

## 【ポイント④】支障木の移植

### a. 移植を基本とした検討<仙台市の事例> (ポイント①参照)

仙台市のシンボルとなっている青葉通のケヤキ並木（事業延長約 1.5km）を対象とした事例です。地下鉄工事に際し除去不可避なケヤキを植え替えるにあたり、学識経験者や樹木の専門家で構成する青葉通再生基本構想検討委員会により「青葉通の再生に向けて 提言書(平成 17 年 3 月)」がとりまとめられました。

本提言書では、青葉通についての現況、関連する行政計画、市民からの意見等を踏まえ、青葉通の再生に向けた基本理念、将来像、将来像の実現のために必要となる取り組みについて記載されており、地下鉄工事により支障となるケヤキの取扱いについては、「**工事による影響を最小限に抑え、できる限りケヤキを保存し、どうしても影響を受けるケヤキは、公園等への移植を基本**」とする方針が記載されています。

当初は、工事の影響を受けるケヤキは最大 77 本であるとされておりましたが、提言書を受けて施工方法を改めて検討した結果、44 本まで減らすことができました。平成 20 年にケヤキの移植（17 本）、除去（27 本）を行い、除去したケヤキは公募により決定した 83 の個人・団体に無償譲渡を行い、有効活用を図りました。

また、平成 27 年の地下鉄開業後には、道路空間の再構成により、除去した本数を上回るケヤキを復植（39 本）しています。



移植状況（平成 20 年 2 月撮影）

【公開資料URL】「青葉通の再生に向けた提言書」P.14 に移植に関する記載

<http://www.city.sendai.jp/ryokuchihozen/curashi/shizen/midori/midori/aoba/documents/teigen.pdf>

### b. 残せる樹木は極力残す<沖縄県の事例>

慢性的な交通渋滞に対応すべく交通容量を拡大するため、県道の拡幅再整備が行われている延長約 1km のクスノキの並木で、支障になる街路樹の植え替えを行う事例です。

この並木は「くすのき通り」と名がつくほど沿道住民の愛着が強く、植え



整備イメージ



クスノキの保存に配慮した事業

替え等に際して十分な理解を得る必要があると判断し、合意形成の取り組みを行いました。

その結果、残せる樹木は極力残す方針となり、**道路幅員の一部見直しによる残存木の増加、支障木の移植による活用を行うこととして、合意形成が図られました。**

### c. 道路拡幅と沿道緑道の一体整備<東京都、練馬区の事例>

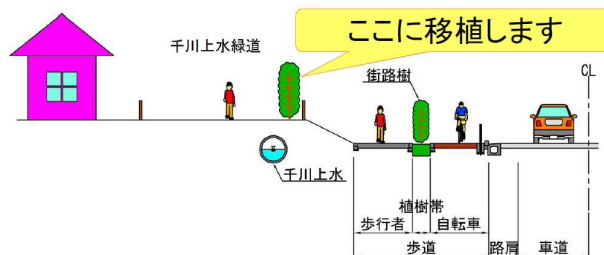
都道（都管理）の拡幅再整備事業にあたり、**拡幅部の緑道（区管理）にあった樹木を残る緑道に移植**する延長約0.4kmの事例です。

移植については、地域まちづくりグループが、緑道と一体となった歩道空間を創出する目的で提案したものです。

平成21年8月には、地域まちづくりグループ主催で「樹木移植検討会」を開催し、大木に育った樹木をどの場所に移植するかについて話し合いました。イベントでは、2通りの案の模型を用意し、歩行者の視点、車からの見え方、周辺環境とのバランス等を中心に検討しました。



移植対象の樹木



工事説明図（部分）