

### 3 施策の内容（既存施策、事例、効果・コスト等）

#### ■既存施策事例収集の考え方

水と緑の乏しい“既成市街地”における、「水」と「緑」の保全・再生・創出をテーマとした既存の施策や取組みの事例について、“公共公益空間”“民有地”等、あるいは“行政”“市民”“事業所”等、対象地や活動の主体を限定せず幅広く情報を収集・整理した。

収集・整理にあたっては、実施体制、効果、コスト、課題等の情報の充実に努めた。

#### ■効果・コストの記載内容について

##### <効果>

収集・整理する効果については、ヒートアイランド現象の緩和効果を中心に、下記のような多様な効果を対象としている。

対策種別	効果（便益）の種類	
熱環境改善	気温低下による快適性向上	
	気温低下による（直接・間接的）夏期電力消費の削減 等	
CO2等の吸収・排出抑制	上記によるCO <sub>2</sub> 、NO <sub>x</sub> 等の排出抑制	
	緑の増加によるCO <sub>2</sub> 吸収効果	
	緑の増加によるNO <sub>2</sub> ・SO <sub>2</sub> 吸収 等	
その他水・緑空間の増大による環境改善効果	リラクゼーション効果	
	レクリエーション効果	
	景観向上	
	生態系保全 等	
その他波及効果	経済効果（不動産価値の向上、公共事業費削減） 等	
	道路（舗装対策に限定）	騒音低減
		水循環機能の保全
		耐久性の向上 等
	連携・協働等による対策	地域交流促進効果
		コミュニティ醸成効果
生きがいの創出効果 等		

##### <コスト>

収集・整理するコストについては、“整備費”“維持管理費”を対象とし、さらに“公共”“民間”のハード・ソフト両面を区分した。なお、掲載しているコストについては、各事例における実績年次のものであり、本「施策カタログ（案）」策定時点のものではない。

コスト		対策費用（例）	
整備費	公共	ハード整備	校庭芝生化：芝生化＋設備導入費 等
		ソフト施策（活動）	散水車による再生水散水：再生水散水（運搬）費 等
	民間	ハード整備	水噴霧：機器導入費、工事費 等
		ソフト施策（活動）	打ち水：市民活動（人工換算） 等
維持管理費	公共	直接コスト	校庭芝生化：委託費（更新作業等）、光熱水費 等
		間接コスト（活動）	公共空間の緑化：ボランティアサポート（人工換算） 等
	民間	直接コスト	水噴霧：光熱水費、メンテナンス費用 等
		間接コスト（活動）	敷地緑化：地域住民協働管理（人工換算） 等

#### ■関連する制度・仕組みについて

巻末に『「水」と「緑」の保全・再生・創出』に関連する制度や仕組みについて整理した。

# 1 道路緑

## 1) 施策の項目と情報整理

施策の項目	NO	施策内容	実施体制	効果	コスト	課題
①植樹帯等	1	表参道のケヤキ並木ほか（東京都）	協働	○	○	○
	2	六本木ヒルズけやき坂エリア（港区）	行政	○		
	3	国道 202 号けやき通り街路樹の樹勢回復（福岡市）	協働	○	○	
	4	離宮道の緑化（神戸市）	行政			
	5	新宿三丁目バス停留所の緑化（新宿区）	行政			
	6	幸川沿い道路の停車スペースの緑化（横浜市）	行政			
	7	ゆずり葉の道[コミュニティ道路]の緑化（大阪市）	行政			
	8	みどりのトンネルPR大作戦（北海道・岩見沢市等）	協働			
	9	風かおる‘みち’[計画]（大阪市）	行政			
	10	ヒートアイランド対策重点実施事業（大阪市）	行政	○	○	○
②分離帯	11	青葉通の再生（仙台市）	協働			
③道路法面・壁面	12	国道 246 号の高架下の緑化（世田谷区）	行政			
	13	市電軌道の芝生舗装（鹿児島市）	行政	○	○	
④路面（軌道敷）	14	棧橋通りの電停前軌道緑化（高知県）	行政	○	○	
⑤市民等による道路緑化	15	みんなで創ろう都市のみどり～中環の森づくり～（大阪府）	協働			
	16	街路樹里親制度（京都市）	協働			
	17	さわやかボランティア・ロード（京都府）	協働			
	18	道路愛護活動事業（滋賀県）	協働	○	○	○
	19	アドプトロードプログラム（大阪府）	協働			
	20	街路整備のアドプト制度（大阪市）	協働	○		○
⑥シミュレーション	21	花いっぱい運動助成（愛知県豊田市）	協働			
	22	道路緑化の可能性シミュレーション（名古屋市）	行政			

水循環	河川水	地下水	上水	下水再生水	雨水・中水
	△	△	○	○	—

## 2) 施策・取組、参考事例

## ①植樹帯等

## 《特徴》

- 平成 13 年の道路構造令の改正において、「緑」空間の増大が目標にあげられ、4 種 2 級（都市部で交通量 4,000 台/日）以上の道路には必ず植栽帯を設けることになった。（資料：道路構造令）

## 《取組》

- 既存の街路樹の剪定などを行わない緑豊かな高木植栽による緑陰の形成
- 緑豊かな街路樹を育成するための植栽基盤の確保
- 停車スペースや停車帯、バス停留所の残地空間、高架下など沿道空間などを活用した緑化スペースの確保

## 1 表参道のケヤキ並木ほか（東京都）



## ＜概要＞

- のびのび街路樹育成事業として樹幹の大きな樹種への転換や樹勢回復等を進めている。
- 枝葉を極力剪定せず、自然のあるがままの状態では枝葉を広げた街路樹により、緑陰を形成している。

- 1) 生育環境（道路付属物、植栽基盤（植樹の大きさ・土壌等）、地下埋設物等）
  - ・幅員の狭い道路に比べて植樹は大きく確保できている。（特別な配慮はない）
  - ・樹勢の衰えたものについては、土壌改良を行っている。
  - ・根張り状況の把握は行っていない（地下埋設物等への対策は実施していない）
- 2) 管理実態（目標樹形、管理頻度、管理手法（剪定・施肥・灌水等））
  - ・幅員が広く強剪定の必要性がないため、定期的な剪定作業は行っていない。
  - ・枯れ枝などの除伐等、問題箇所への対応が基本。
  - ・灌水等についても、雨量の状況にもよるが、基本的には行っていない。
- 3) 地域（沿道）等との協働の実態（街路樹管理（落ち葉管理等））
  - ・多くの人が集まる商業エリアであり、落ち葉とともにゴミ問題もあるが、地元商店街が独自の取組として週 5 回清掃活動を行っており、きれいなに保たれている。

## ＜効果＞

- 「のびのび街路樹の育成事業」の効果（期待されるもの）
  - ・ヒートアイランド現象の緩和
  - ・緑豊かな都市景観形成、風格ある街並み創出
  - ・生物多様性保全への寄与
  - ・防災性の向上

## ＜コスト＞

- 大径木化とともに 1 本当たりの管理費は確実に増えている。 ※H19 年時実績例）基本剪定 c-120cm は、c-60cm の 2.5 倍、c-180 は 4.5 倍になる。

## ＜課題＞

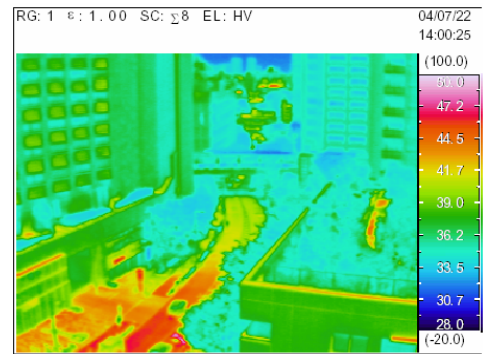
- 道路条件と樹種の不整合：
  - ・狭い幅員の歩道に大きな樹冠になる樹種が選択されている。
  - ・無電柱化等により地下の生育空間の制約がある。
- 樹種の課題：
  - ケヤキやサクラ類は、枯れ枝の落下や病害虫などが目立ち、管理者が好まない。
- 未熟な技能：技能士、街路樹剪定士等の資格を持たない未熟な技能者が多い。
- 適正な管理費の確保：現状では十分確保できているといえない。

（資料：東京都提供情報）

2 六本木ヒルズけやき坂エリア（港区）

<効果>

- アスファルト舗装の表面温度  
⇒40~45℃（最も高い部分で 48.6℃）
- 道路沿いのケヤキの表面温度  
⇒約 35℃
- 上記の差：約 5~10℃



（資料；国土交通省ホームページ）

3 国道 202 号けやき通り街路樹の樹勢回復（福岡市）



<概要>

- 樹齢 60 余年のケヤキを、極力剪定を行なわない自然成長方式で管理してきた。
- 緑陰道路プロジェクトのモデル地区にも指定されている。
- 樹木の高齢化による弊害へ対応し、安全性・景観の調和を図る目的で「一般国道 202 号けやき通り街路樹検討委員会」設置され、新しい視点での管理方針が決定された。
- けやき通りのケヤキ樹勢回復工事が実施されている。

<効果>

- 緑陰の形成 ○景観形成 ○安全性の確保

<コスト>

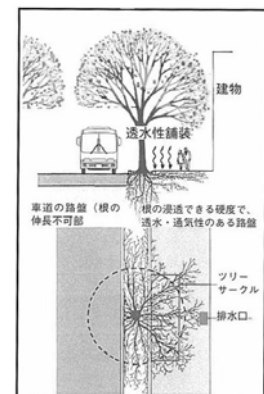
整備費（イニシャルコスト）		維持管理費（ランニングコスト）	
公共	民間	公共	民間
◆ハード整備 約125,000円/m （約1億円/延長800m） ※H17工事実績	—	—	—

○工事内容

- ・ケヤキの樹勢回復
  - ①グレーチングの設置
  - ②ツリーサークルの設置
  - ③排水口の設置
- ・その他の工事
  - ①ケヤキの剪定
  - ②舗装の改善
  - ③掲示板設置



<現在のケヤキの姿>  
（現在の自然成長方式）



街路樹としてのケヤキのあるべき姿

（資料；国土交通省九州地方整備局福岡国道事務所 記者発表資料）

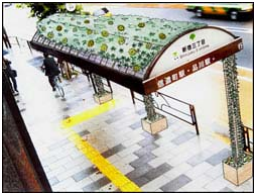
4 離宮道の緑化（神戸市）



- 歴史的に配慮した個性ある街路緑化
- 歴史的な離宮公園と須磨海岸を結ぶ南北路線の歩道と車道  
の間に盛土を行いクロマツ並木を整備した。歩道は石畳。
- 「源氏物語」や謡曲「松風村雨」、源平合戦の舞台ともな  
った歴史のまちをイメージしている。

（資料：神戸市提供資料）

5 新宿三丁目バス停留所の緑化（新宿区）



- バス停留所の残地やバス停上屋などを活用し効果的に緑  
化を行い都市景観やヒートアイランド現象の緩和などを図  
っている。
- バス停に設置されたプランターには、季節に応じて様々な垂  
植物が植えられている（下の写真は将来予想図）。

（資料：新宿区ホームページ）

6 幸川沿い道路の停車スペースの緑化（横浜市）



- 停車スペースの間に植えた樹木により、植栽スペースのない  
歩道に緑陰が形成されている。

（資料：緑の都市再生ガイドブック）

7 ゆずり葉の道[コミュニティ道路]の緑化（大阪市）



- 植樹帯を設置し車道をジグザグ状にすることにより、車の速  
度を落とし、沿道に用事のない通過交通を抑制することによ  
って歩行者の交通安全を図るとともに、歩道舗装のカラー化  
や植栽を施すことにより快適な歩行者空間を確保している。

（資料：大阪市ホームページ）

8 みどりのトンネルPR大作戦（北海道・岩見沢市等）

○北海道では道内各地の身近にある『みどりのトンネル』を紹介し、みどりの良さを感じてもらい、“協働によるみどりづくり”の取組みに多くの方々に参加してもらえるようにPRを実施している。

○特に岩見沢市では、「水と緑と文化のプロムナード いわみざわ」を市のビジョンとして掲げ、道路の街路樹等を活用し、市域を囲む緑とのネットワーク形成を図っている。



（資料：北海道森林環境局森林活用課、空知支庁地域政策課、岩見沢市ホームページ）

9 風かおる‘みち’【計画】（大阪市）

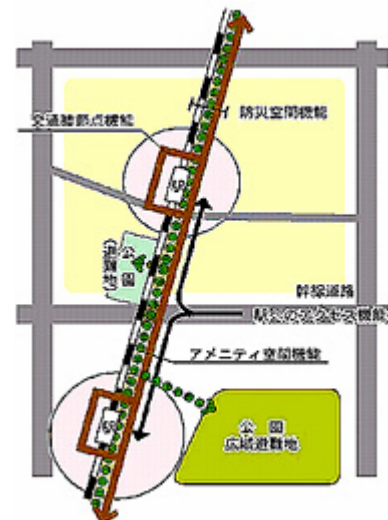
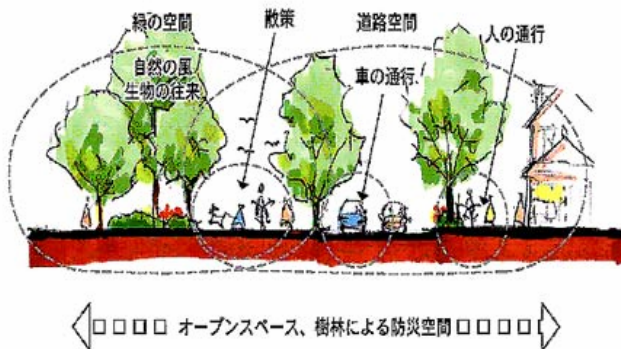
○阪神高速道路大阪泉北線の廃止に伴い新設される都市計画道路天王寺大和川線は、大阪南部の主要ターミナルである天王寺から大和川を結ぶ JR 阪和線の横を縦断する延長約 5.5km、標準幅員 29m の南北の幹線街路である。

○この路線において、様々な機能が融合した新しいタイプのみどり豊かな街路として整備を進めている。

【計画概要】

- 路線名称：大阪都市計画道路天王寺大和川線
- 区 間：阿倍野区天王寺町南 1 丁目(国道 25 号)～住吉区山之内元町(大和川北岸線)
- 延 長：5,520m
- 標準幅員：29m
- 事業年度：平成 16 年度～平成 29 年度(予定)

【天王寺大和川線の整備イメージ】



（資料：大阪市ホームページ）

10 ヒートアイランド対策重点実施事業（大阪市）

<効果>

○ヒートアイランド現象の緩和

<コスト>

整備費（イニシャルコスト）		維持管理費（ランニングコスト）	
公共	民間	公共	民間
<p>◆ハード整備 街路植栽 12,000千円 ・加島天下茶屋線（なにわ筋）中央 分離帯：地被植栽8箇所（357 ㎡） ・堀江玉造線単独樹：高木植栽22 本、地被植栽32箇所（18㎡）</p>	—	<p>◆活動費 管内街路樹維持工事で維持管 理（請負）</p>	—

<課題>

○地被植物が歩行者に踏みつけられ傷められる箇所がある。

（資料：大阪市ホームページ）

## ②分離帯

## 《特徴》

- 幅員が原則 1.5m以上ある場合には交通視距に障害とならない範囲に植栽地を設置することが考えられる。(資料：道路緑化ハンドブック)
- 地下や空中に競合施設が少なく、また沿道土地利用による制約が少ないため豊かな緑量の確保が可能である。
- 都市や地区のシンボルとなるような道路では、市街地形成や環境空間としての機能に配慮して、必要に応じて道路構造令の最低値・標準値よりも広い中央帯などの幅員を確保すべきとされている。

## 《取組》

- 車線数の削減など道路空間の再構築による新たな緑化スペースの確保と緑化の推進

## 11 青葉通の再生（仙台市）



## ＜概要＞

- 「緑美しい都市の実現」には、その基軸となる市内中心部の広幅員道路等に質の高い緑空間を保全・創出していくことが求められることから「青葉通ケヤキ街路樹等に関する方針」を決定している。

## 「青葉通ケヤキ街路樹等に関する方針」

- ケヤキの保全と市民の安全の両立を図るため、ケヤキの樹勢や倒木危険度調査などの定期調査を一層強化。なお、倒木危険性の高いケヤキについては、定期調査や診断を踏まえ適宜更新。
- 今後、青葉通ケヤキ街路樹の生育環境の改善と持続可能な並木景観の保全を図るため、都市再生プロジェクト“緑美しい都市の実現”の一環として、市民参加の手法を取り入れながら、将来の姿について検討を始める。
- 検討にあたっては、青葉通の魅力の一層の向上を図る観点から、自動車交通量の削減に向けた交通施策や道路空間の再構成、街並みづくりのルール化など、青葉通沿道のまちづくりと一体的に進める。また、下記の事項についても併せて検討する。

## (1) 持続可能な並木景観の保全と創出

- ・ 計画的な植替え
- ・ 並木景観の地区ごとの変化や個性の演出
- ・ 後継木の確保

## (2) 生育環境の改善

- ・ 土壌改良と給排水設備の設置
- ・ 歩道部の植樹帯拡幅、透水性舗装
- ・ 適正な樹木間隔
- ・ 地下埋設物の集約化

(資料：仙台市ホームページ)

## コラム1 ～緑豊かな街路樹形成に向けて～

ヒートアイランド現象の緩和において、街路樹の果たす役割は大きい。日射遮蔽と蒸散による日中の気温低減効果に留まらず、街路空間に対する蓄熱が軽減されることで夜間の熱環境も改善する効果がある。また、街路樹にはヒートアイランド減少の緩和以外にも、周辺地域への交通騒音の低減、排気ガスの拡散防止、大気浄化、延焼防止、景観向上など多様な効果がある。

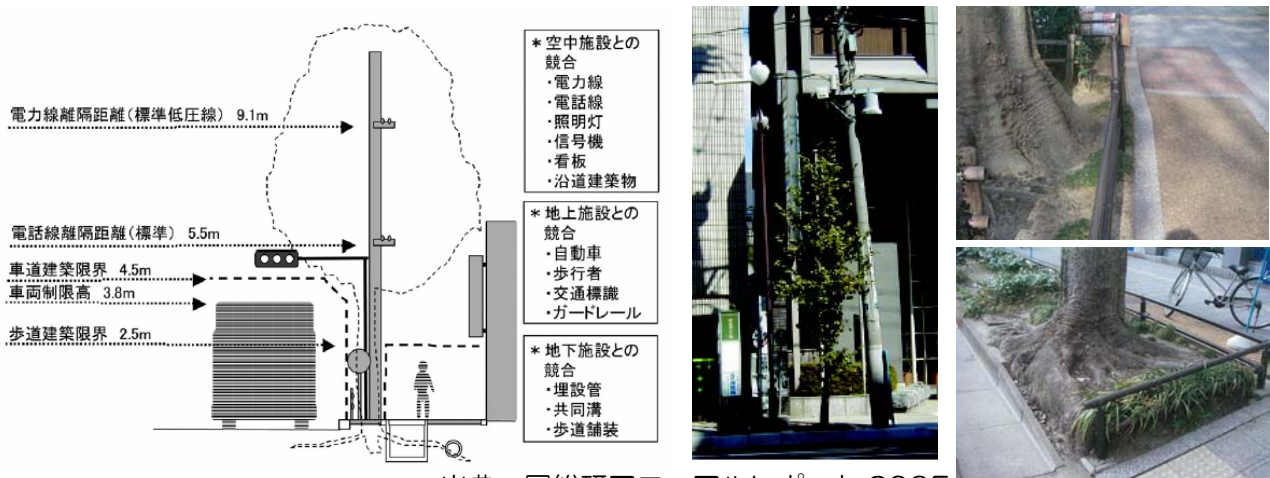
ヒートアイランド減少の緩和効果に着目した場合、表に示すように街路樹の葉張りや樹高、さらには日射遮蔽率などによって、蓄熱防止効果に差が現れる。中でも顕熱流に対して最も大きく影響を及ぼすのが葉張りであり、緑豊かな街路樹の形成がヒートアイランド減少の緩和に大きく貢献するものと考えられる。

パラメータの違いによる顕熱流の差

		葉張り (m)			樹高 (m)			日射遮蔽率 (—)		
		2.0	4.0	6.0	6.0	8.0	10.0	0.4	0.7	1.0
街路樹なしとの 総顕熱流の差 (W/m)	最大値 (日中)	85	135	190	120	145	160	110	125	135
	最小値 (夜間)	5	10	15	7	7	9	7	8	10

出典：ヒートアイランドの対策と技術／森山正和編

しかし、街路樹の生育環境は、図のように様々な制約を受けており、強剪定や根切り等による生育不良のみられるものも多く、緑豊かな街路樹の形成には課題も多い。また、生育環境以外にも、以下のような理由から美しい街路樹が少ないといわれている。



出典：国総研アニュアルレポート 2005

- ① 樹木の生育に対してきわめて「多くの制約」を受ける
- ② 限られた条件に当てはまる「適切な樹種を選び出す」のが難しい
- ③ 「規格の揃った植栽材料」を大量に用意することが難しい
- ④ 街路樹の特性と生理や樹木の生態を熟知した「管理者が少ない」
- ⑤ 個別の樹木の個性を引き出す熟練した「剪定技術者が少ない」
- ⑥ 管理者、市民を含めて街路樹を「愛する気持ちが希薄」である

出典：街路樹／山本紀久著

このような状況を踏まえ、ここでは、緑豊かな街路樹の形成を実現している事例から、生育環境における課題や環境改善のための取組等を紹介したい。

■青葉通ケヤキ並木（仙台市）

青葉通りは、仙台市の「百年の杜づくり行動計画」の重点施策である「市街地の回廊づくり」の基軸を成す路線である。

～現状の生育環境～

■地上部

交差道路が多いことや市の中心市街地であることから信号機、道路照明、バス停、道路標識、地下鉄出入口など地上工作物は多いが、電線類地中化はほぼ全線で行われている。

樹高がある程度高いため、地上部での工作物と枝葉の交錯はあまりみられないが、一部区間で支持根の偏り（車道部に根が張れない）により車道側に傾くものもみられる。

■地下部

歩道下には、地上から概ね 0.4～1.5m の範囲に上下水道、ガス、電力、NTT 等の管があり、ケヤキの根系分布と重なり、頻繁な地下埋設工事により根の損傷が著しい。また、空間的制約も加わり、主根が発達出来ず、側根を発達させているが、地中深くには延びることが出来ないため、露出根や巻根が見られる。そのため生育範囲確保を目指し、透水性・通気性の確保と踏圧防止のために铸铁製のグレーチングを設置している。

～持続可能な並木保全に向けた取組～

■「青葉通ケヤキ街路樹等に関する方針」の決定

「緑美しい都市の実現」に向け、その基軸となる市内中心部の広幅員道路等に質の高い緑空間を保全・創出が求められることから、広く市民意見を募りながら検討を重ね、審議会の答申を踏まえ、「青葉通ケヤキ街路樹等に関する方針」を決定し、持続可能な並木景観の保全を進めている。



車道の路盤（根の伸長不可部）  
根の伸長できる硬度で、透水・通気性のある路盤  
出典：街路樹／山本紀久著



このほかにも、大径木の街路樹を維持するために、以下のような対策の実施がみられる。

- 歩道側舗装面下に多孔質土壌を充填
- 車道のアスファルト厚を増やして路床を省略 ※主に既存の大径木の保全に活用される手法
- 車道の路面下の根の生育空間確保工法（ポカラ工法）の導入



歩道下に多孔質土壌充填  
出典：「美しい街路樹をつくる」  
／(社)日本造園建設業協会編



アスファルト厚増による基盤確保  
「新・緑の仕事」  
／東邦シオ株式会社



日光杉並木のポカラ工法  
「JICE リポート第 2 号」  
／(財)国土技術研究センター

その他、緑豊かな街路樹形成に向けた、基盤整備、剪定、合意形成等に関する手法などについては、以下のような参考文献等が活用できる。

- 植栽基盤整備技術マニュアル(案)：(財)日本緑化センター／建設省都市局公園緑地課 監修
- 都市緑化ハンドブック（街路樹編）「美しい街路樹をつくる」：(社)日本造園建設業協会 編
- 街路樹：山本紀久／(社)日本造園建設業協会 監修 等

### ③道路法面・壁面

《特徴》

- 都市内の道路において多く見られる擁壁や遮音壁及び橋脚等の垂直壁面を緑化することで、都市内の良好な道路沿道環境や道路景観の向上に寄与する。

《取組》

- 高架下など沿道空間を活用した緑化スペースの確保

#### 12 国道 246 号の高架下の緑化（世田谷区）



○高架道路の下の空きスペースの積極的な緑化や防音壁の緑化により、人工構造物の景観に潤いを与えている。

（資料；緑の都市再生ガイドブック／（財）都市緑化技術開発機構）

### ④路面（軌道敷）

《路面電車軌道における緑化空間の確保》

道路空間緑化による景観の向上と環境の改善を目的に施設経費や維持管理経費の少ない工法を目指して実施した。

《取組》

路面電車軌道敷の緑化

#### 13 市電軌道の芝生舗装（鹿児島市）



＜概要＞

○路面電車（2.8km）のレール周辺部を芝生により緑化する事業で、コンクリートの照り返しで気温が上がるヒートアイランド現象の緩和を目的としている。

＜効果＞

○気温低下による快適性向上

・駅前 140mの試験施行の結果、周辺道路と比較し 11.5℃低いという結果が出ている。

＜コスト＞

整備費（イニシャルコスト）		維持管理費（ランニングコスト）	
公共	民間	公共	民間
◆ハード整備 約14,000円/m <sup>2</sup> ※H18工事実績	—	（維持管理は市で実施）	—

（資料；鹿児島市ホームページ）

14 棧橋通りの電停前軌道緑化（高知県）

<概要>

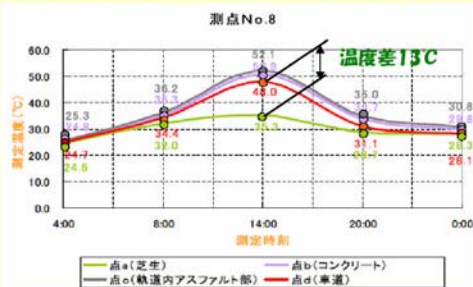
○全国初の軌道緑化施工を実施し、緑化した芝生の管理についてはロードボランティアにより、毎月2回清掃が実施されている。



<効果>

○緑陰と日向のWBGTの差が1.3度あり、気温低下による快適性が向上した。

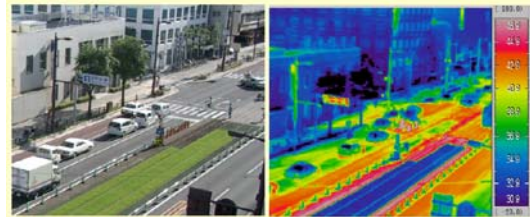
R32号 電車通り軌道緑化部の気温変化グラフ



(参考) 気象台発表 高知市内の外気温 H15.8.19

軌道緑化サーモグラフィー調査 H15.8.19

国道32号本町3丁目高知城前16時20分撮影  
気温30℃ 緑化部33℃ 車道部42℃



<コスト>

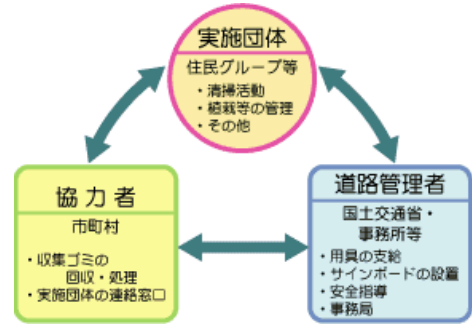
整備費（イニシャルコスト）		維持管理費（ランニングコスト）	
公共	民間	公共	民間
◆ハード整備 約25,000円/m ※H17工事実績	—	—	◆間接コスト（活動） 清掃12回/年 除草・芝刈り2回/年 （ロードボランティア） ※H15～16管理実績

（資料；高知県ホームページ）

⑤市民による道路緑化

《アドプトロードプログラム》

- 「アドプト・プログラム」とは、市民・事業者と行政が協働で進める、清掃美化のプログラムのこと。アドプト（ADOPT）とは英語で「養子にする」という意味であり、一定区画の公共の場所を養子に見立て、市民が里親となって養子の美化（清掃）を行い、行政がこれを支援するもの。
- この中で、予め定めた道路の一定区画について市民・事業者と行政が協定等を結び、清掃美化、道路緑化と維持管理、道路の簡易補修等を行ってもらうものを「アドプトロードプログラム」という。
- なお、道路管理者が国や都道府県である場合は、市民・事業者、道路管理者、市町村の3者で協定を結ぶこともある。



《都市における新たな「人と自然の共生軸（グリーンベルト）」の実現》

15 みんなで創ろう都市のみどり～中環の森づくり～（大阪府）



○大阪の市街地を貫く大阪中央環状線において、未利用地（約10km、約10ha）を先行緑化し、沿道の子どもたちをはじめ府民協働により、大規模な森づくりを進め、グリーンベルトの形成を図っている。

（資料：大阪府提供資料）

16 街路樹里親制度（京都市）

○概要

観光都市にふさわしい「美しい緑」を守り育てるため、街路樹及びその周辺部分の簡易な維持管理・緑化等の活動を行うボランティアを募り、支援する制度

○活動内容

- ・街路樹への水やりや落ち葉回収等の緑化・美化活動
- ・街路樹の病虫被害等に関する情報提供
- ・植樹帯への花植え等の緑化活動



○支援内容

- ・ほうき・軍手等用具の支給
- ・リサイクル（堆肥化）のために集められた落ち葉の回収及びその堆肥の配布
- ・ボランティア保険の加入

○応募要件

街路樹沿線において活動に意欲のある10名程度の団体

（資料：京都市パンフレット）

17 さわやかボランティア・ロード（京都府）

○目的

「地域のために何か役に立つことをしたい...。」という府民の大切な思いを、道路という身近な公共施設の環境美化活動を通じ実現することを支援する。



○制度の概要

- ・住民、地元企業の方に、府が管理する道路の一定区間について定期的に清掃や除草・植栽管理等のボランティアを行ってもらうもの。
- ・区間の始点と終点にボランティアの名称等を表示したサインを立て、社会奉仕活動であることをアピールする。
- ・定期的にボランティアで道路の環境美化活動を行ってもらえる地縁による団体、企業等の法人、個人の集合等が、申し出ることが出来る。

京都府：さわやかボランティア・ロード事業 <<http://www.pref.kyoto.jp/doroka/sawabora.html>>  
 山城広域振興局建設部：道のパートナー <<http://www.pref.kyoto.jp/yamashiro/kensetu/michi.html>>  
 丹後土木事務所：さわやかボランティア・ロード事業活動の紹介  
 <[http://www.pref.kyoto.jp/tango/tango-doboku/sawayaka\\_intro.html](http://www.pref.kyoto.jp/tango/tango-doboku/sawayaka_intro.html)>

（資料：京都府ホームページ）

18 道路愛護活動事業（滋賀県）

<概要>

○目的

先人の感性から生まれた「美知」と、奉仕の精神である「道普請」を重ね合わせ、県と、県民や NPO、企業等が協働して道路管理を行う試み「美知普請」を開始



○活動内容

■マイロード登録者制度

道路の穴ぼこなどを見つけた場合に連絡をいただくボランティア制度

■道路愛護活動事業

県が管理する道路について、住民との協働による地域の道路環境保全を目的とした道路の植栽施設や路肩の維持管理を自治会等の地域の団体等に委託する道路の維持管理事業



■「美知メセナ」制度

地域の企業等に道路の植栽管理や清掃等をしてもらうボランティア制度

<効果>

- 緑化維持管理費用が約 1 / 2 に縮減した。
- 参加団体が 138 団体に増加した（2008 年 1 月末現在の集計）。

<コスト>

整備費（イニシャルコスト）		維持管理費（ランニングコスト）	
公共	民間	公共	民間
—	—	◆活動 約 87 円/m <sup>2</sup> 総額 1730 万円（県から委託料）	◆活動 植栽管理 3 回/年 除草 3 回/年

<課題>

- 地元地域以外の活動エリアの拡大
- 維持管理費の確保が最も重要課題

（資料：滋賀県提供資料）

## 19 アドプトロードプログラム (大阪府)



## ○目的

大阪府が管理する道路の一定区間において、大阪府と関係市町村が協力して、地元自治会や企業等の団体が独自に清掃や緑化等のボランティア活動を実施する場合に支援し、地域に愛されるきれいな道路づくりや地域の環境美化に取り組むことを目的とする。



## ○制度の概要

## &lt;ボランティア(参加団体)の活動&gt;

- ・活動区間を設定し、原則として月1回以上の美化活動。
- ・活動区間、活動日時は参加団体の自由。

## &lt;大阪府の役割&gt;

- ア. 清掃道具の貸出
- イ. 美化活動団体を示すサインボードの設置
- ウ. 美化活動中の事故等に備えた保険料の負担。



## &lt;市町村の役割&gt;

- ・回収したごみの処理。

(資料：大阪府ホームページ)

20 街路整備のアドプト制度（大阪市）

<概要>

○活動内容：大阪市として「種から育てる地域の花づくり支援事業」を行っており、その内容として、市から提供した花の種を花づくり広場（拠点）にて地域ボランティアの手で花苗を生産し、育った花苗を、公共施設内の花壇へ植え、水遣りなどの花の世話をしている。

その支援事業の一環として、アドプト制度を適用しながら、街路整備で、歩道上に設置された街路樹に、地域ボランティアが育てた花苗を植えてもらい、水遣りなどの花の世話や歩道の清掃などの美化活動を行っている。

○支援内容：歩道の植樹帯など花植えを行うことができるスペースの提供や美化活動に必要な用具等の提供などの支援を行っている。

<効果>

○地域の環境、景観の改善

- ・花壇設置に伴い、四季折々の彩りがある。
- ・ごみ等の不法投棄の減少

○コミュニティ形成

- ・人と人のつながり
- ・世代や性別を超えたつながり
- ・生きがいや良好な人間関係の形成



<コスト>

整備費（イニシャルコスト）		維持管理費（ランニングコスト）	
公共	民間	公共	民間
◆ハード整備 ・花壇及び散水設備設置	—	◆活動 ・清掃用具等の提供 ・地域ボランティア団体の活動時の保険料	◆活動 ・花植え 3回/年 ・水遣り、清掃 適宜/年 （地域ボランティア団体）

<課題>


○地域の理解及び地域ボランティアの協力が不可欠であり、持続可能なサポート体制の構築

○既存道路での取組方法の確立

（資料；大阪市提供資料）

## 《花いっぱい運動》

- 「花いっぱい運動」とは、住民が道路等の公的スペースに自主的に花を植え、美しい景観を作っていこうという運動である。前記の「アダプトロードプログラム」が市民と行政が対等の立場で契約を交わす取組であるのに対して、「花いっぱい運動」は住民自身による自主的活動である点が異なる（行政が関与する場合でもあくまで「支援」である）。
- 全国各地の市町村の中には、このような自主的な活動に対して、花壇・プランター等の設置、種子、苗、肥料等の購入費用の助成制度を設けているところがある。

21 花いっぱい運動助成（愛知県豊田市）	
	<p>○助成内容 公道等の公の場所から観賞できる場所への花壇・プランター等の設置、種子、苗、肥料等の購入費用を助成する。</p> <p>○助成対象</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 豊田市の自治区</li> <li>2) 豊田市の老人クラブ</li> <li>3) 豊田市の子供会</li> <li>4) 10名以上の任意団体</li> </ol> <p style="text-align: right;">（資料：（財）豊田市公園緑地協会ホームページ）</p>

## ⑥シミュレーション

22 道路緑化の可能性シミュレーション（名古屋市）					
○現状の道路の歩道幅員で現行規制のもとで植栽可能なものに一定間隔で植栽を行った場合、道路幅員の広い道路が多い都心部で、現状の倍程度の緑被面積を創出可能であり、地域の緑被率を約4.1%アップさせる可能性がある。					
道路最大緑被面積					
地区名	現況 ha	最大緑被 面積 ha	増加分 ha	地区内に占める 増加分の緑被率	うち既存の街路樹 設置道路の部分ha
A 都心部地区	20.7	43.5	22.8	4.1%	39.2
B 風致地区及び周辺地区	9.4	12.3	2.9	0.6%	11.4
C 開発地区	7.2	10.4	3.2	0.5%	7.0
D 農地住宅混在地区	4.2	7.2	3.0	0.8%	6.0
（資料：緑の都市再生ガイドブック／（財）都市緑化技術開発機構）					

## 3) 関連する制度・事業

名称	主体	概要
緑陰道路プロジェクト	国土交通省	○街路樹の育成を目的とし、沿道住民と道路管理者によって策定した「緑陰道路整備計画」及び「緑陰道路管理計画」に基づき、役割分担に沿って街路樹の育成、道路清掃等を行う事業
シンボルロード整備事業	国土交通省	○地域の顔となるように、沿道建築物と一体となった道路整備を目的とし、計画段階から地元住民が参加する協議会を設置し、沿道建築物の美化、広告物の規制等のソフト施策も実施する事業
街なみ環境整備事業	国土交通省	○住宅、地区施設等の整備改善を目的とし、地区内の権利者等で構成される協議会組織による街なみ形成活動（計画の策定、門・塀の移設、住宅等の修景等）に助成する制度
身近なまちづくり支援街路整備事業	国土交通省	○各種の街路整備を通じて地区のまちづくりに関する様々な課題に対応するとともに、事業実施に伴う市町村の事務の簡素化を図るため、幹線街路の整備から生活に密着した地区レベルの街路の再整備（グレードアップ等）までを一括して補助する制度
安全で人にやさしい府道緑化事業	大阪府	○災害時災害時の避難路として重要な路線、公共施設周辺路線に、防火機能の高い樹種の導入、車椅子通行に配慮した植樹樹の改良など、防災と福祉の視点に立った街路樹の整備を行う事業
グリーンモール事業	大阪市	○幹線道路の幅員の広い中央分離帯に高木を植え、緑の壁を造り地域景観の向上と緑のボリュームアップを図る事業
グリーンロード事業	兵庫県	○緑溢れる親しみある道路環境を創出するため、幹線道路を対象にケヤキなどの高木やツツジなど花の咲く木など、周辺環境や特性にあった植栽による道路緑化を行う事業
歴史性に配慮した個性ある街路緑化	神戸市	○歴史的なたたずまいとの調和を図り、樹種の選定や空間構成を工夫して、魅力ある景観づくりを目指す緑化
アドプト・ロード・プログラム	大阪府	○大阪府が管理する道路の一定区間において、大阪府と関係市町村が協力して、地元自治会や企業等の団体が独自に清掃や緑化等のボランティア活動を実施する場合に支援し、地域に愛されるきれいな道路づくりや地域の環境美化に取り組むことを目的とする制度
ひょうごアドプト	全国	○兵庫県が管理する道路・河川・海岸などの公共物において、地域住民がボランティアで清掃美化活動を行い、快適な生活環境の創出に取り組むことにより、地域への愛着心を深めるとともに、新たなコミュニティの形成を促進し、いきいきとした地域づくりを目指す
ならみんぱく・梅の木ファミリー	奈良県	○梅の木単木ごとに世話をする家族を決め、三年間の草刈り、実の採取などの管理を行う制度
「花とみどりのまちづくり」ボランティア養成講座	奈良県	○奈良県フラワーアドバイザーの会と奈良県の協働により「花とみどり」をまちづくりや地域福祉・健康づくり等に活用する核となるボランティアスタッフを育成する事業（県フラワーセンターなどで講座開催）
花いっぱい運動助成	全国	○各自治体で独自に定めた事業で、花や緑を活かしたまちづくりを進めるため、緑化運動を実施する団体やグループ等に、地盤整備、花苗の提供を行う制度
県民まちなみ緑化事業	兵庫県	○環境緑化として駐車場の芝生化も助成の対象となっている。

#### 4) 今後の課題

- 街路樹整備については、交通機能との整合を図ることが重要となるため、今後の市街地の交通量の変化（減少）等を見据え、順次、道路空間構成の再編等を進めていく必要がある。
- 緑化スペースの確保においては、沿道の民有地等と連携して進められるような仕組みの構築が望まれる。
- アドプトプログラムや花いっぱい運動の内容が「清掃・美化」や「維持管理」に留まっているケースが多いため、ヒートアイランド対策に結びつけているためには、より発展的な活動としての「緑の創出」への誘導が必要である。