千代田区 道路整備方針

― 人々の活力と潤いのある暮らしを支えるために ―

平成 31 年 3 月

千代田区

― 目　次 ―

第１章　「方針の概要」について

１．１　方針策定の背景 …… 1- 1

１．２　方針の位置付け …… 1- 2

１．３　方針の内容構成 …… 1- 5

第２章　「道路整備の沿革」について

２．１　江戸時代までの道路状況 …… 2- 1

２．２　『道路』整備の始まり（明治時代以降） …… 2- 3

２．３　戦後の道路整備 …… 2- 5

第３章　「現状と課題」について

３．１　道路の現状と課題 …… 3- 1

第４章　「道路整備の基本方針」について

４．１　道路の将来像 …… 4- 1

４．２　道路整備の個別方針 …… 4- 3

４．３　街路樹整備の個別指針 …… 4- 9

第５章　「道路整備の進め方」について

５．１　区道における道路整備のあり方 …… 5- 1

５．２　地域への意見聴取について …… 5- 2

５．３　まちづくりによる道路整備 …… 5- 3

参考資料

①区道における幅員の形成の歴史 …… 参- 1

②区道における幅員の基本的な考え方 …… 参- 2

③街路樹の一般的な役割 …… 参- 4

④道路構造令に定める建築限界 …… 参- 5

⑤樹種の特性からみた選定における留意事項 …… 参- 6

⑥千代田区の代表的な街路樹一覧 …… 参- 7

第１章　「方針の概要」について

１．１　方針策定の背景
１．２　方針の位置付け
１．３　方針の内容構成

第１章　「方針の概要」について

１．１　方針策定の背景

この方針は、区民の皆さまに最も身近な道路である「区道」について、今日の街路樹をはじめとする多種多様なご意見を受け、今後の整備や維持管理、利活用等に関する方向性を改めて明文化するものです。

千代田区における道路は、明治期の帝都東京の都市基盤整備に始まり、関東大震災の復興事業、さらに、戦後の激変する社会状況の影響を受けながら、関係法令や管理主体も変化し続けるなど、様々な経緯の上に整備されてきました。

本来、道路には、人や自動車が通行する「交通機能」、防災空間や生活環境空間、ライフラインを収容する「空間機能」、街区を構成する「市街地形成機能」といった３つの機能がありますが、急速に進展する高齢化への対応、都市基盤としての強靭化、地球環境の保全、良好な景観形成、さらに、地域活性化のための利活用など、求められる機能は高度・多様化しています。

このような背景や歴史的経緯を踏まえつつ、道路の現況を的確に把握した上で、人や自転車も含めた、誰もが安全で安心して快適に利用できるユニバーサルデザインの考え方に立ちつつ、環境、防災、景観の視点や利活用等を含めた道路の将来像とその整備のあり方を示す「千代田区道路整備方針」を策定します。

１．２　方針の位置付け

（１）方針の対象

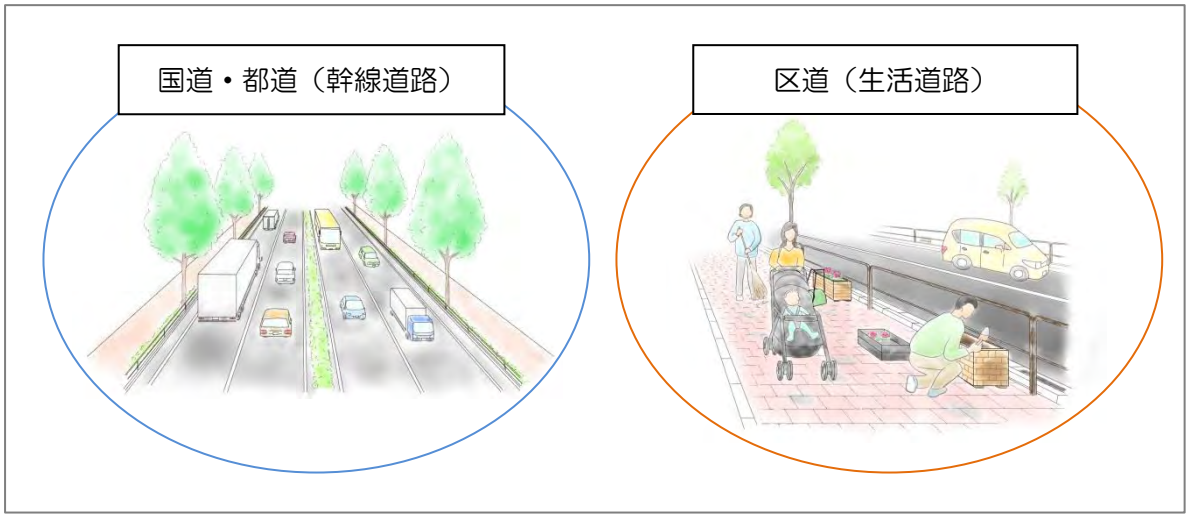
千代田区の道路網は、江戸期に整備が始まった五街道などが放射状に、また明治期に整備された内堀通りや外堀通りなどが環状に整備された後に、幹線道路として現在の国道、都道に引き継がれました。一方、江戸期における武家地や旗本屋敷を囲む道や町人が住む町の通り等の生活に密着した道路が生活道路として現在の区道に引き継がれています。

こうした各道路は、道路法により国道、都道府県道、市町村道に区分され、その中で方針の対象となる「千代田区道」は市町村道に位置づけられます。（下表参照）

道路の種類		道路管理者	定　義	主な役割
高速自動車国道		国土交通大臣	全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、かつ、政治・経済・文化上特に重要な地域を連絡する道路その他国の利害に特に重大な関係を有する道路　【高速自動車国道法第４条】	広域的・基幹的な道路ネットワークであり物流の大動脈
一般国道	直轄国道	国土交通大臣	高速自動車国道とあわせて全国的な幹線道路網を構成し、かつ一定の法定要件に該当する道路　【道路法第５条】	
	補助国道	都府県（政令市）		
都道府県道		都道府県（政令市）	地方的な幹線道路網を構成し、かつ一定の法定要件に該当する道路　【道路法第７条】	国道を補完し地域交通を処理
市町村道		市町村	市町村の区域内に存する道路　【道路法第８条】	生活交通を処理

国道や都道府県道は幅員が広い幹線道路として、広域な地方間や都市間などを結ぶ移動や物流を担うとともに、市街地での延焼遮断などの機能を有しているのに対し、区道は幅員が狭く、その機能は沿道住民や地域活動などの生活の利便のための道路であり、生活に密着した人中心の視点が最も重要となります。

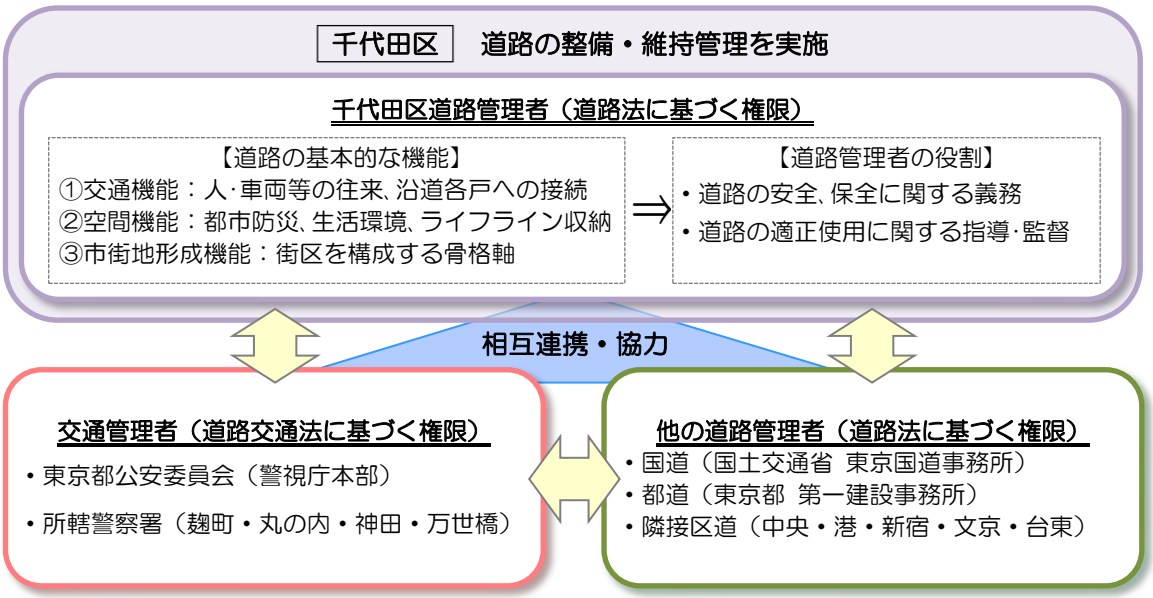
■国道・都道と区道の整備イメージ



（２）道路に関する役割分担と連携

道路の整備や維持などの施設管理とは別に、道路交通の管理は、道路交通法に基づき交通管理者（都道府県公安委員会）である警察によって行われます。また、区道は国道や都道、隣接区の区道など、管理者が異なる道路ともつながっていることから、各管理者が相互に連携・協力しながらそれぞれの道路の整備及び維持管理を行っています。

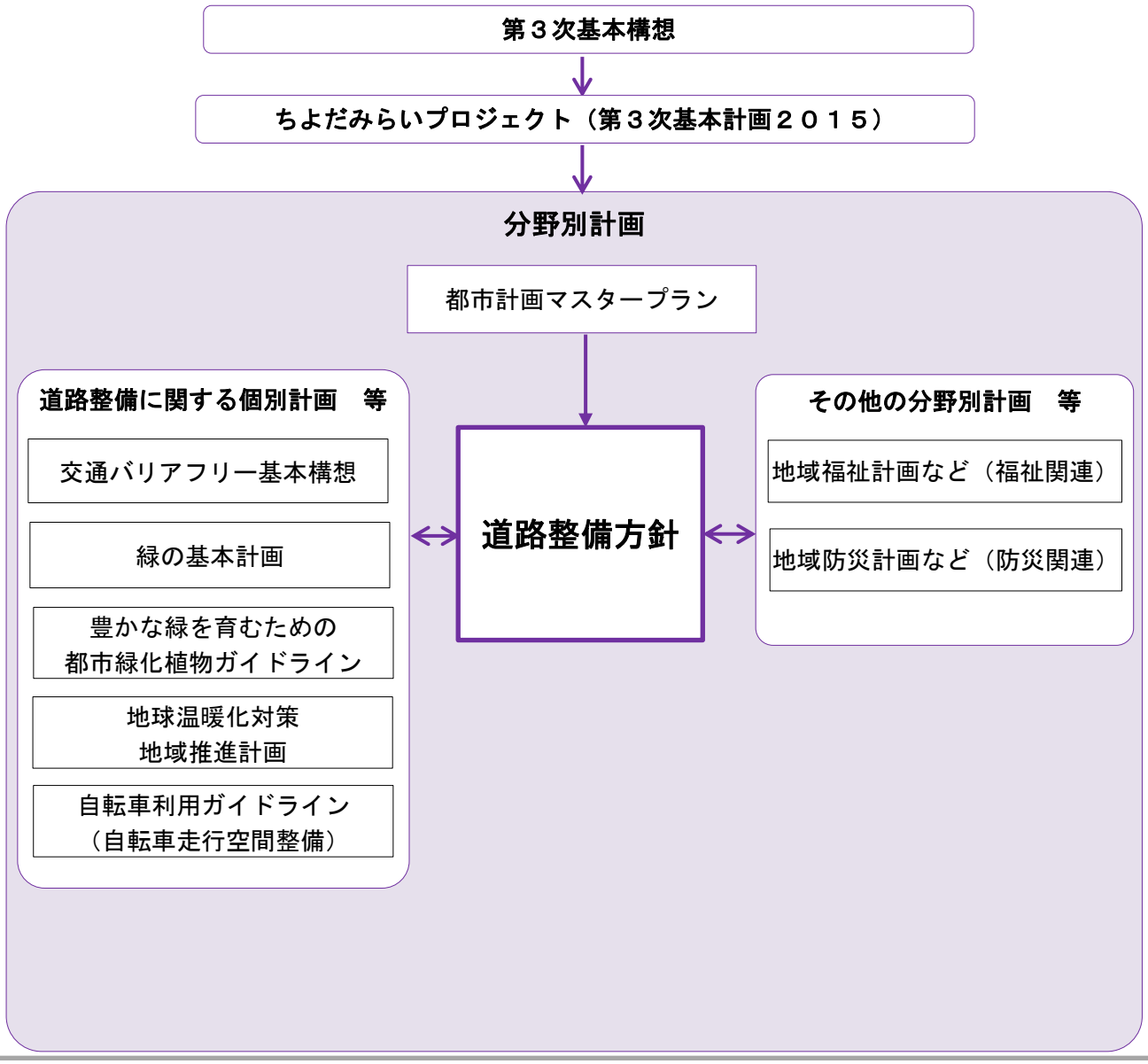
■区道の整備及び維持管理に関する役割分担・相互連携



（３）区の計画や施策との関係

区道の整備や維持管理は、千代田区が取り組む様々な施策との関連性が大きいことから各計画や各施策との整合を図りながら進めていく必要があります。

■道路整備方針と区の計画や施策との関係

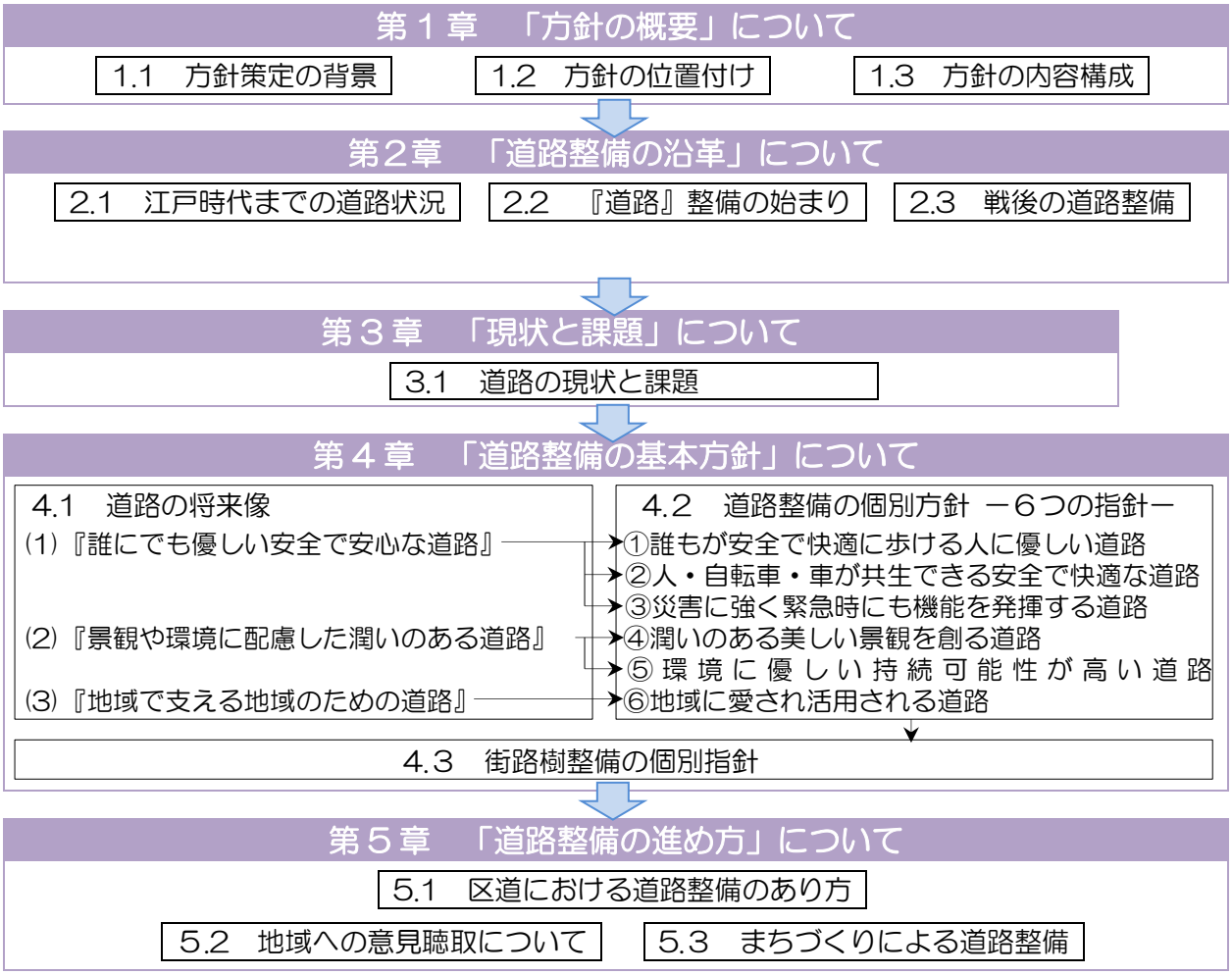


１．３　方針の内容構成

この方針は全体で５章から構成され、区道に関するこれまでの経緯から現時点での課題の抽出、また課題を受けての今後の対応方針についてとりまとめます。

第１章	方針の概要	：方針策定の背景／方針の位置付け／方針の内容構成
第２章	道路整備の沿革	：江戸時代までの道路状況／『道路』整備の始まり／戦後の道路整備
第３章	現状と課題	：道路の現状と課題
第４章	道路整備の基本指針	：道路の将来像／道路整備の個別方針／街路樹整備の個別指針
第５章	道路整備の進め方	：区道における道路整備のあり方／地域への意見聴取について／まちづくりによる道路整備

■道路整備方針検討の流れ



第２章　「道路整備の沿革」について

２．１　江戸時代までの道路状況
（１）江戸時代以前の道路状況
（２）江戸時代における道路の整備
２．２　『道路』整備の始まり（明治時代以降）
（１）明治初頭の道路状況と市区改正事業
（２）道路改良事業の進展と関東大震災からの復興
２．３　戦後の道路整備
（１）千代田区発足当時の道路行政
（２）都道からの移管の経緯
（３）高度成長期からの現在までの変遷

第２章　「道路整備の沿革」について

２．１　江戸時代までの道路状況

（１）江戸時代以前の道路状況

現在の千代田区付近は、古代の律令制により整備された官道の東海道が相模国府（神奈川県平塚市）から下総国府（千葉県市川市）に通じる経由地であるとともに、武蔵国府（府中市）に向かう道が分岐する交通の要衝であったと言われています。

その後中世には、「江戸湊」として陸上と海上の交通の要衝として位置していたと言われていますが、道路とともに「街並み」の整備が始められたのは室町時代中期、太田道灌が麹町台地に江戸城を築城した頃からと言われています。その後安土桃山時代に徳川家康が江戸城に入城して以降、江戸城を中心として本格的な道路整備が進められました。

江戸幕府が発足してからは、家康の命で全国的な道路改修事業が行われ、4 代将軍家綱の代において、いわゆる「五街道」（東海道、中山道、奥州街道、日光街道、甲州街道）が制定されるなど、道路網が拡充していくことになります。

※参考：『新編千代田区史　通史編』『国土交通省ホームページ　道の歴史』

■中世の千代田区地域における道路整備の沿革（江戸時代まで）

室町時代中期	太田道灌が麹町台地に江戸城を築城。江戸から各地方に通じる、後の五街道に近い道筋が開かれ、これに沿って徐々に街なみが延びていく。
安土桃山時代	徳川家康が江戸城入城。城を中心とした中央道路が整備。現在の千代田区付近は日比谷から秋葉原、神田から番町にかけて連続した市街地が形成。
江戸幕府発足期	徳川家康の命で江戸を中心とした全国的な道路改修事業が実施。現在の千代田区内の道路の骨格（直轄国道にあたる路線）はこの頃に概ね確立。
江戸時代前期	徳川家綱の代に「五街道」が制定。一方、当時の江戸の市街は木造家屋が密集し、大火による被害が甚大。被害を抑えるために道路の拡幅が進む。
江戸時代中後期	江戸が大都市として発展するにつれ、道路網も拡充。ただし、整備が行き届いていたのは幹線道路のみで、街路の多くは荒れた状態。

（２）江戸時代における道路の整備

①家康入城以降

天正 18 年（1590 年）の徳川家康の入城後に、大規模な改修が成され、慶長 8 年（1603 年）には神田山を崩して南側の入江を埋め立てるなどの工事や日本橋の架橋などが行われました。埋め立てによって、日本橋から銀座、芝高輪に至る立派な中央道路が完成し、これらの都市整備により、南北は品川から神田付近まで、東西は浅草から番町付近までの連続した市街地が形成されました。現在の千代田区内に関しては、日比谷から秋葉原付近、神田から番町付近の市街地が整備されたことになります。

②江戸時代の道路の改修と新設

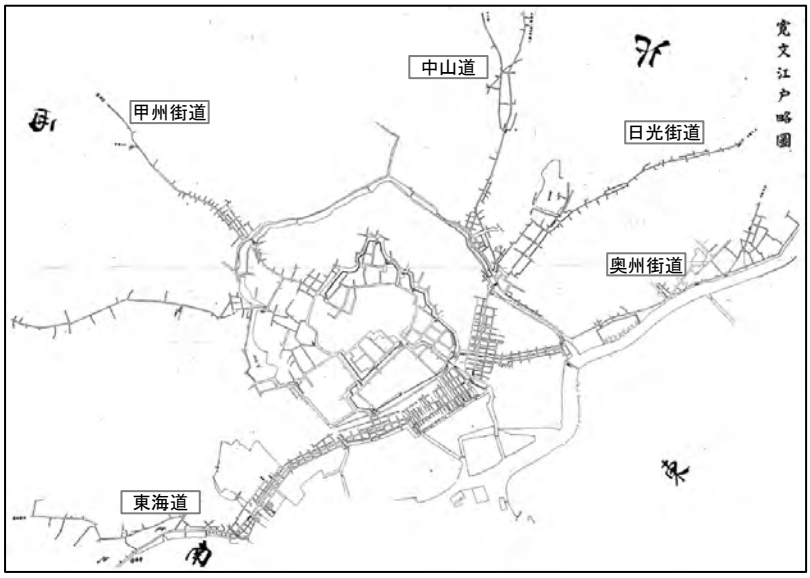
徳川家康による江戸幕府は、全国への政治支配力を強め、幕府の安泰を図るために、慶長 9 年（1604 年）から全国的な道路の改修事業に取りかかりました。この事業では幅員の拡大、屈曲の緩和、小規模河川への架橋、小石の除去のほか、旅人が夏に木陰で涼をとり、冬に風をよけるための松並木の整備も行われるなど、陸上交通路の大幅な改善が図られました。

のちに五街道と位置づけられる主要街道も、この事業に伴って整備されたもので、江戸中心部の区間は、事業の早い段階で行われました。つまり、現在の千代田区の道路の骨格を成す直轄国道の配置は、この五街道の整備時期に概ね定まったものとみられます。

道路の幅員については、この改修事業により大海（街）道６間（約 10.8m）、小海（街）道３間（約 5.4m）、横道馬道２間（約 3.6m）、歩行路１間（約 1.8m）と設定されました。しかし、明暦 3 年（1657 年）に発生した「明暦の大火」においては、道路が狭隘だったことによる延焼の被害が甚大だったことから、以降の江戸の中心部の大道は 10 間（約 18m）や 15 間（約 27m）の幅員で整備されるようになっていきました。

※以上 参考：『東京市道路誌』、『日本図誌大系関東Ⅰ：山口恵一郎／朝倉書店』
『国土交通省ホームページ 道の歴史／近世の道』

■寛文江戸略図（江戸初期）



※資料：千代田区所有資料より作成

２．２　『道路』整備の始まり（明治時代以降）

（１）明治初頭の道路状況と市区改正事業

明治維新によって、明治元年（1868 年）7 月に江戸は東京と改められて近代国家としての日本の首都となりましたが、道路などのインフラの整備が急務となり、明治政府の一大事業として市区改正事業が実施されました。この事業により、道路は拡幅、線形の改良などが行われ、幹線道路の多くが整備されました。その際、幅員 20 間（約 36m）以上とする一等一類から幅員 6 間（約 10.8m）以上とする五等までの道路種別に区分されました。

（２）道路改良事業の進展と関東大震災からの復興

市区改正事業により、道路網が整ったとはいえ、当時の道路は舗装がされておらず、雨や雪が降ればひどいぬかるみになり、人や車の行き来に大きな支障を及ぼす状況にありました。このため、道路の舗装が強く要望されていた中、大正 8 年に道路法及び都市計画法が公布され、道路改良に関する動きが加速、皇室からの賜金の拠出もあり、翌大正 9 年（1920 年）には大規模な道路改良事業が開始されました。

そのような矢先、大正 12 年（1923 年）9 月に関東大震災が発生し、首都東京は一面の焦土と化してしまいます。しかし、この震災が都市計画上は大きな契機となり、道路網や市街地の近代化が一気に進むことになります。官民の一致団結した復興事業により、昭和 6 年（1931 年）には首都としての美しい道路網が一旦の完成をみることになります。

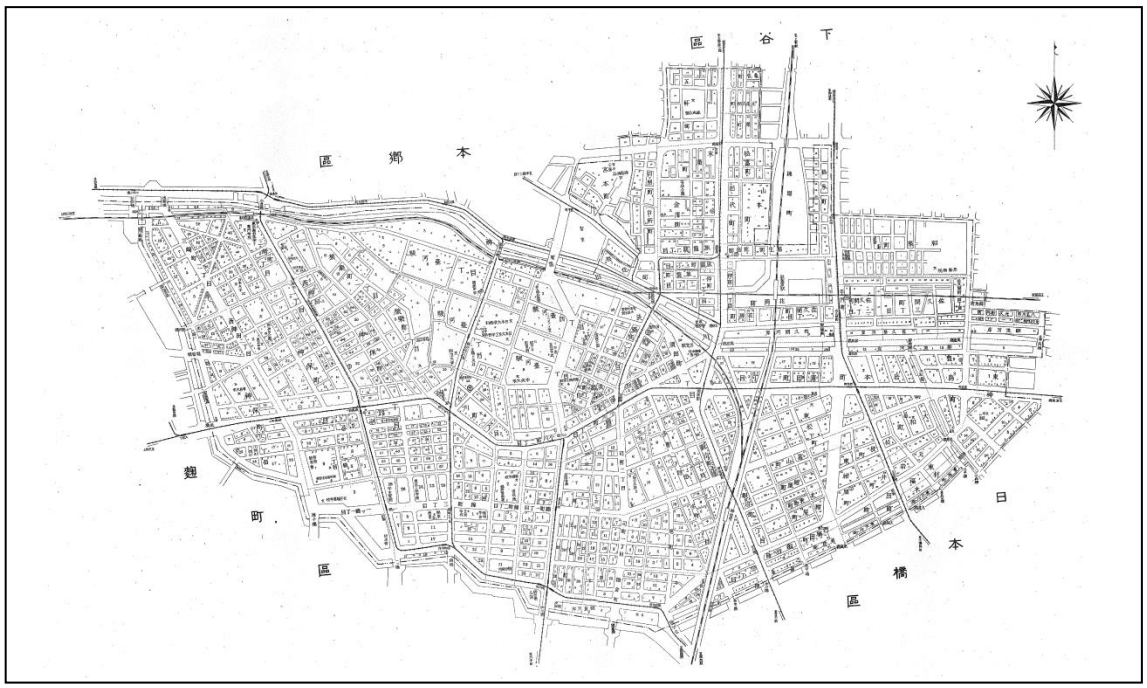
※以上 参考：『東京市道路誌』

■震災復興後の道路整備延長及び平均幅員（昭和 13 年 1 月 1 日時点）

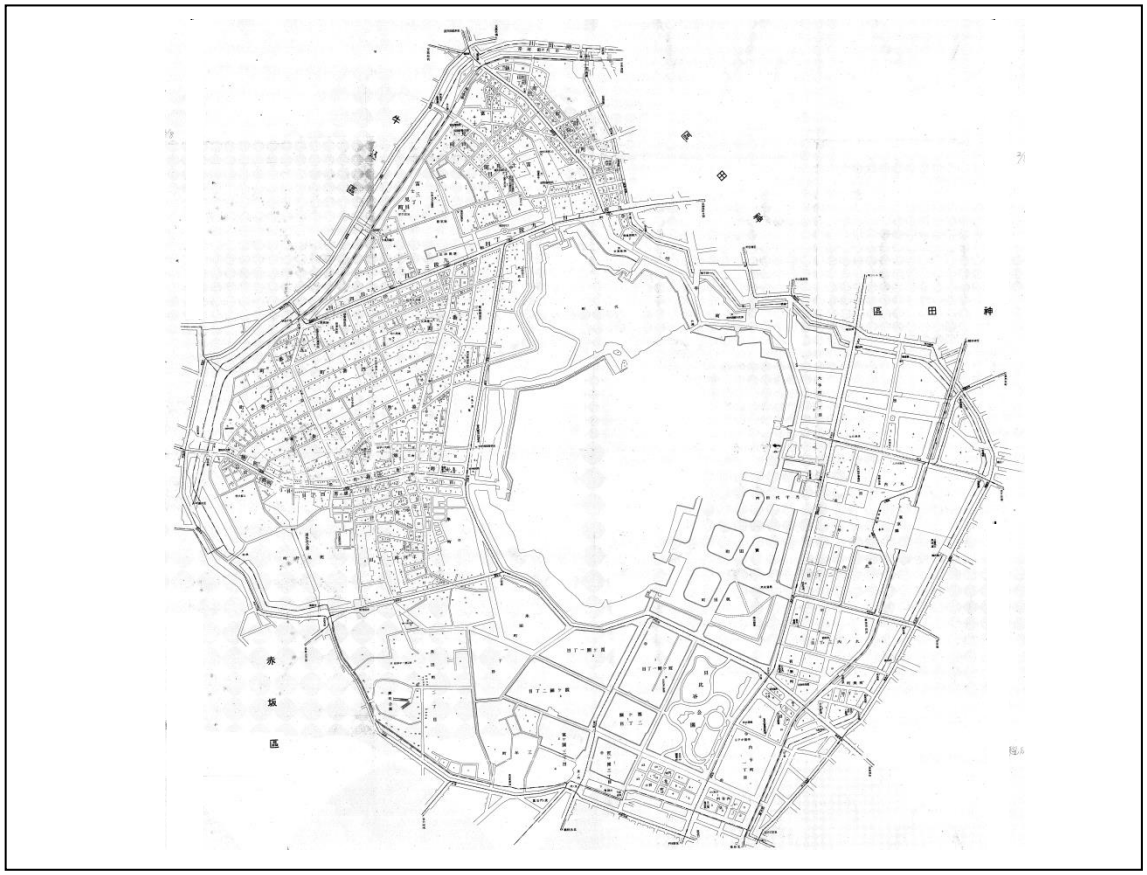
S.13.1.1 時点		国　道	府県道	市　道	合　計
麹　町	延　長	5,976m	769m	69,933m	76,678m
	平均幅員	37.6m	29.0m	14.9m	16.8m
神　田	延　長	1,195m	1,172m	82,684m	85,051m
	平均幅員	26.8m	32.2m	11.6m	12.1m
２区計	延　長	7,171m	1,941m	152,617m	161,729m
	平均幅員	35.8m	30.9m	13.1m	14.3m

※資料：千代田区

■神田区全図（昭和 17 年）



■麹町区全図（昭和 16 年）



※資料：内山模型製図社

２．３　戦後の道路整備

（１）千代田区発足当時の道路行政

①終戦と特別区の制定

関東大震災の復興事業により、美しい街並みを取り戻した東京の市街地も戦争により焼け野原となり、昭和 20 年（1945 年）の終戦後、戦災復興事業に着手します。

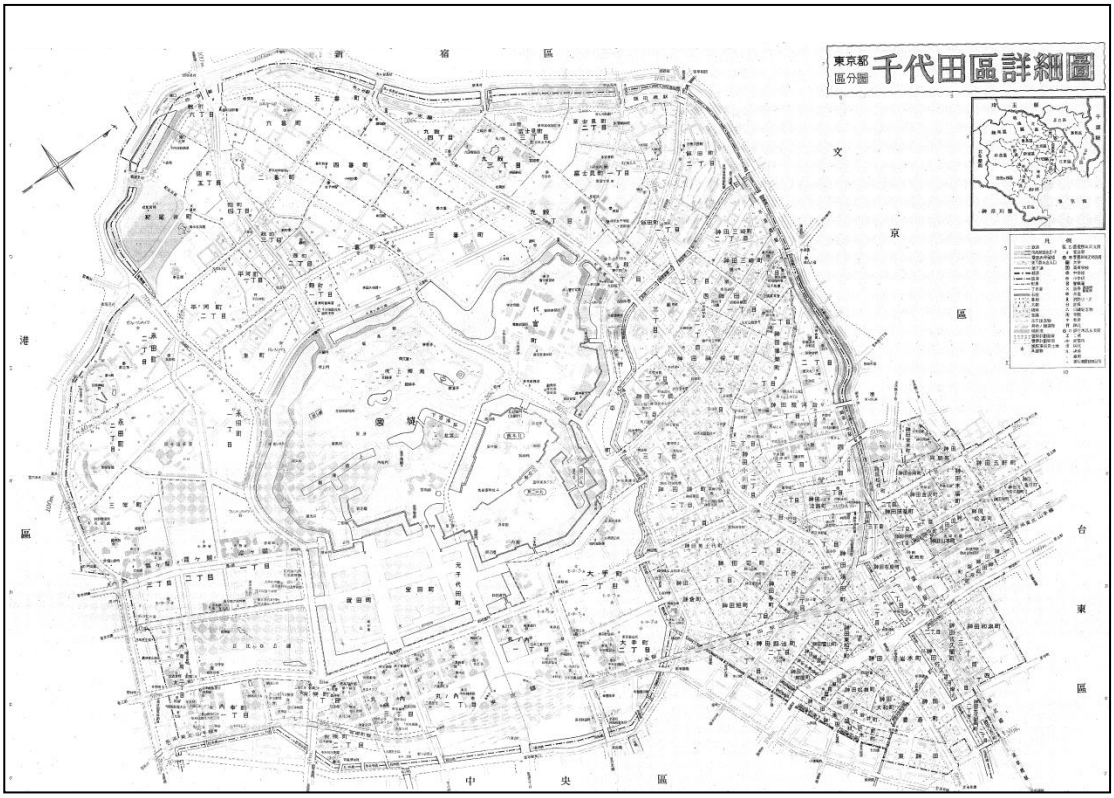
また、昭和 22 年（1947 年）に地方自治法が制定され、それまでの麹町区、神田区が合併し、現在の千代田区が特別区として発足しました。

②特別区制定当時の道路行政

当時の道路行政はまだ、旧道路法に基づいており、市町村道についても国の営造物として、国の指揮監督のもとに道路管理が行われていました。特別区にはまだ一般の市町村並みの権限は与えられておらず、道路管理者としての実体もない状態でしたが、旧東京市道に該当する都道の管理については区長委任条項により区長の事務として位置づけられていました。戦後間もない時期で、道路や街も荒れていたため、区は道路清掃、小規模修繕、灰燼処理などを失業対策事業や直営作業として実施していました。

また、道路舗装も昭和 24 年（1949 年）頃には、道路総面積の約 7 割となっていましたが、当時の舗装は、砕石をアスファルト乳剤で固めた簡易舗装が主体で、決して質の高い舗装ではありませんでした。

■千代田区内詳細図（昭和 22 年）



※資料：日本地図株式会社

（２）都道からの移管の経緯（次頁図参照）

①新道路法の施行と都道の移管（１回目：昭和 28 年）

昭和 27 年（1952 年）12 月に新道路法が施行され、旧道路法では全て「国の営造物」であった道路が、新道路法では都道府県道・市町村道は「当該普通地方公共団体の営造物」と位置づけられ、従来の中央集権的な考え方から、地力公共団体が道路の管理能力を十分発揮できる制度となりました。

また、同年改正された地方自治法により、特別区に道路を管理する機能が付与され、主として区内の地先交通の用に供する道路（延長 65.0km、面積約 419,000 ㎡）が、東京都から千代田区に移管されました。昭和 28 年（1953 年）4 月にこれらの道路を認定・告示することにより、区道が誕生しました。

②都道の移管（２回目:昭和 36 年）

東京都は「都区間の事務配分に関する東京都の方針決定」に基づき、路線延長 1,500m に満たない道路を特別区に移管することとし、昭和 36 年(1961 年)4 月に更に延長約 21km、面積約 226,709 ㎡の道路が新たな区道となりました。なお当時、東京都には日常的な道路の維持管理の組織がなかったため、都道についても、区が委任を受けて、実質的な維持管理業務を行っていました。

③都道の移管（３回目：昭和 40 年）

地方自治法の改正に伴い、主要幹線道路等を除き、特別区内を起終点および経過地とするすべての道路が特別区に移管されました。昭和 40 年（1965 年）4 月に移管道路の認定と告示が行われ、さらに延長約 41 km　面積約 594,195 ㎡の道路が追加されました。

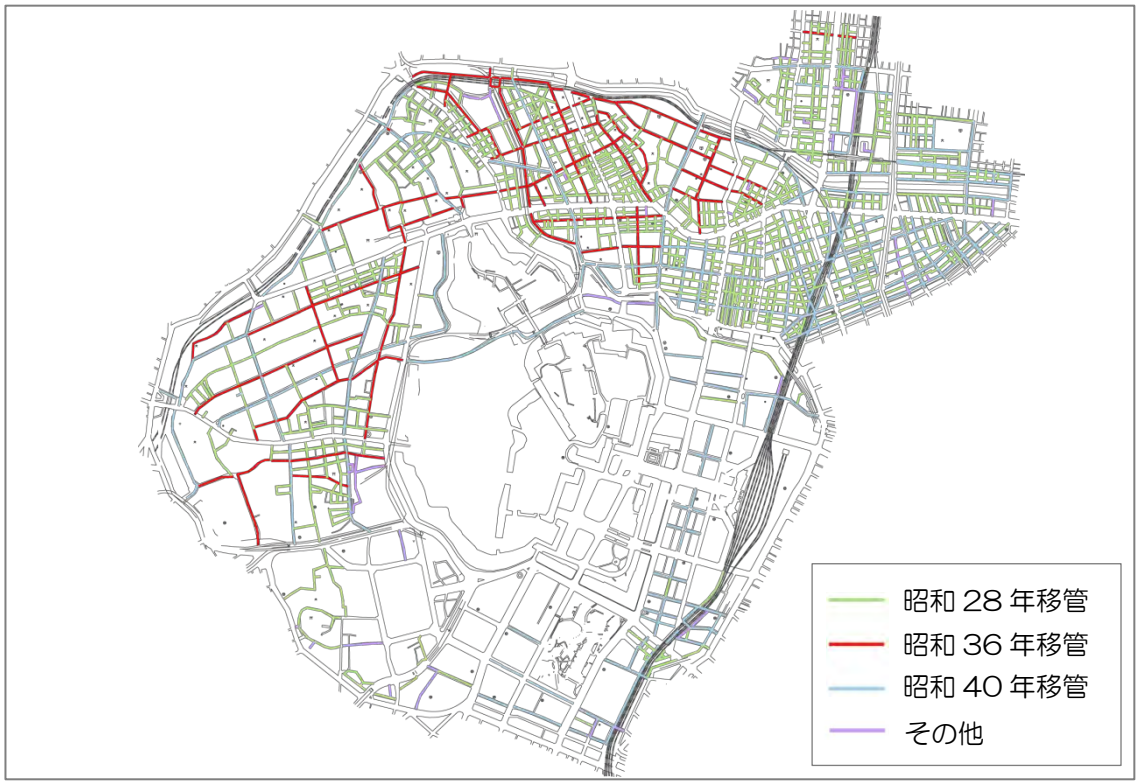
また、この他に隣接区に接する道路についてもそれぞれ関係する区が道路を認定するものとなり、区域外道路として延長約 2.5 km、面積約 36,775 ㎡（管理面積では 27,740 ㎡）の道路も協定上の管理道路となりました。

④路線の再編成

昭和 27 年～40 年にかけて移管が進められた区道ですが、その後昭和 46 年～50 年にかけて道路台帳の整備を行います。それまでは昭和 7 年に東京市が作成した古い道路台帳を使用していたため、現況と台帳の相違が大きくなり、管理事務に支障を来したためです。この道路台帳整備に伴い昭和 50 年（1975 年）10 月に路線の再編を行います。現在使用している管理番号である、「特別区道千第〇〇〇号」という表示はこのときに割り当てられた番号となっています。

※参考：『特別区事務の変遷』、『関東の道路史：建設省関東地方整備局』

■都道からの路線移管状況



※千代田区所有資料より作成

（３）高度成長期からの現在までの変遷

①東京オリンピックと舗装の改良

昭和 39 年（1964 年）10 月の東京オリンピック開催に向けて、区では、昭和 38 年～40 年にかけて、既存の簡易舗装の上にアスファルトコンクリート（アスコン）を被覆する改良工事を、3 か年で延長約 34km の道路に施工しました。この工法は道路面から凹凸を無くし、自動車の走行性が向上した反面、歩行者の安全性に問題あるかまぼこ型道路（既存の道路に舗装材をかぶせることにより中央が盛り上がり、道路両端に段差ができる状態の道路）を生み出すこととなりました。

②第１次道路改修整備

昭和 44 年（1969 年）から、上記の「かまぼこ型道路」の解消を目的に改修計画を策定し、舗装の高級化と排水施設の改修を合わせた本格的改修整備に着手しました。この改修は、昭和 55 年（1980 年）におおむね完了しましたが、計画当初に整備した道路は、交通量の増加や車両の大型化に伴い再改修の必要性が高くなっていました。

③第２次道路改修整備

昭和 55 年（1980 年）からは、道路の改修整備は平均 20 年のサイクルで行うことが快適かつ安全な利用に必要であるとして、第２次道路改修整備の時代に入りました。この

道路改修は、従来の全面的改修整備から舗装の部分的改修整備に切り替えるとともに、道路の損傷状況に応じた複数の施工方法を選択するといった大きな方向転換を行いました。

④歩道の設置・拡幅整備

自動車交通の増加する社会状況の中、安全な歩行空間を確保するため、車と歩行者の通行を分離する歩道の設置が進められました。区の歩道整備は 昭和 35 年（1960 年）、千鳥ヶ淵沿い道路の延長約 400m に始まり、その後、道路幅員 11m 以上の道路を対象に、歩行環境上、緊急性・効果性の高い道路から順次整備を進めてきました。歩道拡幅整備は、歩行者の増加により安全性や快適性が低下した歩道について、昭和 52 年（1977 年）から取り組み、歩道拡幅により広がった空間では、植樹帯・街路樹の設置も行いました。

⑤歩道舗装の変革

区内の歩道は、昭和 43 年（1968 年）の学園紛争の折、学生側の投石材として使われたコンクート平板舗装から、剥されにくいアスコン舗装にとなりました。特に、お茶の水などの大学周辺では急を要し、この年の 1 月から翌 44 年 11 月までの間、都道を含む約 111,000 ㎡もの改修を行いました。

⑥水害防止対策

千代田区内では、都市化による地表面のコンクリート化よる保水・透水機能の低下により、昭和 56 年（1981 年）頃から水害が発生するようになりました。

この水害は、都市部の内水（雨水）排除機能の低下による新たな水害として「都市型水害」と呼ばれました。区は、歩道舗装に雨水を浸透させる透水性アスコン舗装に変えるとともに、昭和 57 年（1977 年）から道路浸透ますや横断U字溝の設置、歩道の透水舗装化などの整備をすすめ、平成 6 年（1994 年）までに完了しました。

⑦道路修景事業の推進

道路修景事業は、1)人と車の共存、2)近代化に伴う都市施設としての道路、3)利用する側としての歩行者優先意識などから生み出された道路整備の考え方です。

区では「カラー舗装取扱要綱」（昭和 59 年）を策定し、昭和 62 年（1987 年）に駿河台道濯道の整備を行いました。初期の修景事業は、まだ舗装材が特殊製品であり、街路灯なども地域の個性を出すために、地域から費用負担を求めながら進めていきました。

⑧平成以降の道路整備

平成元年（1989 年）以降、カラー舗装や街路灯、ガードパイプや車止め（ボラード）などの一体的整備が、道路改修などに合わせ多くの路線で進められました。

また、電線共同溝法に係る法律が平成 8 年（1996 年）に成立し、区として初の電線共同溝事業となる出世不動通り（東）路線に平成 14 年（2002 年）着手します。また翌 15 年（2003 年）年 3 月に、バリアフリー基本構想を策定、段差解消や点字ブロックの整備を精力的に行いました。

区民との協働という観点では、平成 15 年（2003 年）に「千代田区アダプトシステム取扱要項」を策定、道路整備後の道路の見守りを地域にお願いする制度として定着します。

そして最近では平成 25 年（2013 年）に「千代田区自転車利用ガイドライン」を策定し、人、自転車、車それぞれが安全に通行できる道路環境の創出に向け取り組み始めました。

※参考：『新編千代田区史　区政史編』

■街路樹の変遷

千代田区の街路樹は、明治 40 年に当時の東京市が、街路樹用の苗木の育成に着手し、市内各地に街路樹が植えられることに始まります。この時に植えられたのが、イチョウやスズカケノキ（プラタナス）をはじめとする 10 種類であったとされています。

その後、東京の街路樹は、関東大震災と第二次世界大戦の２度にわたる焼失により壊滅的被害を受けましたが、復興に際しては、東京都が育成していた苗木などを用いて同一の樹種を植えられてきました。また、区道はもともと都道であったという経緯から、広幅員の都道の整備と同様に区道においても同一の樹種の街路樹が植樹されています。

しかし、戦後 70 年を経過した現在、区道に植樹された街路樹は様々な課題を抱えています。

■千代田区における道路の整備の変遷

千代田区内の道路の総延長はおおよそ 166km です。これは昭和 13 年（1938 年）時点の道路延長約 162km と比較してその差は約 4km、昭和 24 年時点の道路延長約 161km と比較して約 5km であり、区内の道路網は震災復興時点のものを引き継いでいるとも言えます。

S.13.1.1 時点	国　道	府県道	市　道	合　計
麹町・神田区計	7,171m	1,941m	152,617m	161,729m
S.24 時点	国　道	府県道	市　道	合　計
千代田区内計	7,170m	1,941m	151,730m	160,841m
H28.4.1 現在	国　道	都　道	区　道	合　計
千代田区	10,279m	24,878m	130,531m	165,688m
	6.2%	15.0%	78.8%	100.0%

※資料：千代田区

昭和 28 年（1953 年）に都道の一部が移管され「地先交通の用に供する道路」として誕生した区道は、その後、主に 2 回の移管などを経ながら、以降、地域住民のための「生活道路」としての整備とともに、東京の都心という特殊性や社会情勢の変化の影響を受け、道路整備や管理の視点も、時代とともに大きく変化してきました。

また、整備についても社会状況の変化に応じた課題対応を行ってきました。以下にその変遷を整理します。

道路整備の変遷

区道に関する主な出来事

S28.4	都道移管（1 回目）に伴う区道の誕生
S35	最初の歩道整備（千鳥ヶ淵沿い）
S36.4	都道移管（2 回目）
S38～	アスコン被覆による改良工事（～S40）
S40.4	都道移管（3 回目）区が主体的な道路管理者に
S43.1	歩道平板のアスコン舗装化（～S44.11）
S44～	第 1 次道路改修整備（～S55）
S55～	第 2 次道路改修整備
S56～	水害防止対策事業（～H6）
S59.12	千代田区道カラー舗装取扱要綱制定
S62.12	駿河台道灌道整備（区道初のカラー舗装化）
S63.1	道路通称名制定
S63.9	日比谷コミュニティ道路完成（日比谷シャンテ）
H5.3	皇居周辺整備（代官町通り）
H10.3	【千代田区都市計画マスタープラン】制定
H10.3	【千代田区緑の基本計画】制定
H15.3	千代田区交通バリアフリー基本構想策定
	千代田区アダプトシステム取扱要項制定
H19.3	出世不動通り地中化完成（区道初の電線共同溝）
H21.3	千鳥ヶ淵四季の道（千鳥ヶ淵緑道）整備
H23.10	豊かな緑を育むための都市緑化ガイドライン
H25.12	千代田区自転車利用ガイドライン策定

【第一次長期総合計画】

S53.6	基本構想
S55.1	基本計画
S60.7	改定基本計画

【第二次長期総合計画】

H4.6	新基本構想
H4.12	新基本計画
H9.3	修正基本計画

【第三次長期総合計画】

H13.10	第３次基本構想
H13.12	第３次基本計画
H22.9	(改定)第３次基本計画
H27.3	ちよだみらいプロジェクト (第３次基本計画 2015)

第３章　「現状と課題」について

３．１　道路の現状と課題

第３章　「現状と課題」について

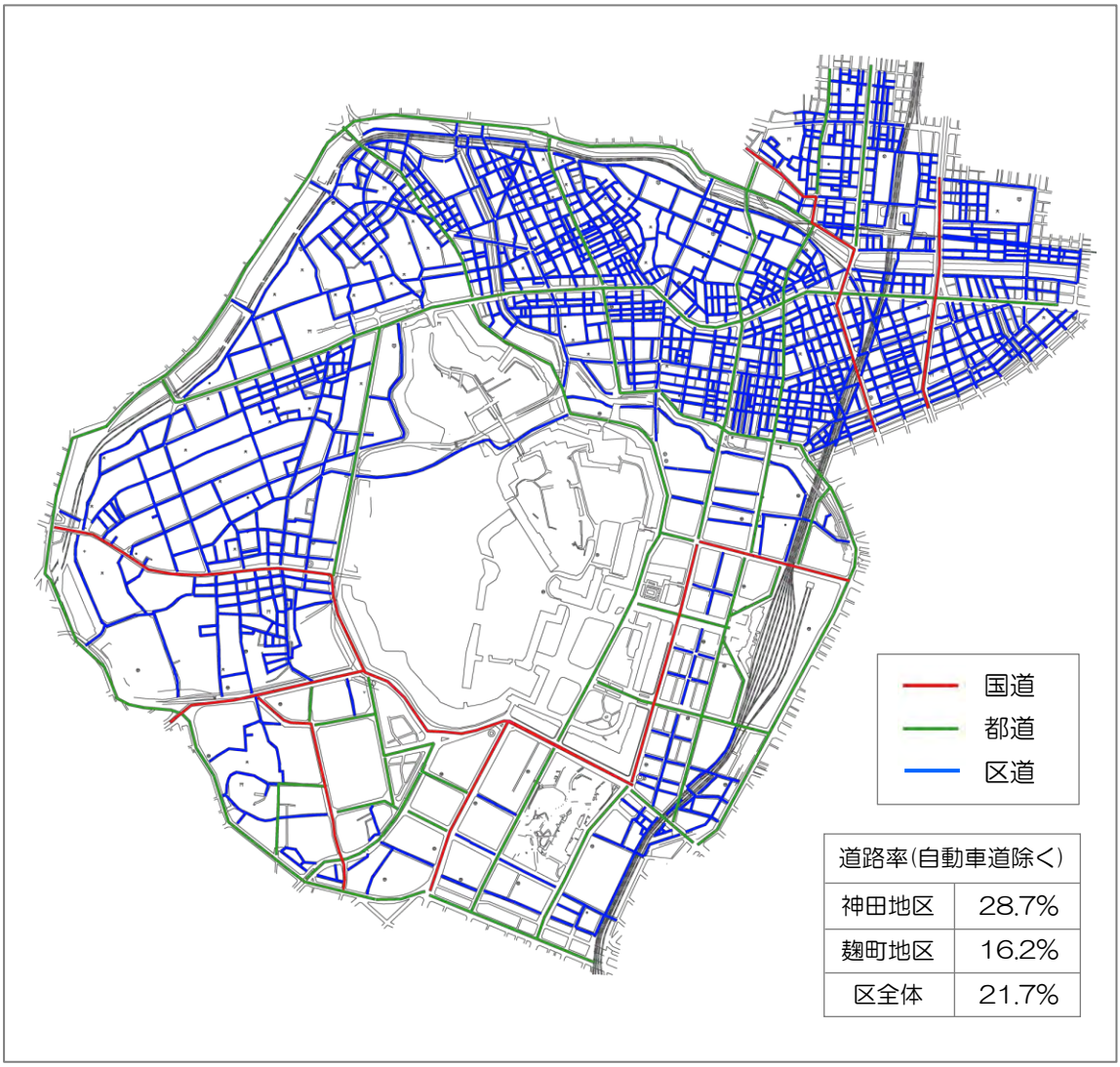
３．１　道路の現状と課題

（１）区内の道路網

【道路種別・道路率】

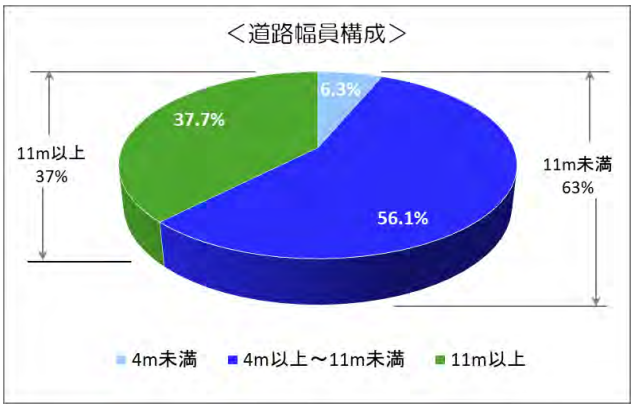
- 千代田区内の道路の総延長は約 166km、そのうち区道は約 130km で全体の約 80%近くを占めています。
- 千代田区の道路率は、区全体で 21.7%であり、神田地区においては 28.7%と道路の占める割合が多い状況となっています。

■千代田区道路網の現状（平成 30 年 3 月現在）



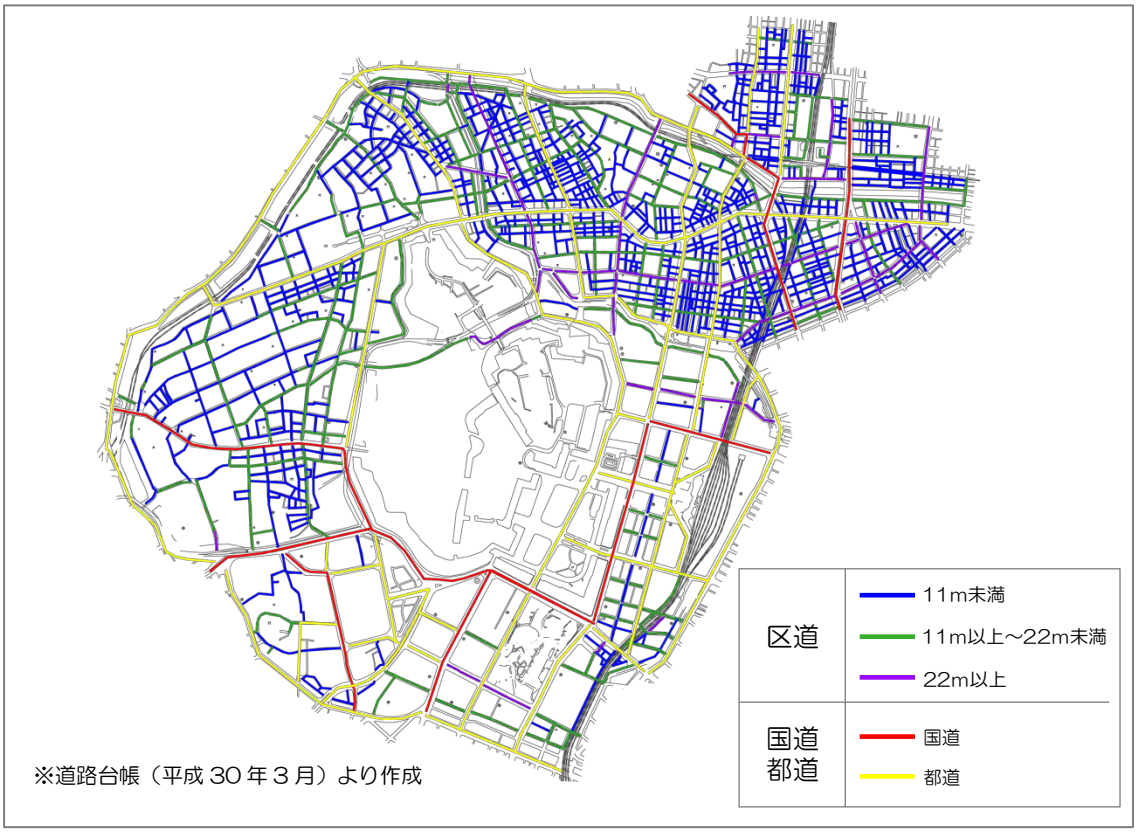
【幅員構成】

➢ 区道の幅員構成についてみると、平均は約 10mです。歩道設置が可能な幅員 11m以上の道路の延長は約 49 kmであり、区道全体（約 130 km）のうち約 37%で、多くは、歩道と車道が分かれていない歩車共存の生活道路であると言えます。



※道路台帳（平成 30 年３月）より集計

■幅員構成別道路網図

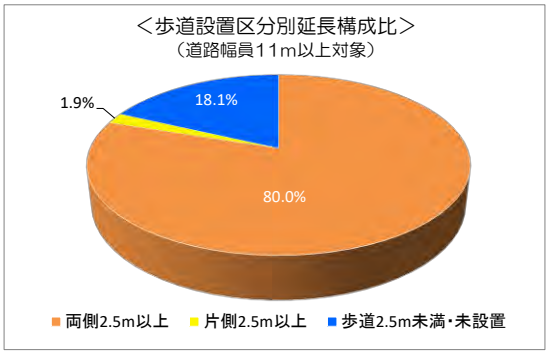


※道路台帳（平成 30 年３月）より作成

（２）歩道の整備状況

【幅員 2.5m以上の歩道設置状況】

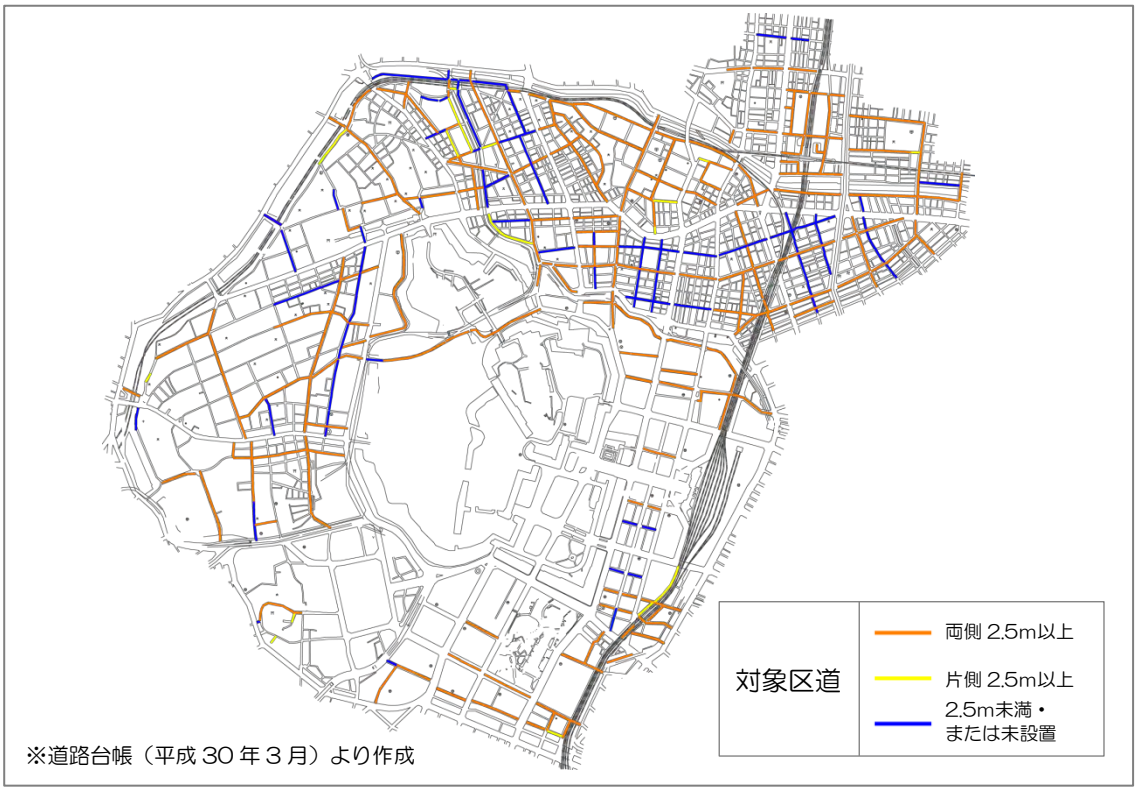
- 歩道の設置状況についてみると、歩道設置が可能な幅員 11m以上の区道約 49km のうち、歩道幅員 2.5m以上の歩道が設置されている区道は約 40 kmであり、約 82%です。歩道幅員 2.5m未満の区道は約 9 kmであり、約 18%です。
- 幅員 11m以上且つ歩道幅員 2.5m以上の歩道設置区分別をみると、両側に歩道設置されている区間が約 80%、片側に設置されている区間が約 2%となっており、幅員 11m以上の区道においても、20%近い区間で歩道が 2.5m未満、または未設置という状況となっており、更なる歩道設置・歩道拡幅に取り組む必要があります。



※道路台帳（平成 30 年３月）より集計

※歩道幅員 2.5mは、ガードパイプ等の道路付属物のスペースを除いた上で車イスがすれ違える有効幅員 2.0mが確保できる幅員です。

■歩道設置状況図（道路幅員 11m以上）

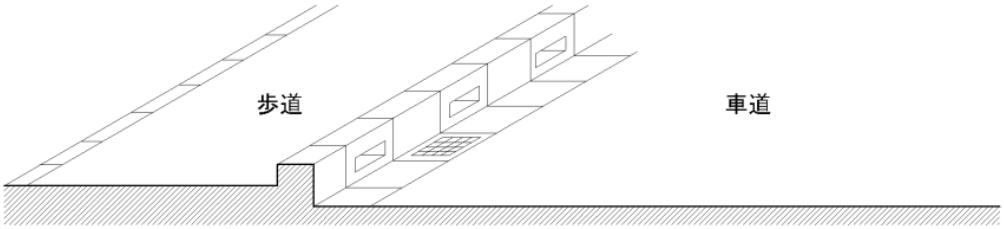


※道路台帳（平成 30 年３月）より作成

【歩道構造】

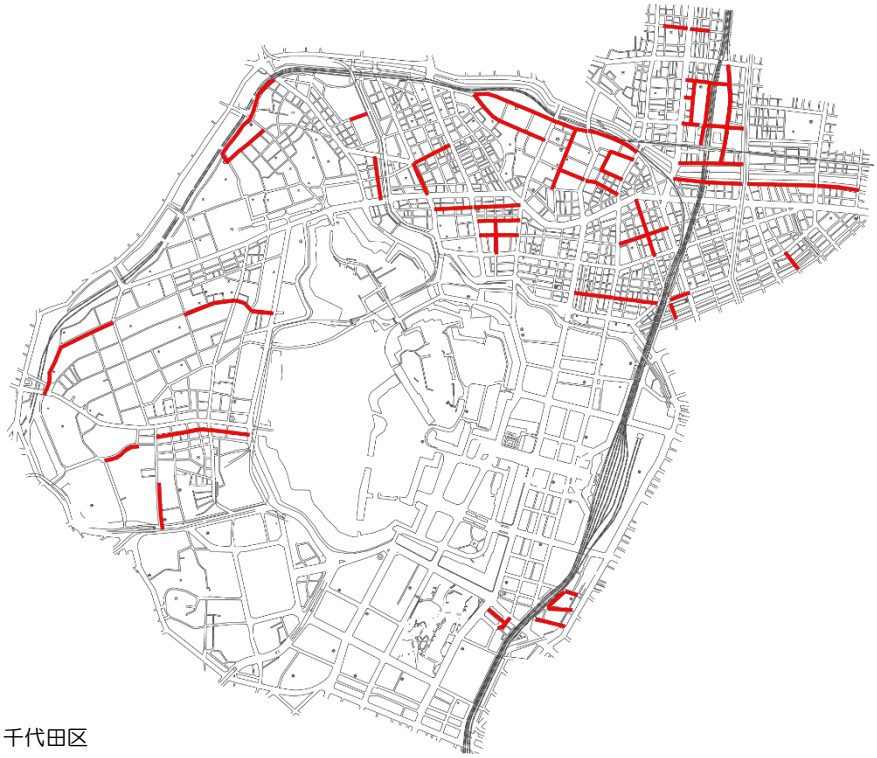
- 歩道の形式には、「セミフラット形式」、「マウントアップ形式」、「フラット形式」があります。高齢者や障害者を含むすべての歩行者の安全で円滑な移動の確保の視点から、『東京都福祉のまちづくり条例』では、「セミフラット形式」を原則とするとされています。平成 30 年 3 月の時点で、道路幅員 11m以上の区道約 49 kmのうち、セミフラット形式として整備されている歩道は約 11km で、約 23%にとどまっており、今後も整備を進めていく必要があります。

＜セミフラット形式＞



※出典：東京都福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル

■セミフラット形式歩道の設置箇所図（道路幅員 11m以上）



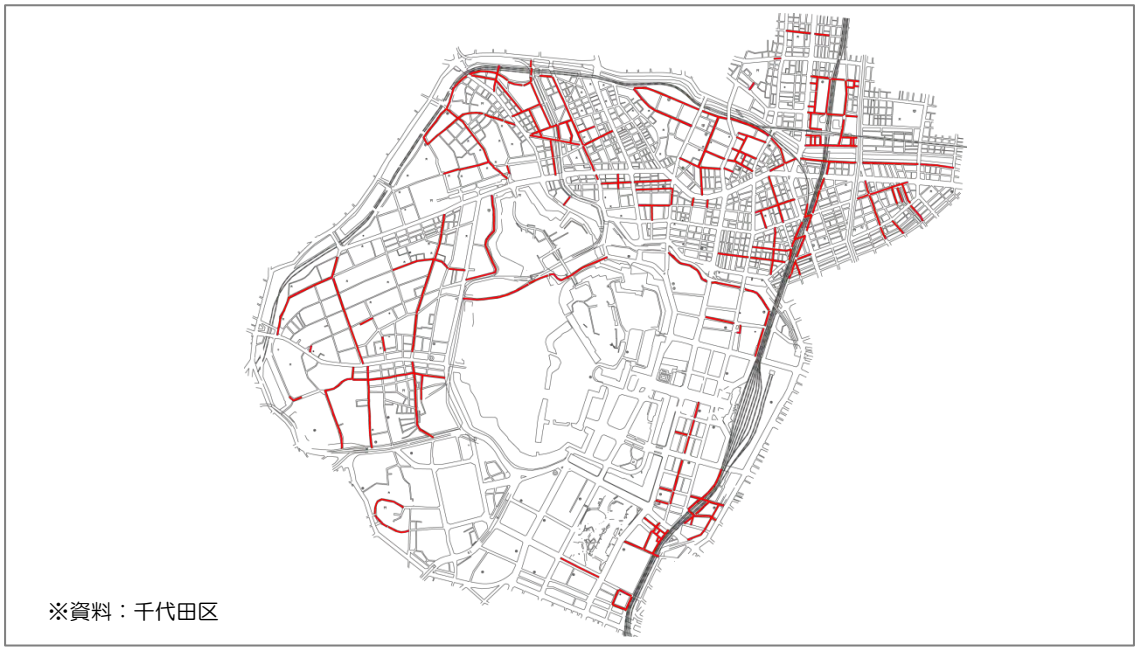
※資料：千代田区

（３）舗装の状況

【舗装状況】

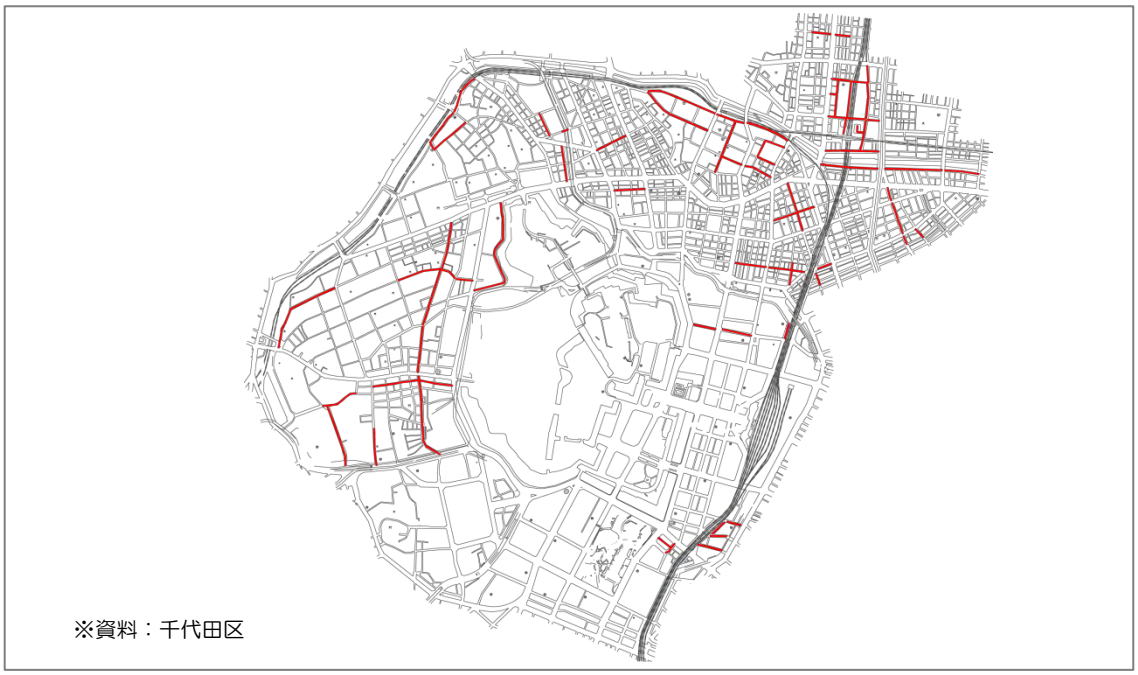
- 景観やにぎわい創出のため、歩道のカラー舗装を実施しています。また、夏季の気温上昇を抑えるため、平成 14 年度から保水性舗装を導入しています。平成 30 年 3 月の時点で、幅員 11m以上の区道約 49 kmのうち、保水性舗装として整備された歩道は約 14km で、約 28%にとどまっており、今後の道路整備に合わせて、歩行者の快適性確保や沿道環境への負荷の軽減対策として進めていく必要があります。

■カラー舗装の整備箇所図



※資料：千代田区

■保水性舗装の設置箇所図（道路幅員 11m以上）

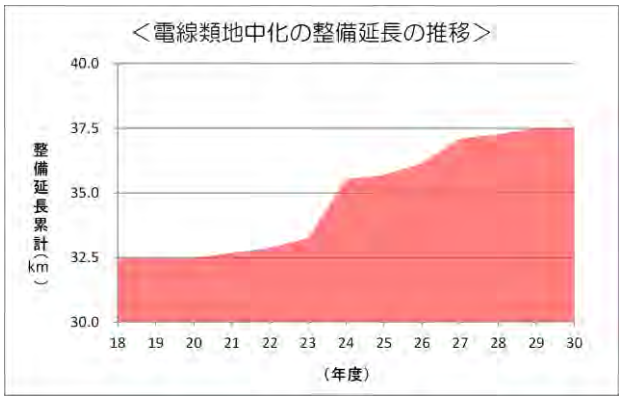


※資料：千代田区

（４）道路各種事業実施状況

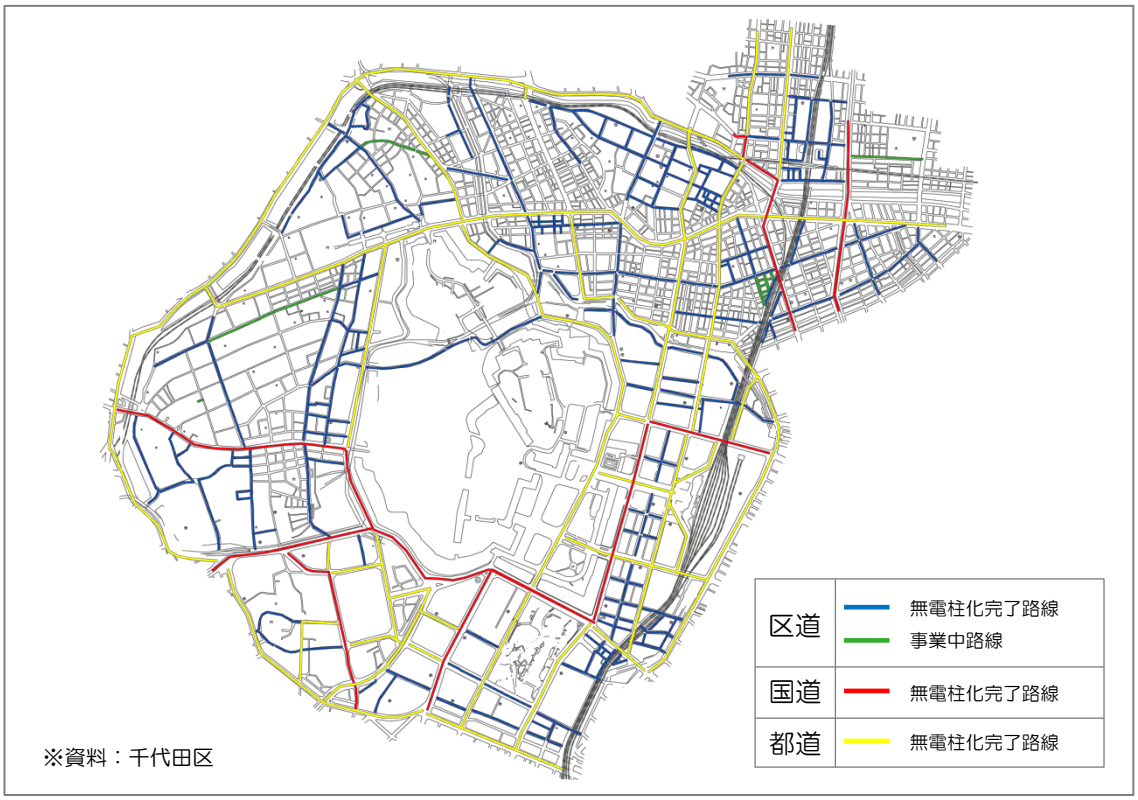
【電線類の地中化（無電柱化）】

➢ 災害時における避難経路の確保やライフラインの維持など安全なまちづくりのほか、景観や地域振興にも寄与する電線類の地中化（無電柱化）を進めており、平成 30 年 3 月時点で、区道全体役 130 kmのうち約 37km の地中化が完了しており、約 29%の整備率となっています。なお、幅員 11m以上の区道約 49 kmのうち、約 34km の地中化が完了しており、約 69%の整備率となっています。電線類の地中化（無電柱化）は、ほぼ 100%の国道・都道に比べて進んでいない状況にあるため、今後も推進していく必要があります。



※資料：千代田区

■電線類地中化（無電柱化）の整備路線図

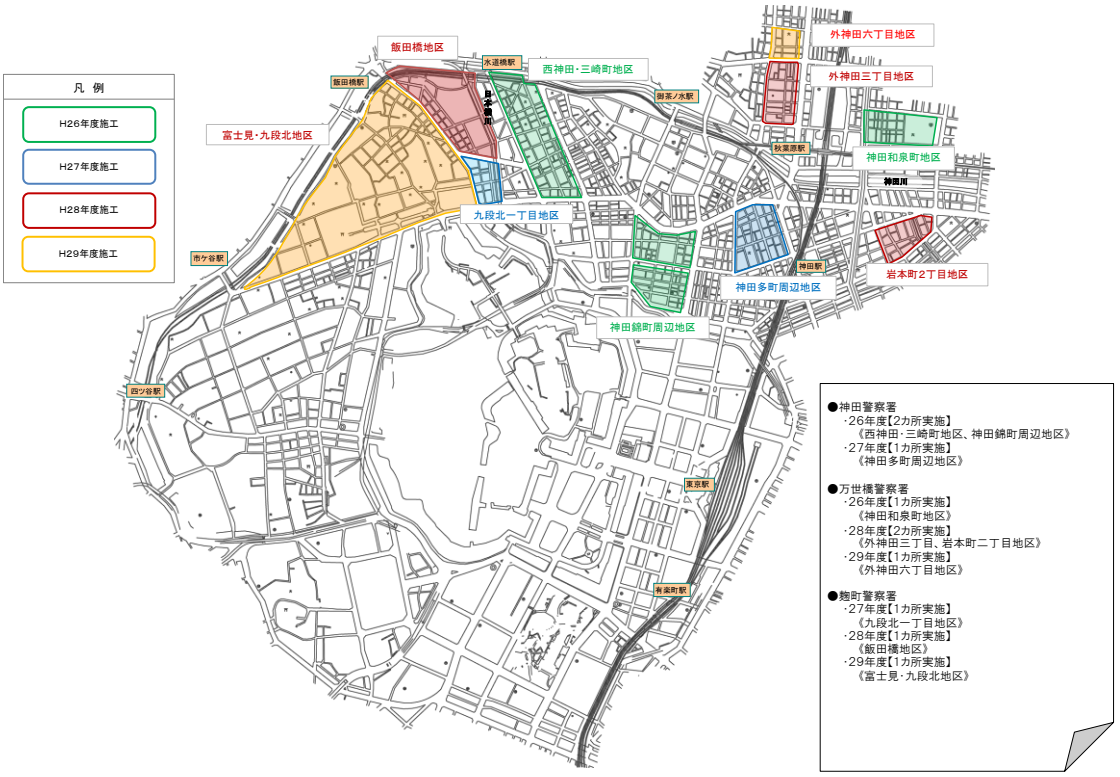


※資料：千代田区

【ゾーン 30 の導入】

➢ 幹線道路で囲まれた街区内の区道全体について、歩行者と自転車、車がそれぞれ安全に通行できる空間を確保するために一定の区域を定め、ゾーン 30 の導入を進めております。平成 30 年 3 月の時点で、区内で 10 か所実施されていますが、更なる推進が求められます。

■ゾーン 30 の実施箇所図



※資料：千代田区

【自転車走行空間の整備】

➢ 区道は生活道路であり、身近な移動手段としての自転車の利用に配慮する必要があります。自転車だけでなく歩行者や車の安全で円滑な通行を確保するために、自転車走行空間の整備が重要となります。今後の道路整備等に合わせて、自転車走行空間のより一層の整備を進めていく必要があります。

（５）道路付属物現況

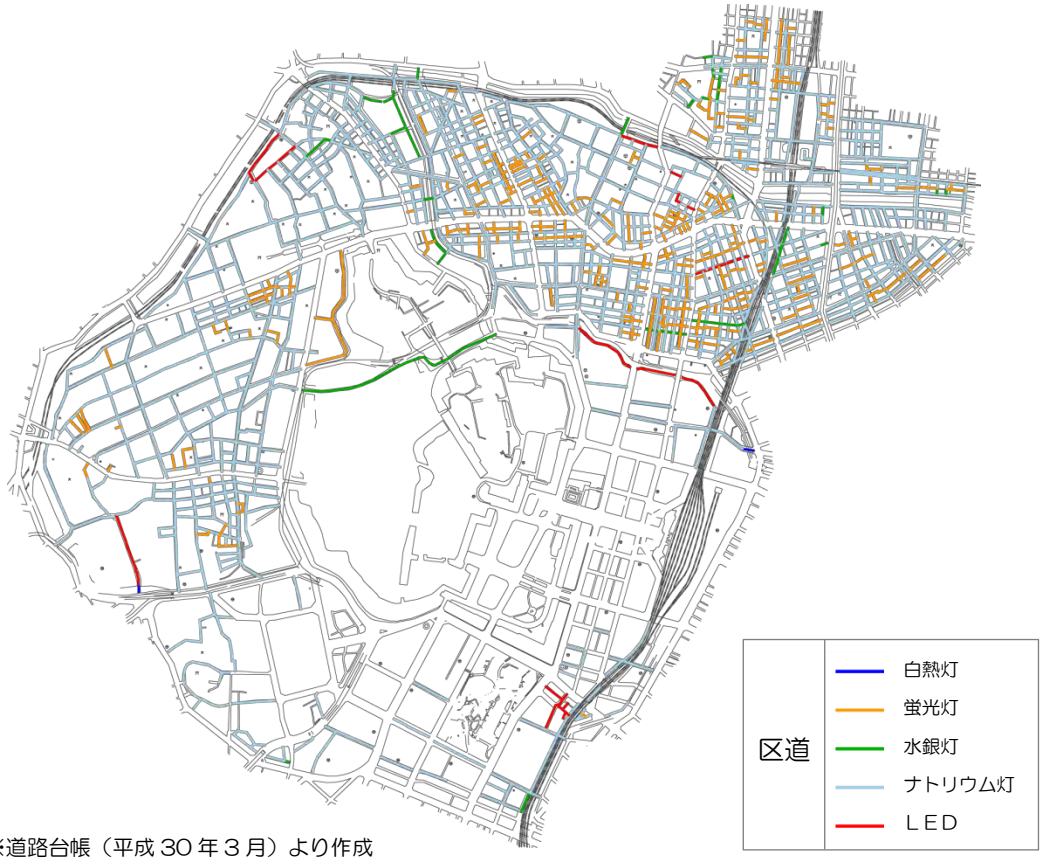
【街路灯】

➢ 平成 30 年 3 月の時点で、区道には 6, 134 基の街路灯（うち橋梁灯 197 基）が設置されています。平成 20 年度から水銀灯よりも省エネ効果が高いナトリウム灯に更新してきました。今後は、更なる省エネ化を図るためＬＥＤ化を進めていく必要があります。

	白熱灯	蛍光灯	水銀灯	ﾅﾄﾘｳﾑ灯	ＬＥＤ灯	計
街路灯	32 （32）	702 （74）	275 （28）	4,652 （47）	473 （16）	6,134 （197）

※特別区土木関係現況調書

■街路灯設置状況図

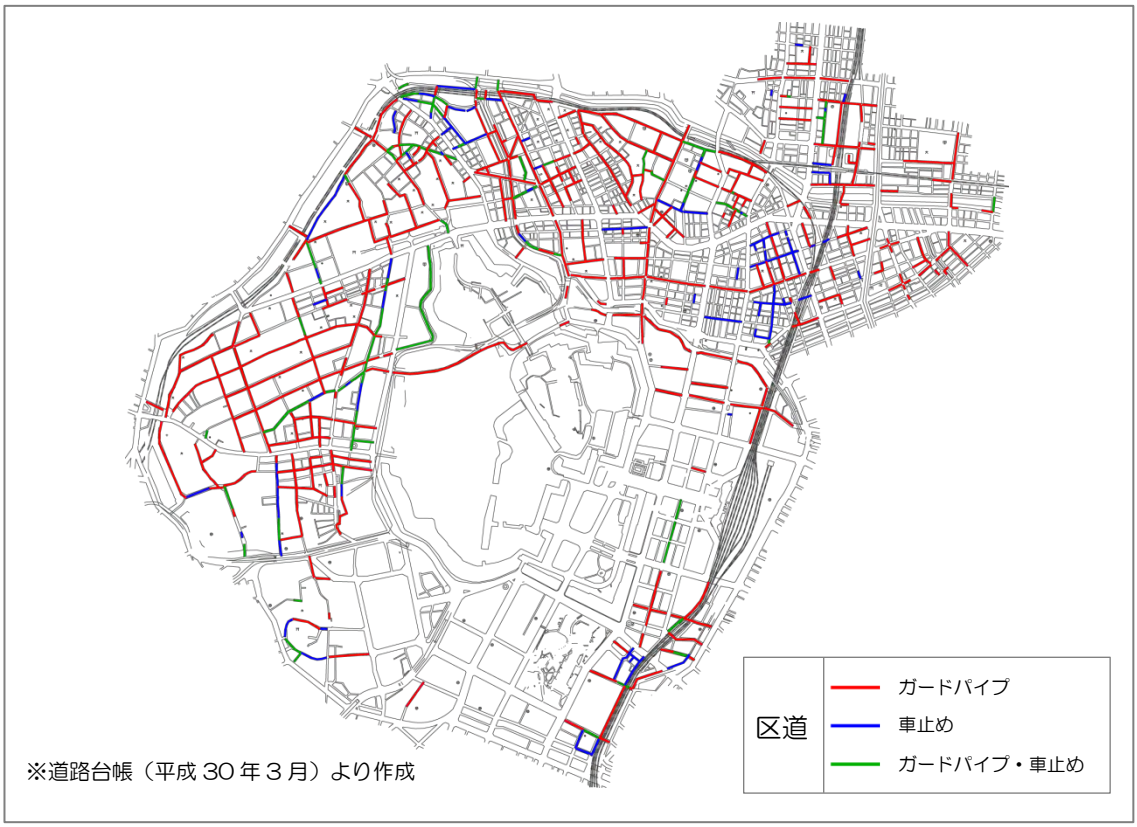


※道路台帳（平成 30 年３月）より作成

【安全施設（ガードパイプ等）設置状況】

- 歩道設置されている道路においては横断防止として、また、歩道と車道が区別されていない歩車共存の６～８ｍの道路においては準歩道として、主にガードパイプ、車止めが設置されています。今後も、歩行者と自転車、車とが安全に走行できる道路空間を確保するため、ガードパイプ等の設置を沿道状況に応じて進めていく必要があります。

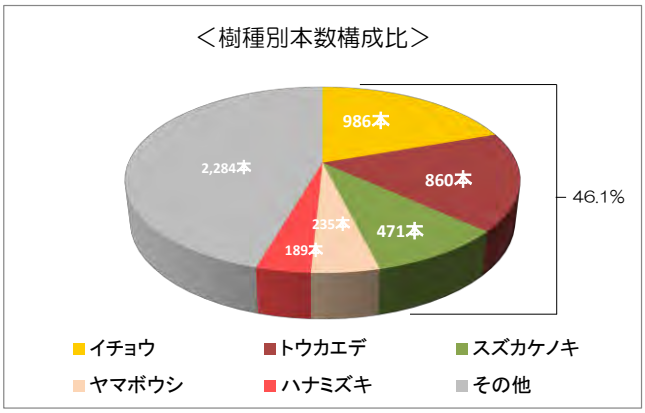
■安全施設（ガードパイプ等）設置状況図



※道路台帳（平成 30 年３月）より作成

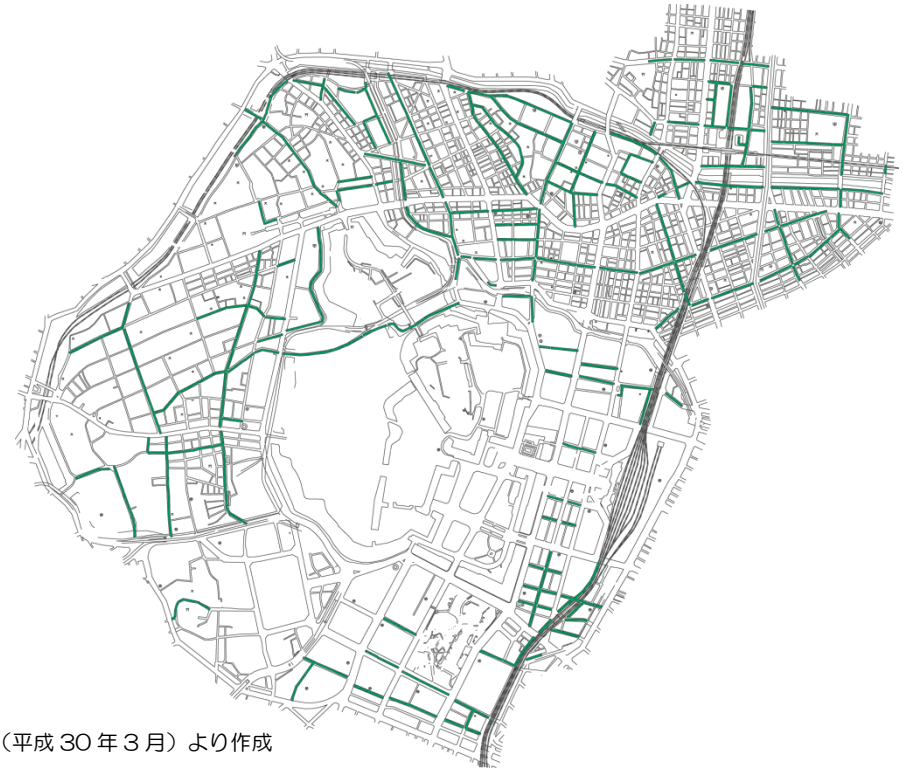
【街路樹】

- 平成 30 年 3 月の時点の、区道における街路樹は 5,025 本となっています。
- 街路樹を樹種別にみると、イチョウが最も多く 986 本、次いでトウカエデが 860 本、スズカケノキ（プラタナス）が 471 本となっており、生長の早いこの 3 種類で高木全体の約 46%を占めており、道路空間等を考慮した維持管理が必要です。
- 震災や戦災の復興で植樹された樹木の多くは、老木・大木化し、強風時の倒木の危険、根上りなど道路への影響、落ち葉や病虫害の発生による生活環境への影響など、様々な課題を抱えています。
- 街路樹の設置状況についてみると、幅員 11m以上の区道約 47km のうち、街路樹が設置されている区間は 6 割程度、残りの 4 割には街路樹が設置されていない状況となっており、地域の意向を踏まえながら出来る限り植樹を進めていく必要があります。



※道路台帳（平成 30 年 3 月）より集計

■街路樹設置状況図（道路幅員 11m以上）



※道路台帳（平成 30 年 3 月）より作成

（６）アダプト協定

【アダプト協定及び実施路線】

➢ 道路の緑化や清掃などの自主活動を通じて、まちの環境美化の向上・美化啓発の推進や区と区民のパートナーシップの構築を図るため、町会、ボランティア、地域商店会や企業を中心とした地域団体等と区が協定を結び、道路の維持管理を行う「アダプト制度」に平成 14 年度から取り組んでおり、これまで 14 路線について協定を締結していますが、更なるアダプト制度の推進が求められます。

アダプトシステムの活用推進

アダプトとは、英語で養子縁組のことを意味し、国や自治体が管理している道路や公園等の公共施設の一部を地域の方や企業、団体が引き受け、公共施設や花壇の管理、清掃等を通して、環境美化活動をする制度です。

道路・公園等のアダプトシステムは、区民・企業・行政の連携・協働による緑化や清掃などを通して、まちに潤いを与えるとともに、地域の環境美化やコミュニティの活性化を図ることを目的としています。

千代田区では、町会・商店会・学校・ボランティア団体や企業等が、区の管理している道路・公園・児童遊園等において、草花の植え付け、管理や清掃などの環境美化活動を行っています。

なお、平成 29 年 12 月現在、道路・公園含め 23 団体がアダプトシステムの適用により草花の管理等を行っています。

＜『アダプト制度』を活用した通学路の美化活動（早稲田通り）＞

（７）その他道路の利用状況

【道路上の適正な利用と空間確保】

➢ 道路の適正でない使用として、看板の張り出しや路上駐輪等のほか、商品陳列や物品資材などの放置等が集中する路線や箇所が存在しており、地域と一体となった道路の維持管理と利活用を進めていく必要があります。

第４章　「道路整備の基本方針」について

４．１　道路の将来像
４．２　道路整備の個別方針
（１）将来像１『誰にでも優しい安全で安心な道路』に関する個別指針
（２）将来像２『景観や環境に配慮した潤いのある道路』に関する個別指針
（３）将来像３『地域で支える地域のための道路』に関する個別指針
４．３　街路樹整備の個別指針

第４章　「道路整備の基本方針」について

４．１　道路の将来像

道路は、人や車、自転車など、誰もが安全・安心に利用できることが最も重要であり、その適正な維持管理に取り組むことは道路管理者である千代田区の責務です。

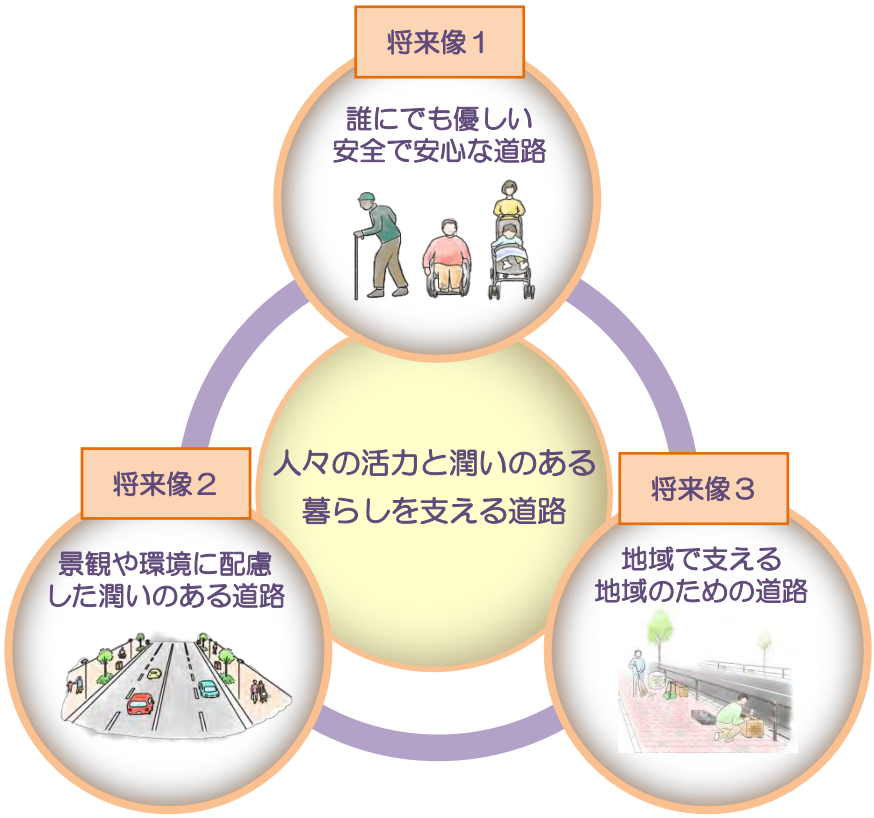
また、区道は、区民の皆さまの日常生活を支える生活道路でもあります。

そのため、道路整備の理念（ビジョン）を、次のように定めます。

人々の活力と潤いのある暮らしを支える道路

また、この理念（ビジョン）実現に向けての将来像として、「誰にでも優しい安全で安心な道路」、「景観や環境に配慮した潤いのある道路」、「地域で支える地域のための道路」と定めます。

将来像１	『誰にでも優しい安全で安心な道路』
将来像２	『景観や環境に配慮した潤いのある道路』
将来像３	『地域で支える地域のための道路』



将来像１～３に関する具体的な内容は以下の通りです。

将来像１『誰にでも優しい安全で安心な道路』

道路には、自動車を効率的かつ円滑に通行させるという車優先の考え方から、高齢者や障害者などに配慮されたバリアフリーの観点、さらには、子ども連れの方や外国人など誰もが安全・安心に利用できるユニバーサル・デザインに基づく整備が求められています。

また、多様な自転車利用のニーズの高まりから、自転車走行空間の整備を促進し、人・自転車・車が共生できる安全で快適な道路空間を創出していく必要もあります。

さらに、大地震などの発災時の避難や輸送の機能を確保し、頻発するゲリラ豪雨等に対しても道路冠水が生じないための対策も重要です。

将来像２『景観や環境に配慮した潤いのある道路』

道路は、景観形成の重要な要素です。そのため、歩道のカラー舗装や街路灯、ガードパイプ等についても、色調やデザインなどに十分な配慮が必要です。

また、道路の緑は、道路空間に潤いと安らぎを与え、まちの個性を引き出すものであり、とりわけ街路樹については植栽空間や植栽目的に適した樹種の選定が重要です。

さらに、ヒートアイランド対策の観点から、路面が熱を吸収しない方策や、地球温暖化防止の観点からのエネルギー負荷低減対策にも取り組んでいく必要があります。

将来像３『地域で支える地域のための道路』

区道は、区民の皆さまの生活道路であり、身近な生活空間です。

また、区道は、地域の区民の皆さまに道路維持管理の一部を担っていただいており、今後とも、地域コミュニティの場として、その暮らしを支えつつ活用して頂くことが大切です。

さらに、道路整備を計画する際には、地域の区民の皆さまと区とのパートナーシップのもとに取り組み、地域の区民の皆さまに愛される道路としていく必要があります。

４．２　道路整備の個別方針　― ６つの指針 ―

（１） 将来像１ 『誰にでも優しい安全で安心な道路』に関する個別指針

指針１：誰もが安全で快適に歩ける人に優しい道路

【整備にあたっての基本的視点】

●幅員 11m以上の道路については、2.5m以上の歩道を確保します。

●歩道の整備にあたっては、セミフラット化を基本とします。

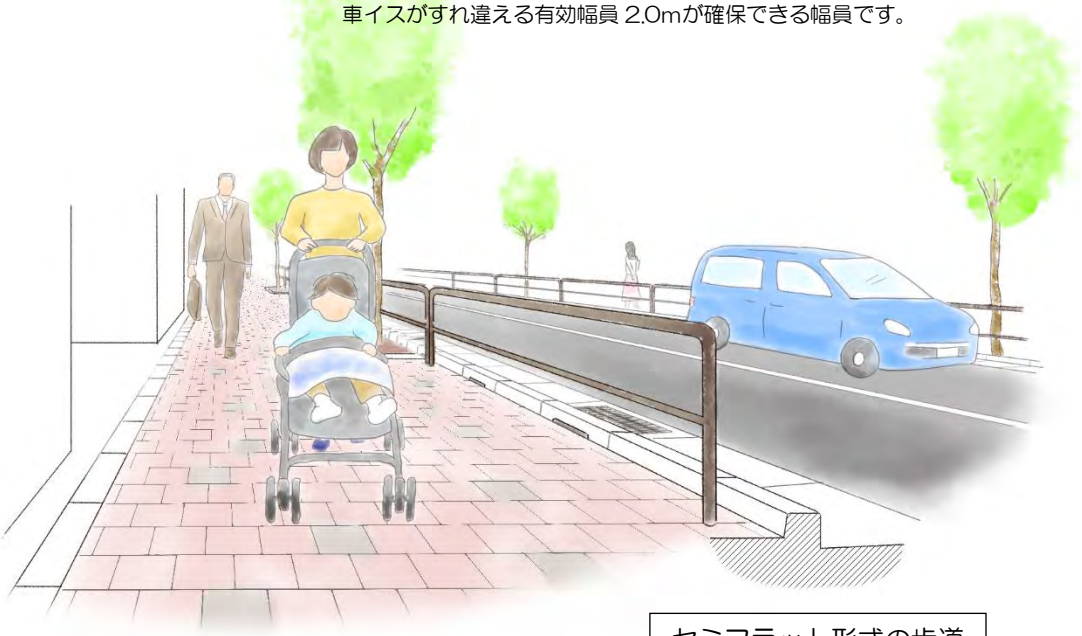
●横断歩道のある交差点を中心に視覚障害者用誘導ブロックを適切に配置します。

●道路の沿道状況にあわせてガードパイプや車止めを適切な位置に設置します。

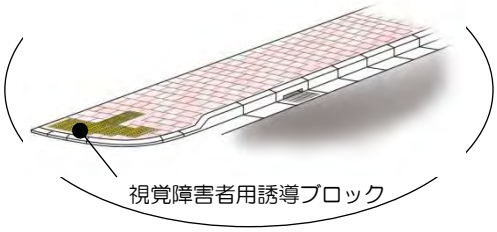
●幅員 11m未満の道路については、ゾーン 30 など安全な道路空間をつくります。

片側 2.5m以上の歩道を確保（幅員 11m以上）

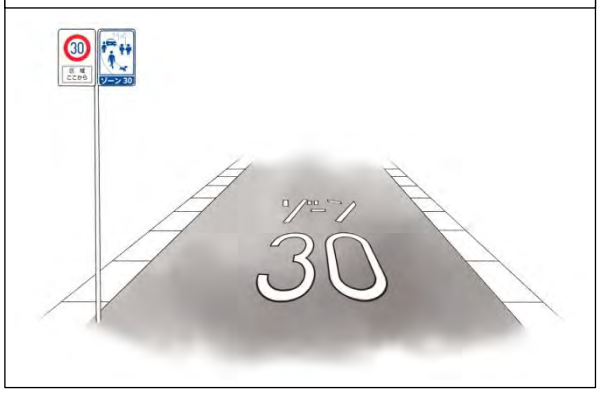
※歩道幅員 2.5mは、ガードパイプ等の道路付属物のスペースを除いた上で車イスがすれ違える有効幅員 2.0mが確保できる幅員です。



セミフラット形式の歩道



ゾーン 30 の設置イメージ（幅員 11m未満）



指針２：人・自転車・車が共生できる安全で快適な道路

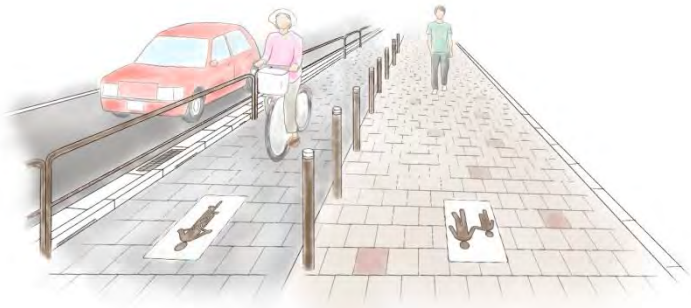
【整備にあたっての基本的視点】

●広幅員の道路を中心に、道路の改修等に併せ、自転車歩行者道や自転車レーンの整備を図ることで、自転車走行空間の確保を検討します。

●狭幅員道路については、ナビマークの設置やゾーン 30（指針１参照）など、自転車走行の安全確保を推進します。

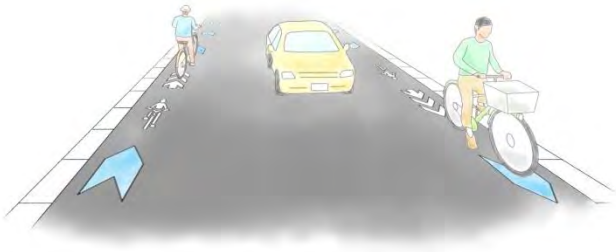
●路面表示や交通安全施設を組み合わせて、人と自転車と車が安全に通行できる道路環境整備を推進します。

自転車歩行者道の整備
（広幅員道路）



自転車レーンの整備
（広幅員道路）

ナビマークの設置（狭幅員道路）



指針３：災害に強く緊急時にも機能を発揮する道路

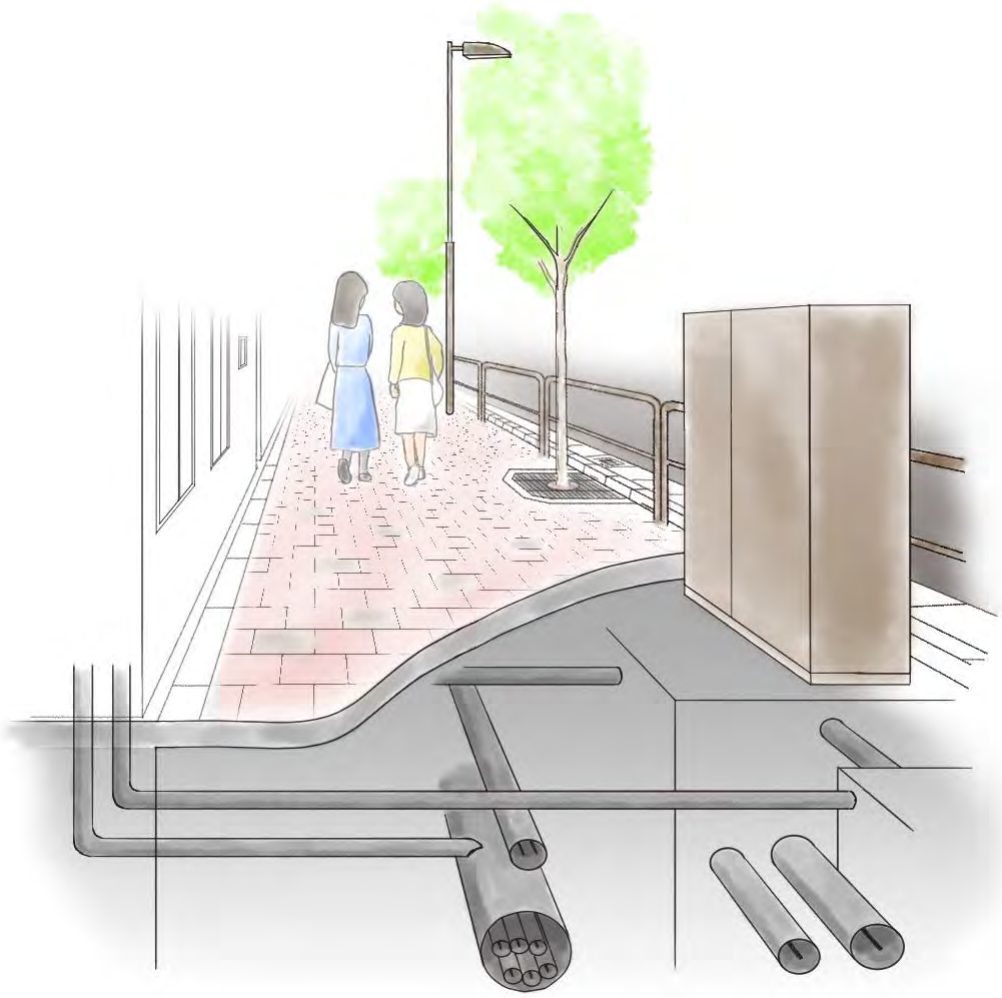
【整備にあたっての基本的視点】

●災害時の道路交通機能確保のため、幅員 11m以上の道路については、電線類の地中化を推進します。

●幅員 11m未満の道路の電線類の地中化については、整備手法の検証を行いつつ、主要路線と併せた面的整備も検討します。

●電線類の地中化の施行にあたっては、電線管理者の既設管の活用など、有効な事業手法を検討します。

●開発等の機会を捉え、事業者による電線類の地中化を推進します。



（２） 将来像２ 『景観や環境に配慮した潤いのある道路』に関する個別指針

指針４：潤いのある美しい景観を創る道路

【整備にあたっての基本的視点】

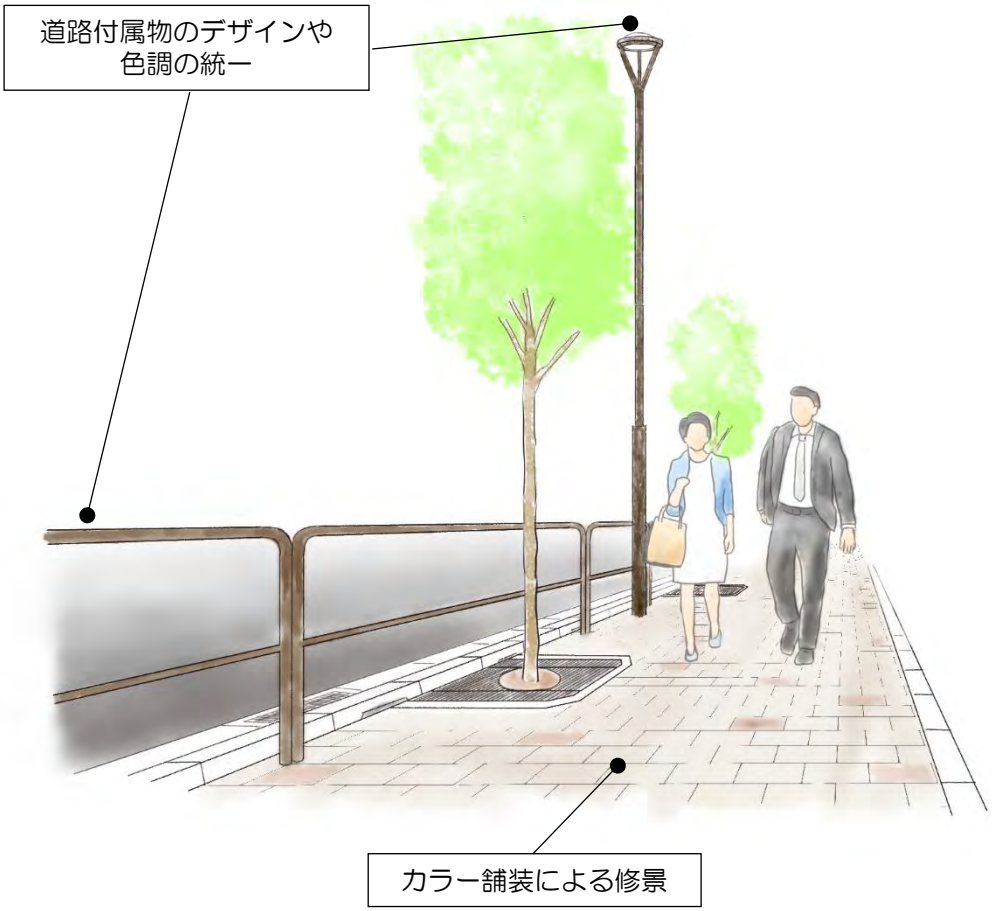
●幅員 11m以上かつ歩道幅員 2.5m以上の道路については、街路樹の植樹を推進します。

●道路形状や沿道の状況に応じて、植樹帯の設置を検討します。

●道路の改修等にあわせ、歩道のカラー舗装化を推進します。

●街路灯などの道路付属物のデザインや色調については、沿道環境などに配慮しながら取り組みます。

街路樹設置が設置可能な空間（幅員 11m以上・歩道幅員 2.5m以上）



指針５：環境に優しい持続可能性が高い道路

【整備にあたっての基本的視点】

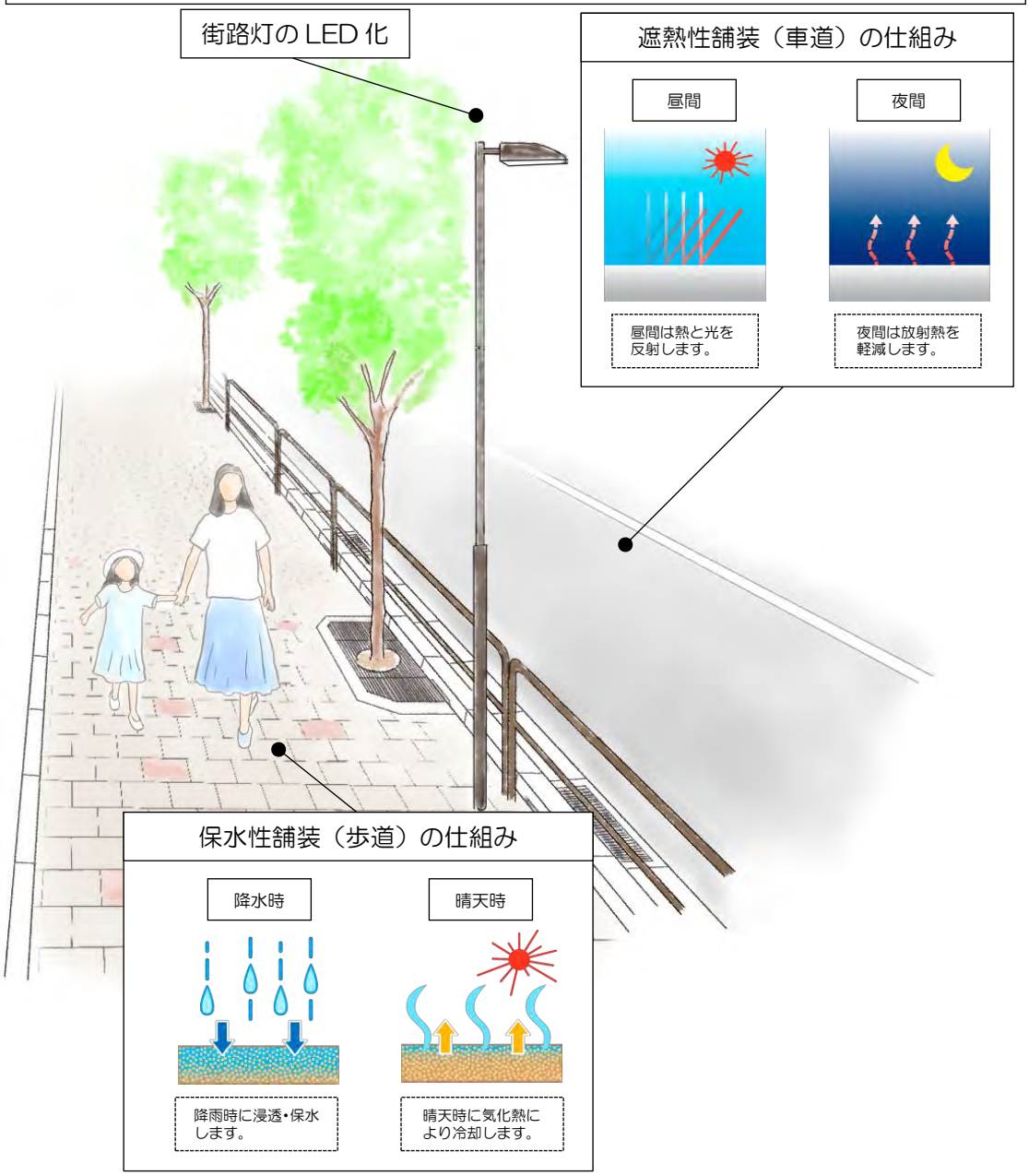
●ヒートアイランド対策として、歩道の保水性舗装や車道の遮熱性舗装を推進します。

●舗装材等については、再生材など、環境への負荷ができるだけ少ないものを選定します。

●細街路における透水性舗装を推進します。

●街路灯のＬＥＤ化を推進します。

●街路樹の役割（景観、生活環境、緑陰等）を活かし、歩行環境の快適化に努めます。



（３）将来像３　『地域で支える地域のための道路』に関する個別指針

指針６：地域に愛され活用される道路

【整備にあたっての基本的視点】

●道路整備（電線類地中化、歩道拡幅など）の計画段階から、沿道協議会を設置することを基本としつつ、さまざまな意見聴取の手法を検討の上、地域の参画と協働による整備に取り組みます。

●道路のアダプトシステムの導入を促進し、地域と一体となった道路の良好な維持管理と利活用を推進します。

●エリアマネジメント組織等を活用し、地域のまちづくりとあわせた道路の良好な維持管理と利活用を推進します。

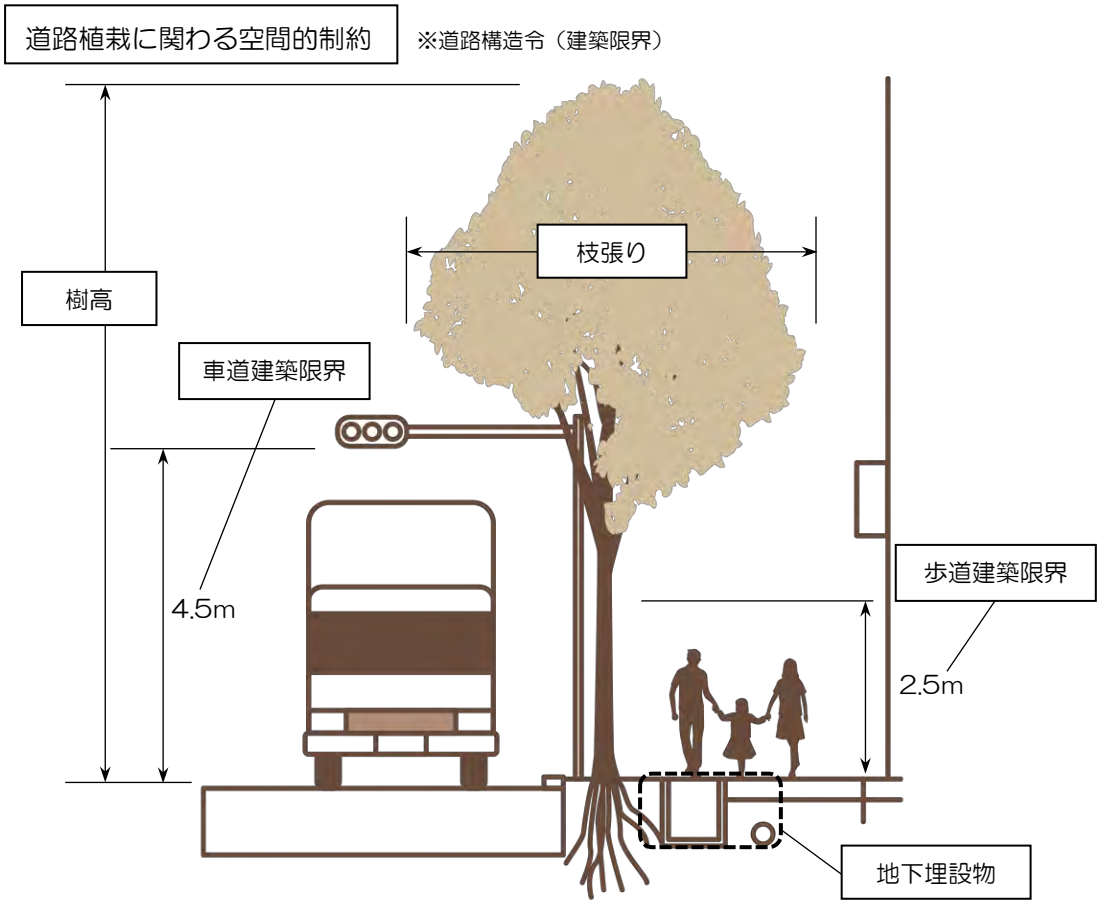
４．３　街路樹整備の個別指針

指針１：道路空間に即した適正な街路樹

【整備にあたっての基本的視点】

●道路空間の制約を十分考慮した樹木を選定することを基本とします。

●樹種については樹種特性（樹高と枝張り等）と地域特性を十分に考慮したものを選択します。



指針２：街路樹の適正な維持管理と更新

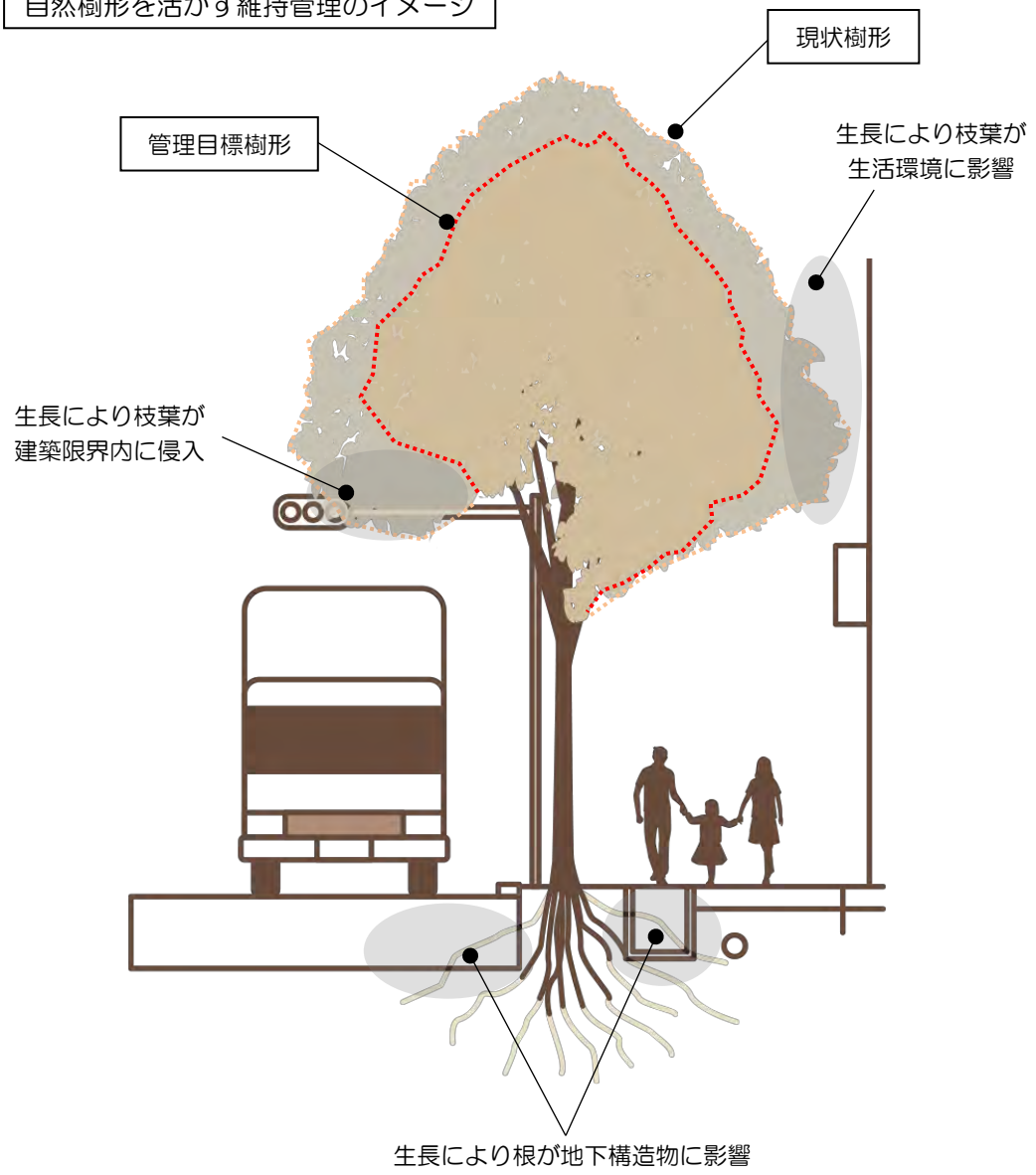
【整備にあたっての基本的視点】

●安全・安心の観点から樹木医等の専門家による診断結果を踏まえ、更新を含め、適正な維持管理を推進します。

●電線類地中化や歩道設置・拡幅などの整備内容によって、やむなく既存の樹木が支障となる場合は、専門家の診断結果を踏まえ、樹木の取り扱いについて地域と十分話し合いを行い、対応します。

●樹木本来の持つ特性を十分に考慮し、自然樹形を活かす維持管理を推進します。

自然樹形を活かす維持管理のイメージ



指針３：地域との協働による維持管理の推進

【整備にあたっての基本的視点】

●更新を含む樹種の選定にあたっては、地域と十分話し合いを行い地域の意向を踏まえたものとしていきます。

●道路のアダプトシステムの導入とあわせ、地域と一体となった街路樹の良好な維持管理を推進します。

第５章　「道路整備の進め方」について

５．１　区道における道路整備のあり方
５．２　地域への意見聴取について
５．３　まちづくりによる道路整備

第５章　道路整備の進め方

５．１　区道における道路整備のあり方

第４章で示した６つの指針の実現に向けて、今後の区道の整備における路線の選定や手法について考える必要があります。その際、区内全体において路線ごとの特性を把握し、最も必要性が高い路線から整備を行うことが基本と考えられます。

その際の目安としては、歩行者の交通量や路線沿道の立地状況、駅や公共施設、大規模集客施設などから、日常的に歩行者の通行がみられる路線、特に児童・生徒が通学する通学路、災害時の地域の避難路となるような路線などが考えられます。

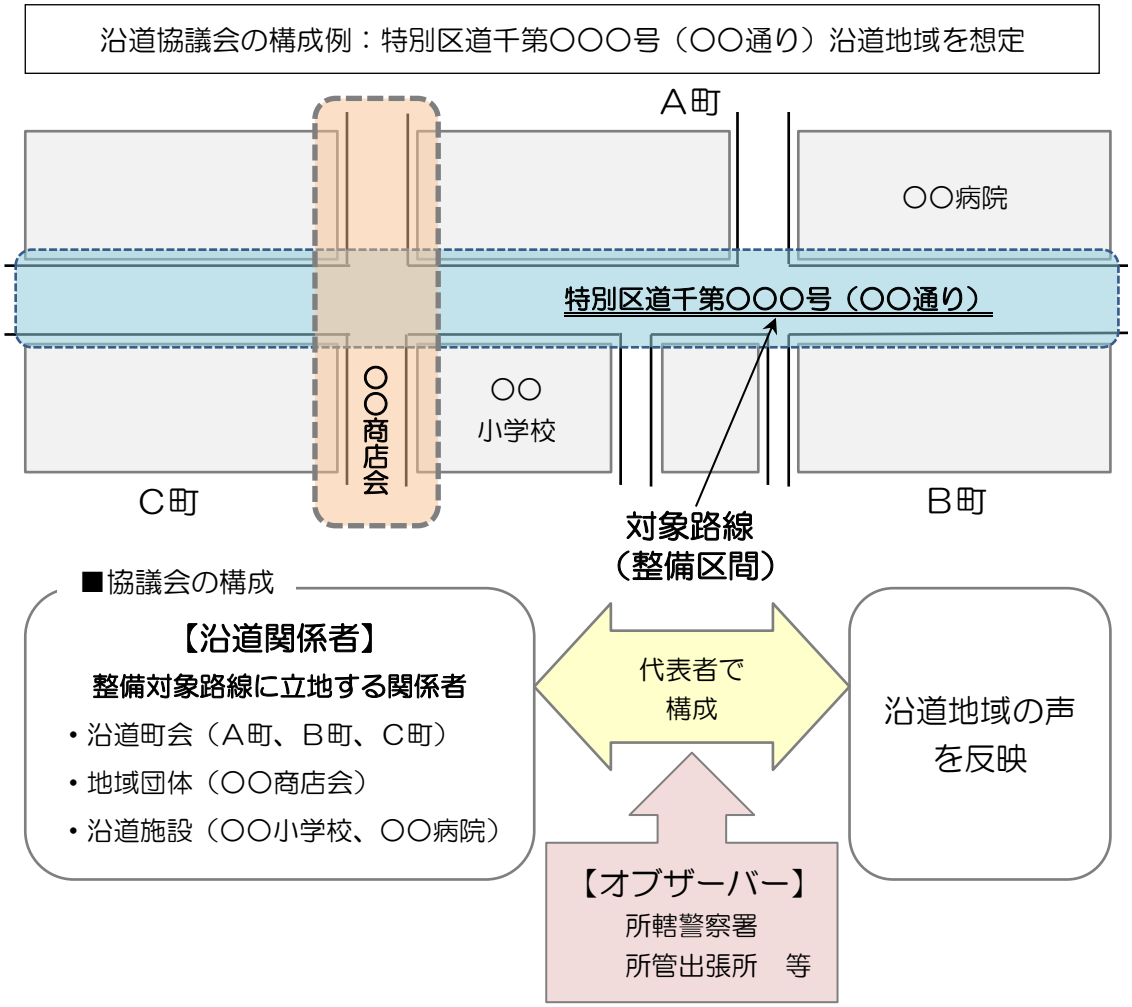
また、道路の構造物は日々の交通量や気象条件などから経年で必ず老朽化するものであり、その補修の必要性なども考慮する必要があります。加えて、地下のインフラである占用物件の補修や更新、沿道の建替えに伴う供給管工事などで道路舗装の復旧なども恒常的に行われています。

今後は、こうした観点を総合的に評価しつつ整備路線を選定していくとともに、現状の機能維持に関する補修などもあわせて行っていく必要があります。

５．２　地域への意見聴取について

道路整備の中でも特に、事業期間が長期にわたる電線類地中化や歩道設置・拡幅などの実施に際しては、地域の方への影響が大きいことから、沿道に立地する区民の皆さまや日常的に多くの方が出入りする施設の管理者などの理解と協力を得ながら取り組んでいくことが重要です。そのため、そうした関係者の方々の合意形成の場として、『沿道協議会』を設置することを基本としつつ、参画・協働の趣旨を踏まえ、整備内容や地域事情を考慮しながら、さまざまな意見聴取の手法を検討の上、事業を進めていきます。さらに、誰もが安全・安心・快適に利用できるユニバーサルデザインの考え方に立ち、計画の早い段階から障害者団体等にヒアリングを行うなど、多様なご意見をお聴きするよう努めていきます。

以下に、沿道協議会の活動の概念を示します。



５．３　まちづくりによる道路整備

既存の道路維持管理とは別に、大きく道路整備がなされる機会として、まちの機能更新などの開発事業に伴うケースがあります。この場合、開発区域内の道路が規格化された道路に再整備されるとともに、集約された敷地内の空間内も利用して歩行者に対する通行機能の向上（距離の短縮、安全性の向上、快適な歩行環境など）や利活用が図られることが期待されます。

また、開発区域内だけでなく、開発区域外の隣接道路の整備によって、電線類地中化等が図られるなど、面的で連続した道路機能の向上も期待されます。

参考資料

①区道における幅員の形成の歴史
②区道における幅員の基本的な考え方
③街路樹の一般的な役割
④道路構造令に定める建築限界
⑤樹種の特性からみた選定における留意事項
⑥千代田区の代表的な街路樹一覧（植樹本数 10 本以上）

①区道における幅員の形成の歴史

区道の幅員について、路線として最も広いのは、国会通りの約 43mです。それ以下の区分としては主に 22m以上、22m～11m、11m未満と区分されます。

こうした幅員が基準となっていることは、区内の公道のほとんどが震災復興事業に整備されたことに由来します。震災復興事業における基準幅員ははじめてメートル標記がなされたものです。これ以前は「間」（1 間＝1.818m）表示であり、市区改正条例やその後制定された旧道路法及び旧道路構造令・街路構造令での標記は全て「間」標記でした。

参考として、下表に旧道路法の街路構造令、震災復興事業での基準幅員を示します。

大正８年（1919 年）街路構造令（m換算）		大正 14 年（1924 年）震災復興計画及び昭和８年（1933 年）計画標準	
等級	幅員（m換算）	等級	幅員
広路	24 間（43.63m）～	広路	44m
一等大路	12 間（21.81m）～	一等大路１類	36m
		一等大路２類	29m
		一等大路３類	22m
二等大路	６間（10.90m）～	二等大路１類	18m
		二等大路２類	15m
		二等大路３類	11m
一等小路	４間（7.27m）～	一等小路	7m
二等小路	2.5 間（4.54m）～	二等小路	4m

②区道における幅員の基本的な考え方

道路の新設などに関しては、道路の構造の一般的技術的基準を定めた政令である『道路構造令』に従うことが基本となります。しかしながら、千代田区の道路については、関東大震災からの震災復興により形成された街区を引き継いでいることから、現在の道路構造令に必ずしも準拠していない路線も存在します。

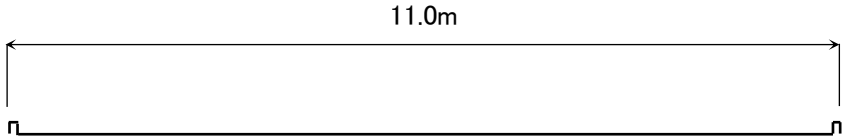
そのため、これまでの区道整備の経緯を踏まえて、幅員区分の考え方を以下の通り整理します。なお、開発事業等で既存道路を含む街区全体の再編を行う場合には、新設される道路は現時点での法令に準拠して構築されます。

幅員区分	区道における位置づけ
6m幅員	・緊急輸送車両の通行に必要となる最低幅員 ・開発許可に必要となる最低幅員
8m幅員	・防護柵が設置可能となる最低幅員 ・一方通行路線において片側 2.5m以上の歩道が確保可能となる幅員
11m幅員	・明治期の市区改正事業における道路区分の最低幅員６間（約 10.8m） ・車線幅員 3.0m×2＋幅員 2.5mの両側歩道が整備可能
12m幅員	・沿道施設の容積率制限の緩和が適用可能な幅員 ・道路構造令における一般的な２車線道路の標準的な幅員
13m幅員	・車線幅員 3.0m×２＋路肩 0.5m×２＋歩道幅員 3.0m×２

なお、現在の区道において構造的に歩車道分離が可能となる全幅員 11mの道路の考え方を示します（次頁参照）。

■幅員 11mの場合の標準的な幅員構成

・歩道なし



・歩道 2.5m 未満

・歩道 2.5m

※相互通行の場合は、路肩を含めた車線幅員 3.0m、歩道幅員 2.5mとする。

全幅員 11mの道路における歩道の幅員を 2.5mとすることで、道路付属物の設置に際しても有効幅員 2.0m（東京都福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル）を確保することができます。

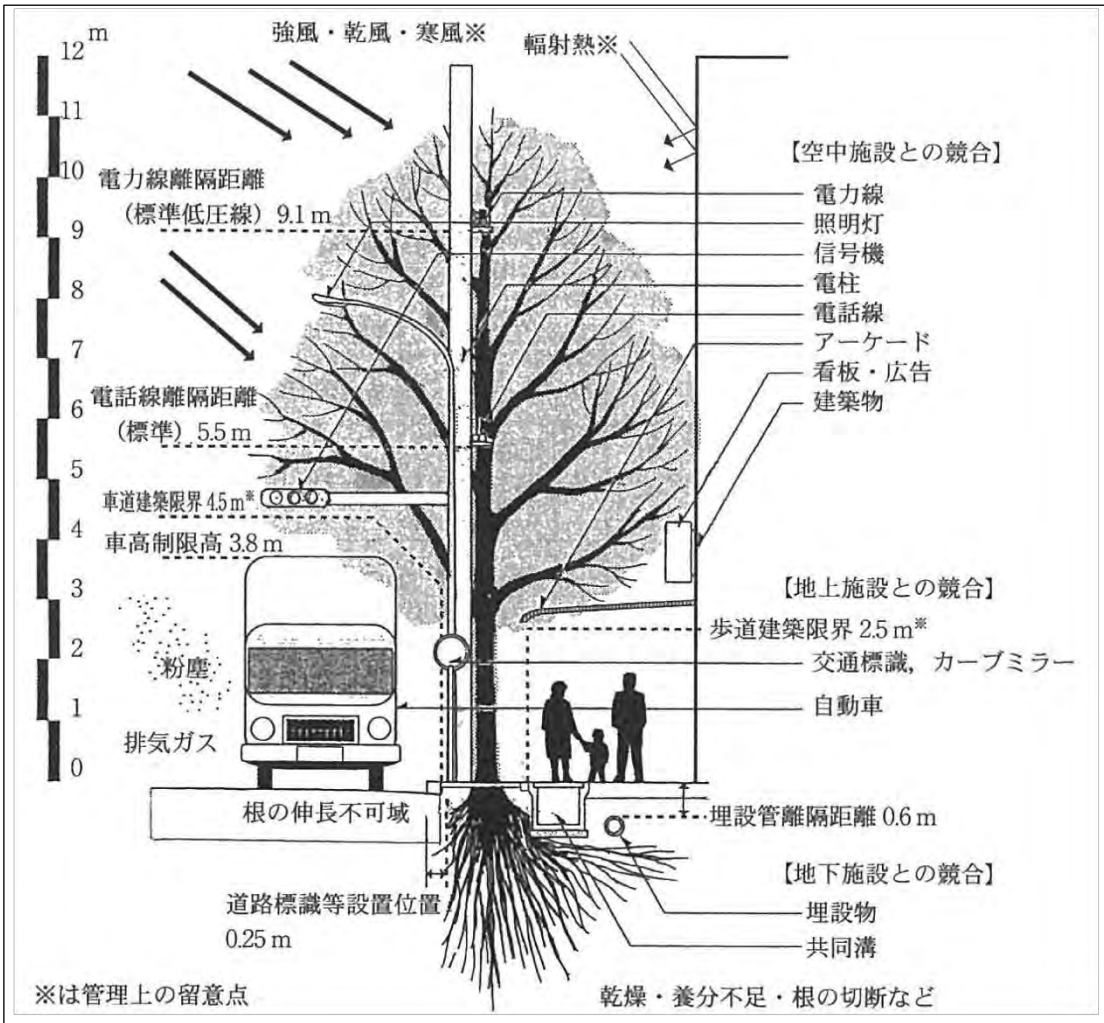
③街路樹の一般的な役割

街路樹の役割は、一般的に「景観向上機能」、「生活環境保全機能」、「緑陰形成機能」、「交通安全機能」、「防災機能」がありますが、緑化される道路の規格・構造、また道路交通特性や沿道土地利用等の地域特性によって求められる役割は異なります。

機能分類	概　　要
景観向上機能	まちなみに統一感を与え、沿道に彩りや季節感、潤いをもたらす等、沿道の景観を向上させる役割があります。
生活環境保全機能	自動車交通による騒音を緩和する役割とともに、植物の呼吸作用によるCO2の固定化や大気汚染物質を吸着する浄化する役割があります。
緑陰形成機能	夏の日差しを和らげ、葉の蒸散作用によって周囲の気温上昇を抑える役割があります。
交通安全機能	歩行者と自動車を分離し歩行者の安全を守る役割とともに、ヘッドライトの眩光防止や、視線誘導により道路の進行方向を分かりやすくさせる役割があります。
防災機能	地震や災害時に沿道の火災による延焼や家屋の倒壊を防ぐ役割があります。

※参考：道路緑化技術基準・同解説（社団法人 日本道路協会）

④道路構造令に定める建築限界



（資料：「道路植栽の設計・施工・維持管理」（一社）経済調査会）

⑤樹種の特性からみた選定における留意事項

樹種の選定については、以下に示すような特性に留意する必要があります。

ア）道路空間適性

建築限界等の空間制約に考慮し、道路幅員に適応した樹高や枝張りの樹種を選定する必要があります。

イ）地域性

生物多様性への配慮の視点から、日本固有の在来種など、千代田区の地域特性に適合した樹種を選択することが望ましいと考えます。

ウ）自然環境適応性

街路樹は、植樹ますという極めて限られた生育空間の中で、排気ガスにさらされるなど、極めて過酷な環境下に置かれることから、「乾陰性」、「耐乾性」、「耐潮性」等の自然環境適応性に配慮する必要があります。

エ）観賞要素

街路樹を景観的な視点から見ると、花、実、葉は観賞要素であり、それらが季節によって色を変えることで良好な道路景観が創出されることになります。シンボルロードなど景観性に優れた道路整備を行う場合には、観賞要素としての花、実、葉に留意する必要があります。

オ）維持管理性

樹木も生き物であり良好な維持管理が必要不可欠です。剪定負担等を考慮すると、生長の遅い樹種が望ましいと考えます。また落葉樹は落ち葉の清掃作業が生じることから、常緑樹の方が維持管理の負担が少ないとも言えます。その他、地下埋設物の多い千代田区において、根の浅い樹種は地下埋設物に与える影響に十分留意する必要があります。

⑤千代田区の代表的な街路樹一覧（植樹本数 10 本以上）

	樹種名	科名	植樹本数※	ア）道路空間適性				イ）地域性	ウ）自然環境適応性			エ）観賞要素			オ）維持管理性	
			（H29.4.1）	樹高	樹木形状	枝張比	枝張試算	（日本原産）	耐陰性	耐乾性	耐潮性	花	実	葉	生長早くない	常緑樹
1	アオギリ	アオギリ科	32本	15m～	卵円・球形	0.4～0.7	6m～	×		○				黄		
2	アキニレ	ニレ科	37本	10m～	卵円・球形	0.4～0.7	4m～	●			○			黄紅	●	
3	アマノガワ	バラ科	20本	－	－	－		－	－	－	－	－	－	－	－	－
4	アメリカフウ（モミジバフウ）	マンサク科	85本	25m～	卵円・球形	0.4～0.7	10m～	×								
5	イチョウ	イチョウ科	986本	30m～	円錐型	0.2～0.4	6m～	×		○				黄		
6	イロハモミジ	カエデ科	11本	10m～	卵円・球形	0.4～0.7	4m～	●	○			赤		紅		
7	エゴノキ	エゴノキ科	52本	～10m	卵円・球形	0.4～0.7	～7m	●			○	白		黄		
8	エンジュ	マメ科	179本	10m～	卵円・球形	0.4～0.7	4m～	×		○	○	白黄	黄	黄		
9	オウゴンモチ	モチノキ科	17本	－	－	－		－	－	－	－	－	－	－	－	－
10	オカメザクラ	バラ科	12本	－	－	－		－	－	－	－	－	－	－	－	－
11	カクレミノ	ウコギ科	66本	～10m	卵円・球形	0.4～0.7	～7m	●	○		○			葉	●	●
12	カツラ	カツラ科	31本	20m～	卵円・球形	0.4～0.7	8m～	●	○			赤		黄		
13	クスノキ	クスノキ科	86本	20m～	卵円・球形	0.4～0.7	8m～	●	○	○	○					●
14	クマシデ（イヌシデ）	カバノキ科	18本	10m～	卵円・球形	0.4～0.7	4m～	－								
15	クロガネモチ	モチノキ科	84本	10m～	卵円・球形	0.4～0.7	4m～	●	○		○		赤		●	●
16	ケヤキ	ニレ科	175本	20m～	盃状型	0.5～0.7	10m～	●		○	○			紅黄		
17	コヒガンザクラ（ヒガンザクラ）	バラ科	17本	～10m	盃状型	0.5～0.7	～7m	－				白				
18	コブシ	モクレン科	10本	8m～	卵円・球形	0.4～0.7	3m～	●		○	○	白		黄		
19	サトザクラ	バラ科	140本	6m～	盃状型	0.5～0.7	3m～	●				紅			●	
20	サラサモクレン（ハクモクレン）	モクレン科	24本	10m～	卵円・球形	0.4～0.7	4m～	×			○	白		黄		
21	サルスベリ	ミソハギ科	53本	～5m	不整形			×		○	○	白、桃他		黄		
22	シナノキ	シナノキ科	20本	15m～	卵円・球形	0.4～0.7	6m～	－								
23	シラカシ	ブナ科	48本	20m～	卵円・球形	0.4～0.7	8m～	●	○		○	淡黄				●
24	スズカケノキ	スズカケノキ科	471本	15m～	卵円・球形	0.4～0.7	6m～	×								
25	スルガダイニオイ（ニオイザクラ）	バラ科	18本	－	－	－		－	－	－	－	－	－	－	－	－
26	ソメイヨシノ	バラ科	157本	7m～	盃状型	0.5～0.7	4m～	●			○	淡紅		紅黄		
27	トウカエデ	カエデ科	860本	15m～	卵円・球形	0.4～0.7	6m～	×				淡黄		紅		
28	トチノキ	トチノキ科	119本	15m～	盃状型	0.5～0.7	8m～	●				白		黄		
29	ナツツバキ	ツバキ科	131本	10m～	卵円・球形	0.4～0.7	4m～	●	○		○	白		紅黄		
30	ノムラモミジ	カエデ科	26本	～10m	盃状型	0.5～0.7	～7m	－						紅		
31	ハナミズキ	ミズキ科	189本	5m～	卵円・球形	0.4～0.7	2m～	×				白紅他	赤	紅	●	
32	ベニバナトチノキ	トチノキ科	64本	－	－	－		×				濃桃		黄	－	－
33	ホワイトラブ	ミズキ科	11本	－	－	－		－	－	－	－	－	－	－	－	－
34	マグノリア	モクレン科	45本	－	－	－		－	－	－	－	－	－	－	－	－
35	モチノキ	モチノキ科	46本	5m～	卵円・球形	0.4～0.7	2m～	●	○		○		赤		●	●
36	ヤマザクラ	バラ科	104本	10m～	盃状型	0.5～0.7	5m～	●				淡紅		紅黄		
37	ヤマボウシ	ミズキ科	235本	5m～	盃状型	0.5～0.7	3m～	●	○			白	赤	黄紅	●	
38	ヤマモモ	ヤマモモ科	167本	20m～	卵円・球形	0.4～0.7	8m～	●	○		○		赤			●
39	ユリノキ	モクレン科	61本	20m～	卵円・球形	0.4～0.7	8m～	×				橙・緑		黄	●	

※：千代田区 道路付属物台帳（平成29年3月）　　※：「－」出典に記載のないもの

出典：ア）「道路緑化技術基準・同解説（社団法人 日本道路協会）」、枝張比のみ「道路植栽の設計・施工・維持管理－安全な街路樹・危険な街路樹－（財団法人 経済調査会）」
出典：イ）「道路植栽の設計・施工・維持管理－安全な街路樹・危険な街路樹－（財団法人 経済調査会）」、「道路緑化ハンドブック（株式会社 山海堂）」
出典：ウ）「道路植栽の設計・施工・維持管理－安全な街路樹・危険な街路樹－（財団法人 経済調査会）」、「道路の樹木（社団法人 道路緑化保全協会）」
出典：エ）「道路植栽の設計・施工・維持管理－安全な街路樹・危険な街路樹－（財団法人 経済調査会）」、「道路緑化技術基準・同解説（社団法人 日本道路協会）」
出典：オ）「道路緑化技術基準・同解説（社団法人 日本道路協会）」