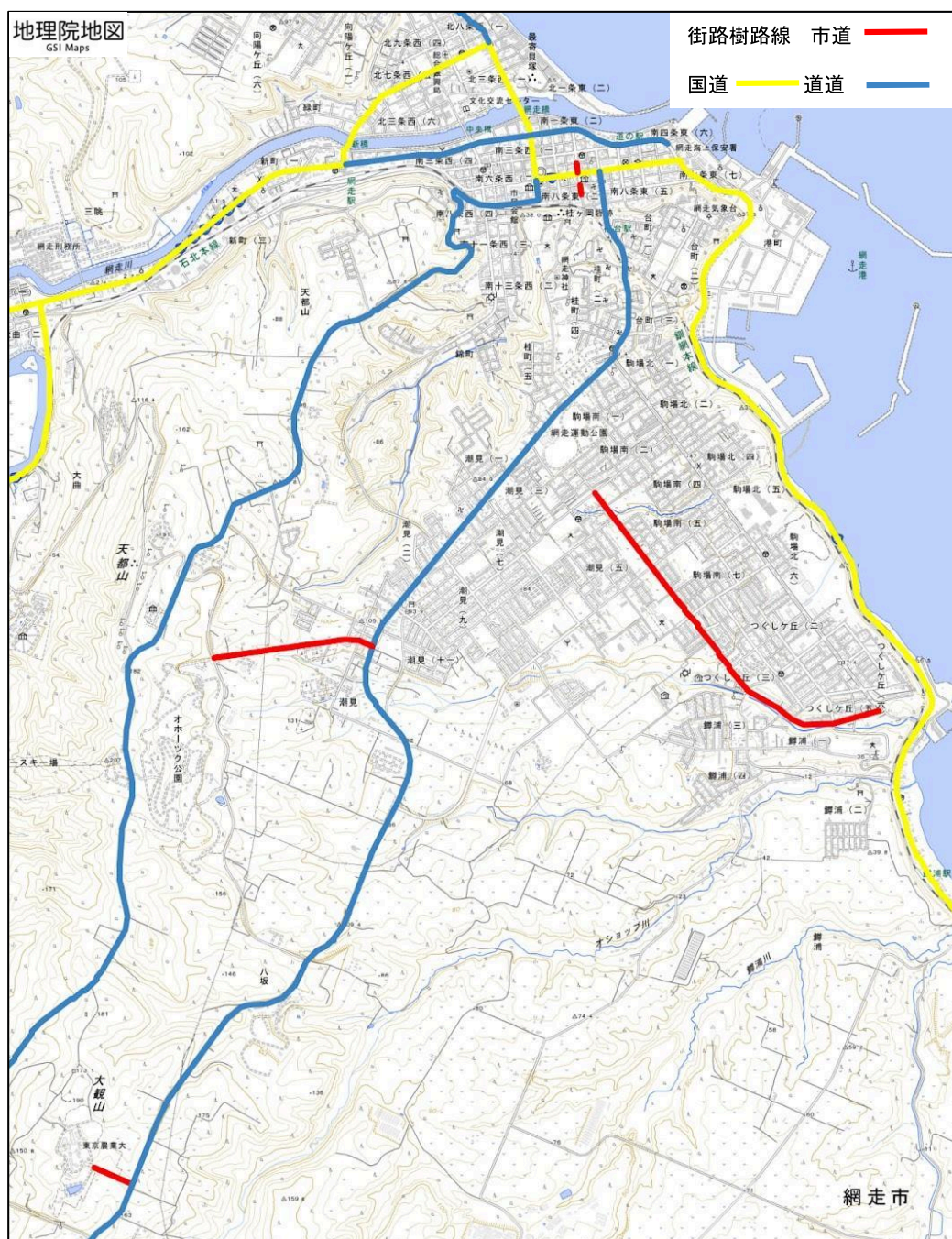
街路樹を整備しない方針となる路線の街路樹は、更新時期の目安である樹齢40年を迎えた場合、若しくは巨木化等で危険と判断された際、作業性を考慮⁸しつつ随時撤去することとします。

⁷ 電子地形図（国土地理院）を加工（該当路線を線入れ）して作成

⁸ 街路樹の撤去と合わせた歩道補修などの工事を想定

(4) 検討を除外する路線

潮見つくし線、オホーツク公園通線および南八坂線は、路線と街路樹を同時に多数を見通すことができ景観上優れていると考えます。また、東3丁目通線には樹齢100年を超えるイチチョウが現存しています。これら4路線は別途検討されるべきと考え本検討から除外します。



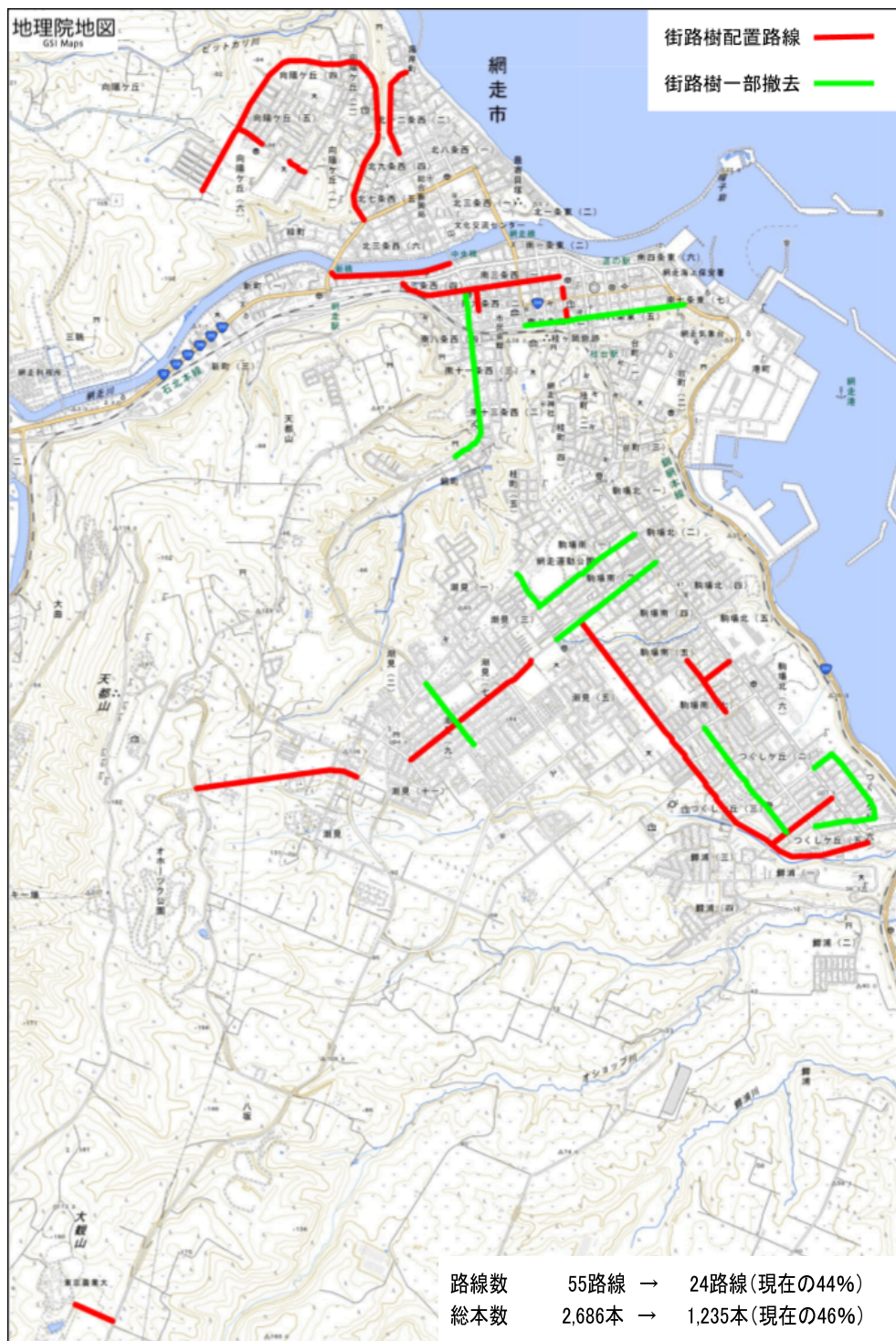
検討を除外する街路樹路線図⁹

⁹ 電子地形図（国土地理院）を加工（該当路線を線入れ）して作成

(5) 街路樹再編計画路線

これまでの検討結果を踏まえた再編後の街路樹路線を以下に示します。

管理路線数は55路線から24路線、本数は2,686本から1,235本となります。街路樹は危険と判断された場合に撤去するため、街路樹植栽のピークと更新期間を踏まえ、2039年ごろにかけて再編します。



街路樹路線図（再編後）¹⁰

¹⁰ 電子地形図（国土地理院）を加工（該当路線を線入れ）して作成

8 危険箇所の対応

① 交差点付近

パトロールによりドライバーの視認性が確保できていない箇所は速やかに伐採又は剪定します。

② その他

街路樹と競合する施設や危険箇所は、危険な状況となった箇所は速やかに剪定を行います。状況を改善できない場合は強剪定や伐採を行います。

9 植え替えを行う樹種

北海道地方においては、ナナカマド、ニセアカシア、プラタナス類は倒伏・落枝が発生しやすい樹種とされており、これまでの経験上網走市においても同様の傾向にあることから、これらの樹種については植え替えの際、ハルニレ・ヤマモミジなどの樹種に更新します。

【留意点2】倒伏・落枝が発生しやすい樹種

1) 倒伏・落枝が多い樹種

倒伏・落枝の発生しやすさについては、植栽地の生育環境や維持管理の状況等に左右されるため、明確に樹種を示すことは難しいが、これまでに発生した倒伏実態によると図-2.8に示す樹種で多くみられた。なお、植栽本数に対する発生率ではなく、発生本数での比較であるため、植栽本数が多い樹種があげられる傾向にあることを考慮する必要がある。

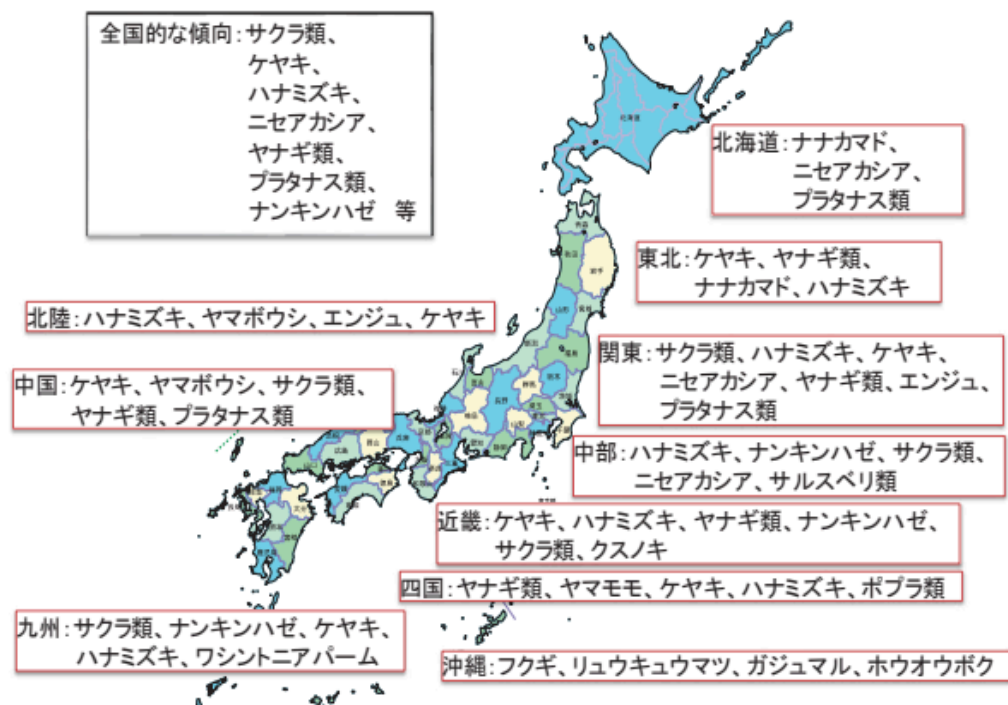
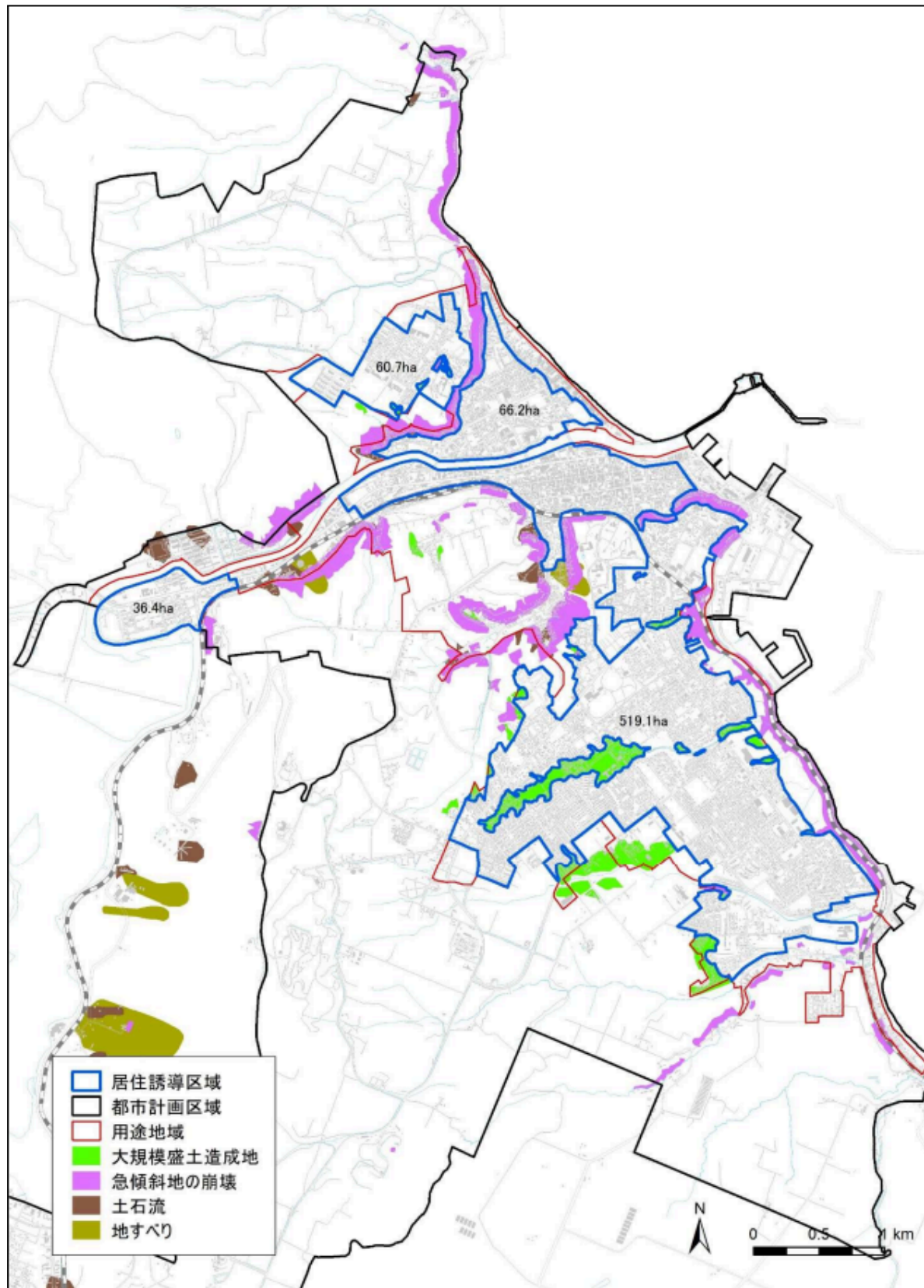


図-2.8 倒伏・落枝が多く見られた樹種

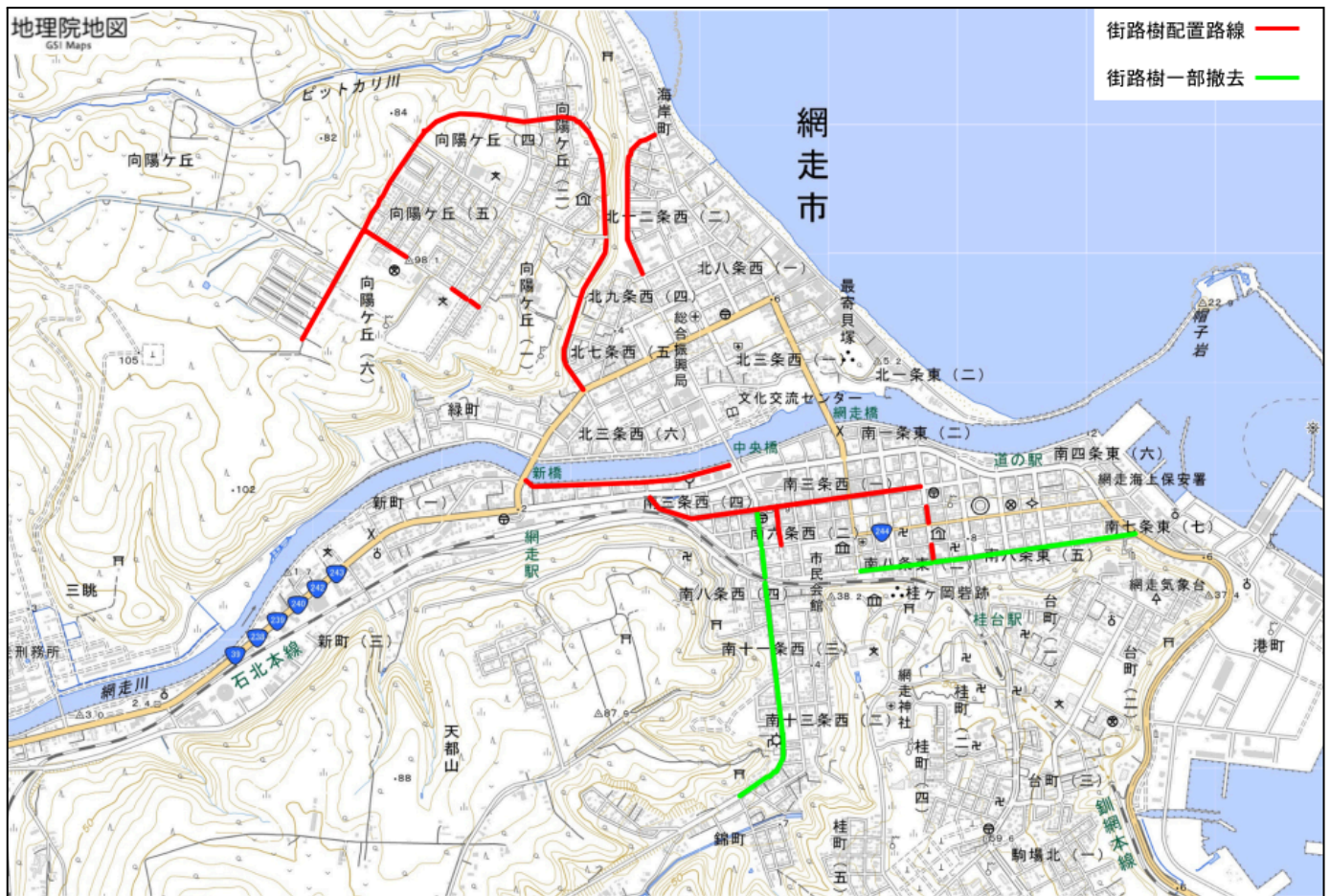
倒伏・落葉が多く見られた樹種¹¹

¹¹ 出典：「街路樹の倒伏対策の手引 第2版」P1-41より抜粋（国土技術政策総合研究所）
<https://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryoutnn/tnn1059.htm>（令和7年10月9日利用）

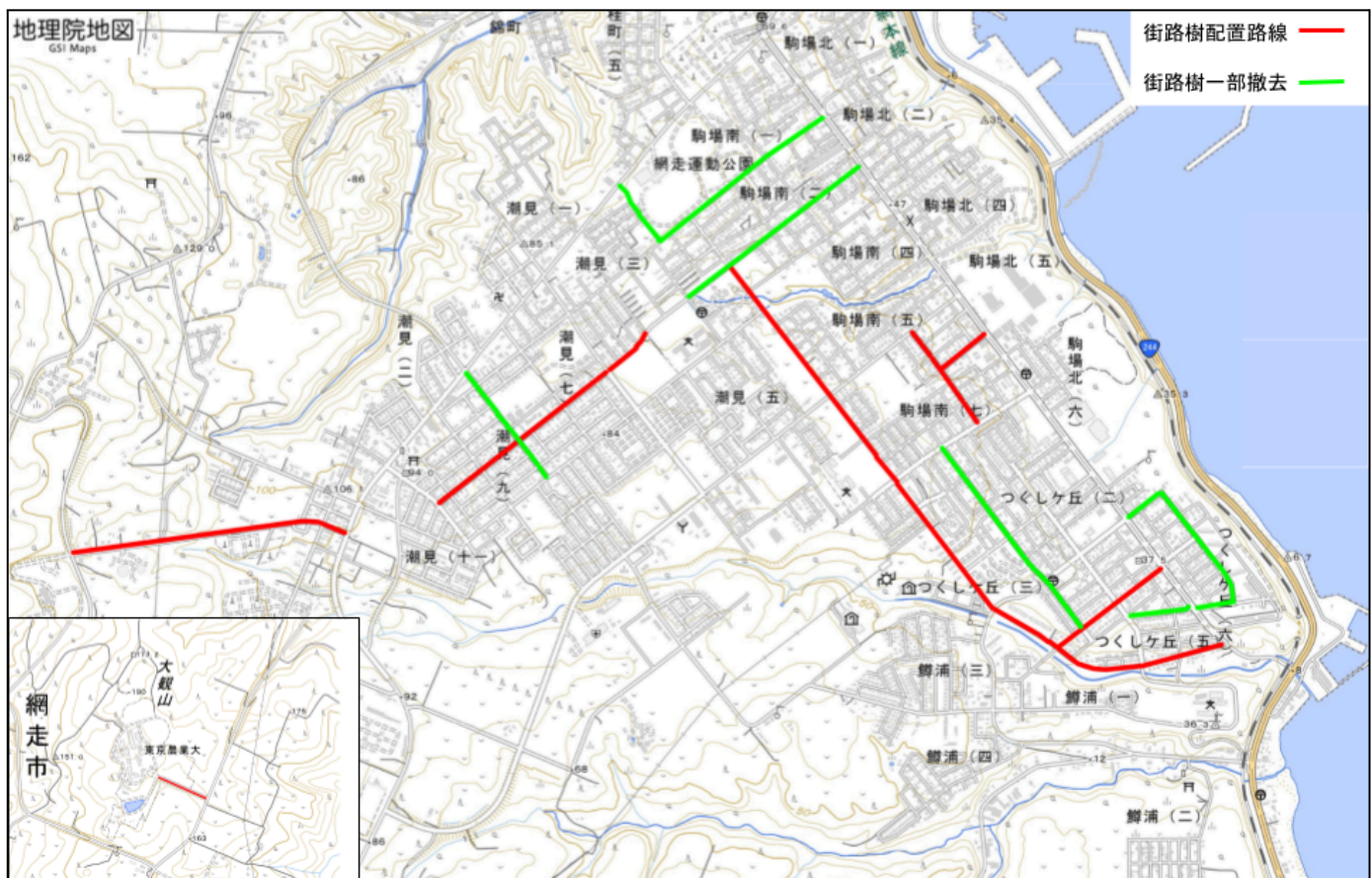


居住誘導区域図（青枠表記）¹²

¹² 出典：網走市立地適正化計画P75 <https://www.city.abashiri.hokkaido.jp/soshiki/20/2519.html>



街路樹路線図（再編後）拡大図：北側



街路樹路線図（再編後）拡大図：南側及び南八坂線