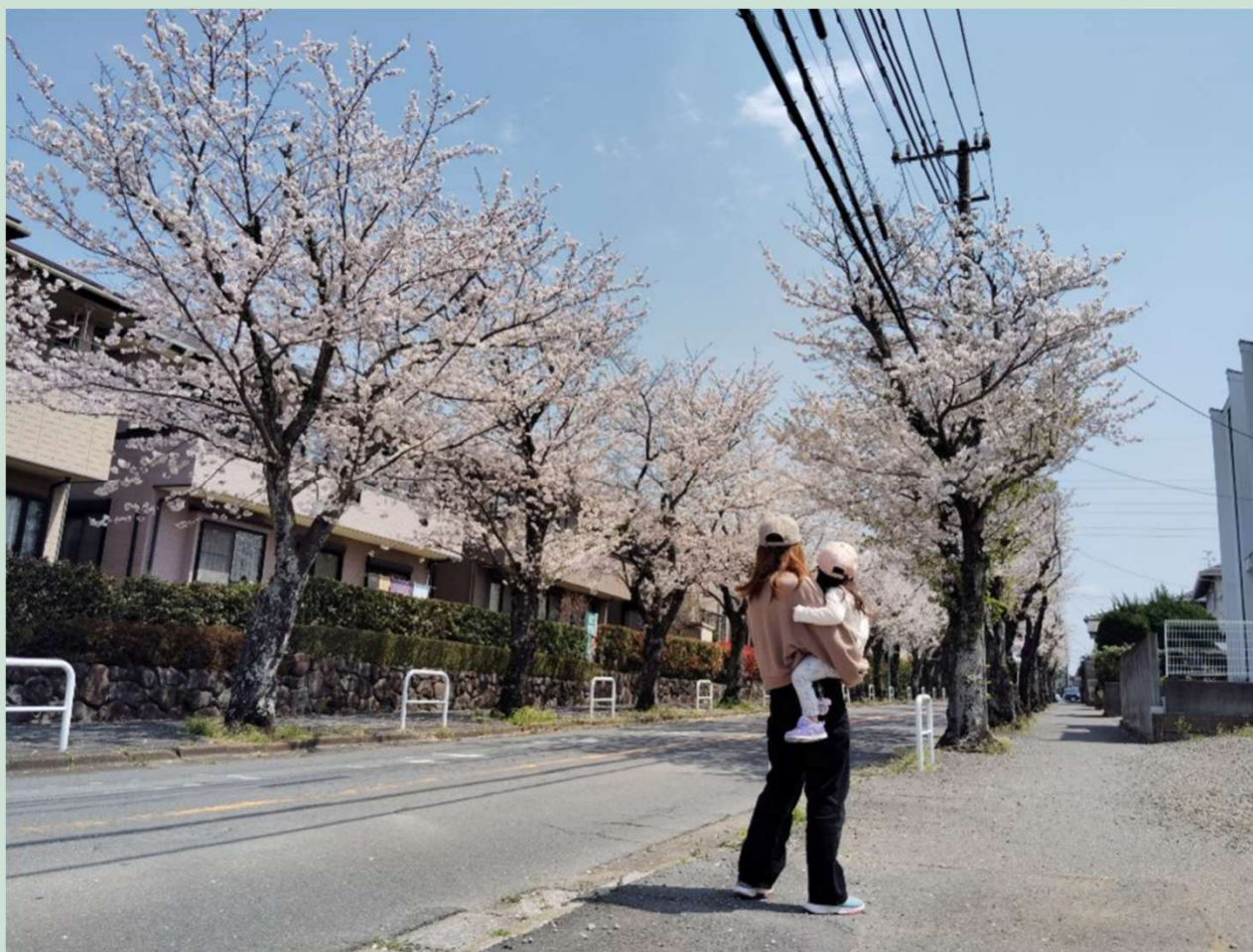


令和8年2月

都市建設部 土木管理課



袖ヶ浦市 街路樹管理計画



みんなで作る 人つどい 緑かがやく 安心のまち 袖ヶ浦



袖ヶ浦市 街路樹管理計画

01

計画策定の背景と目的

1. 背景と目的 1
2. 計画の位置づけ 1
3. 計画期間 1
4. 街路樹の機能 2

02

街路樹の現状と課題

1. 街路樹の植栽状況 4
2. 現在の管理方法 7
3. 街路樹が抱える課題 8

03

街路樹管理の方針

1. 基本方針 19
2. 路線ごとの方針 20
3. 維持管理方針 23

04

実施計画

1. 実施内容 25
2. 実施スケジュール 25



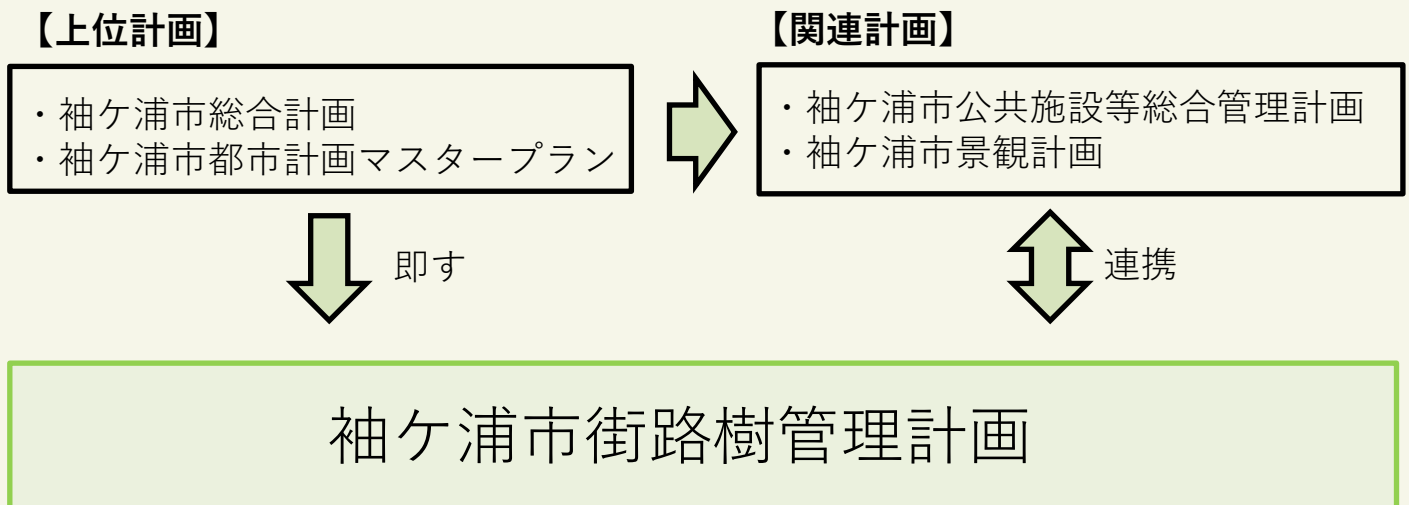
1.背景と目的

本市の街路樹は、昭和40年代からの臨海部の埋立てや福王台地区を始めとした土地
区画整理事業などにより植樹され、景観向上、環境保全、緑陰形成、交通安全、防災
機能といった様々な機能を持ち合わせるとともに、市民生活に「潤い」や「やすら
ぎ」を与え、良好な沿道環境の形成に寄与してきました。

しかしながら、近年、植栽から50年近くが経過した街路樹の大径木たいけいぼくや老木化ろうぼくか、交通
安全障害や美観の低下、維持管理費の増加など様々な課題が顕在化し、市民生活へ影
響を及ぼすようになってきました。

これらを踏まえ、街路樹がより良好に生育できる環境と安全で快適な道路空間との
両立を目指し、併せて、将来に渡り持続可能な街路樹管理を実現するため、本市が所
管する街路樹の基本的な管理方針を定める「袖ヶ浦市街路樹管理計画」を策定するも
のです。

2.計画の位置づけ



本計画は、「袖ヶ浦市総合計画」や「袖ヶ浦市都市計画マスタープラン」を上位計画
とし、「袖ヶ浦市公共施設等総合管理計画」などの関連する各計画と相互に連携し、
整合性を図りながら、本市が所管する街路樹の更新方法や基本的な管理方針について
示すものです。

3.計画期間

計画期間については、「袖ヶ浦市総合計画 後期基本計画」と合わせて、令和8年度か
ら令和13年度までの6年間とします。

街路樹を良好に生育し、安全で快適な道路空間を確保していくためには長期における
維持管理が必要となりますので、必要に応じて適宜計画内容の見直しを行い、適切な街
路樹管理に努めます。



4. 街路樹の機能

街路樹は、私たちの暮らしに様々な良い影響をもたらします。例えば、道路沿いに緑があることで景色が美しくなり、心地よいまちの雰囲気生まれます。また、夏には木陰をつくり、歩行者が涼しく過ごせるようになります。さらに、車の歩道への侵入を防いだり並木効果によるドライバーの視線誘導など、交通安全にも役立ちます。それだけではなく木々が二酸化炭素を吸収し、空気をきれいにすることで、環境の保全にも繋がります。

・ 景観向上



・ 季節感の創出



・ 日陰を創出



・ ドライバーの視線誘導・事故衝撃緩和



しかし、適切な維持管理を行わなければ、街路樹の機能が維持できず、様々な問題が生じてしまいます。

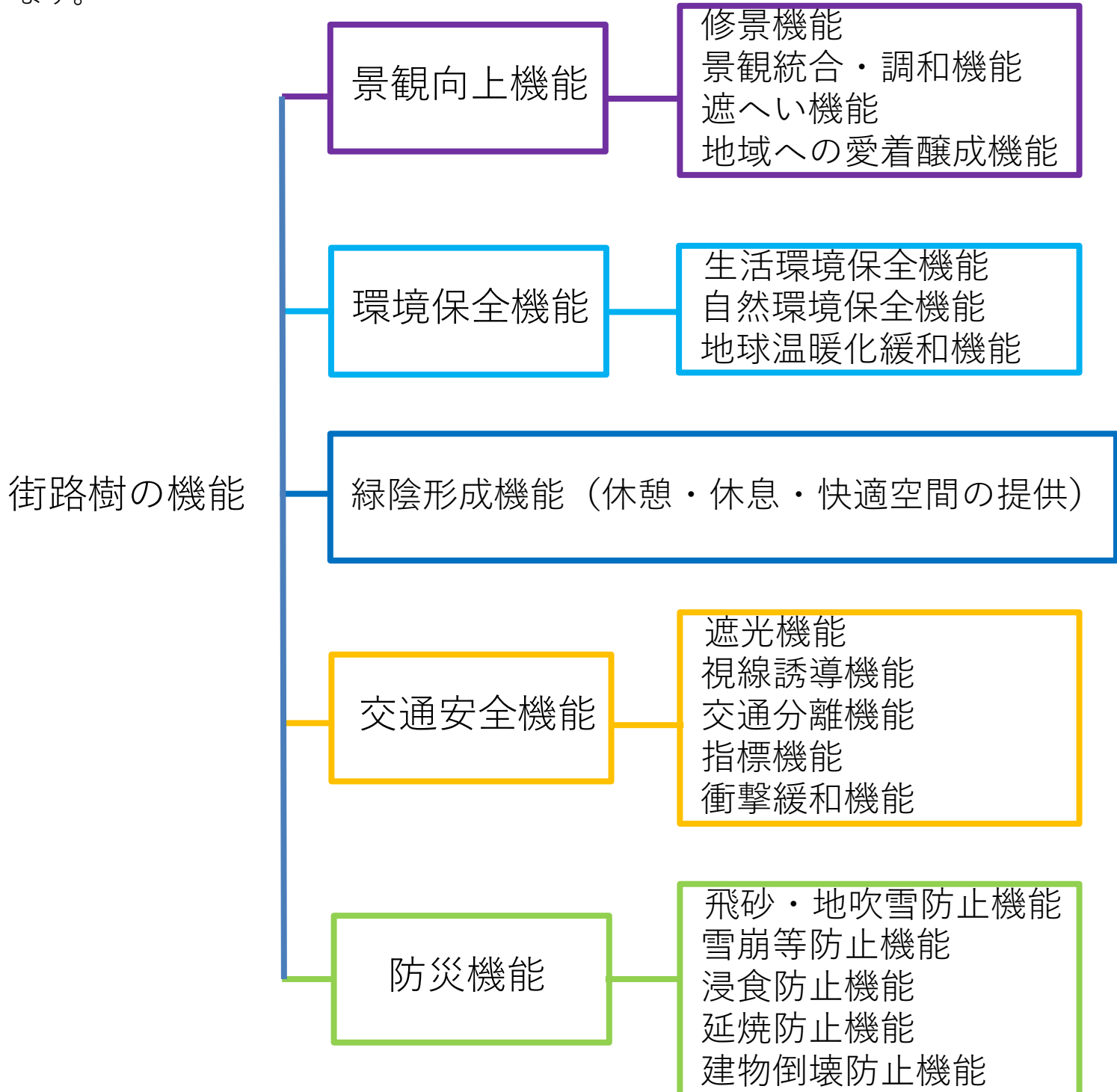
そこで、街路樹管理に係る現状の課題を整理し、今後の樹木の更新や維持管理の基本方針を明らかにしたうえで、効率的かつ持続可能な街路樹管理を行っていくことができます。



計画策定の背景と目的

街路樹の機能

街路樹は、下図に示す様々な機能を有するものとされています。
これらの機能から、街路樹は生活環境面や交通安全面等に、様々な効果をもたらしています。



(参考：道路緑化技術基準・同解説 (平成28年3月) (公益社団法人日本道路協会))



1. 街路樹の植栽状況

市内の街路樹管理数は次のとおりです。（令和7年時点※参考値）

種別	数量	
高木	2,986本	3,603本
中木	617本	
低木	16,030㎡	

（枯木、育成中を含まない）



街路樹の種別について

高木とは樹高3m以上、中木とは樹高60 c m以上、低木とは樹高60 c m未満の樹木と定義します。

管理する街路樹のうち最も多い樹木はイチョウで、昭和40年代からまちづくりに合わせて多くの樹木が植樹されてきました。

順位	樹種	本数
1	イチョウ 	551本
2	アオギリ 	324本
3	サルスベリ 	306本
4	ハナミズキ 	265本
5	サクラ 	189本
6～	その他	1,968本



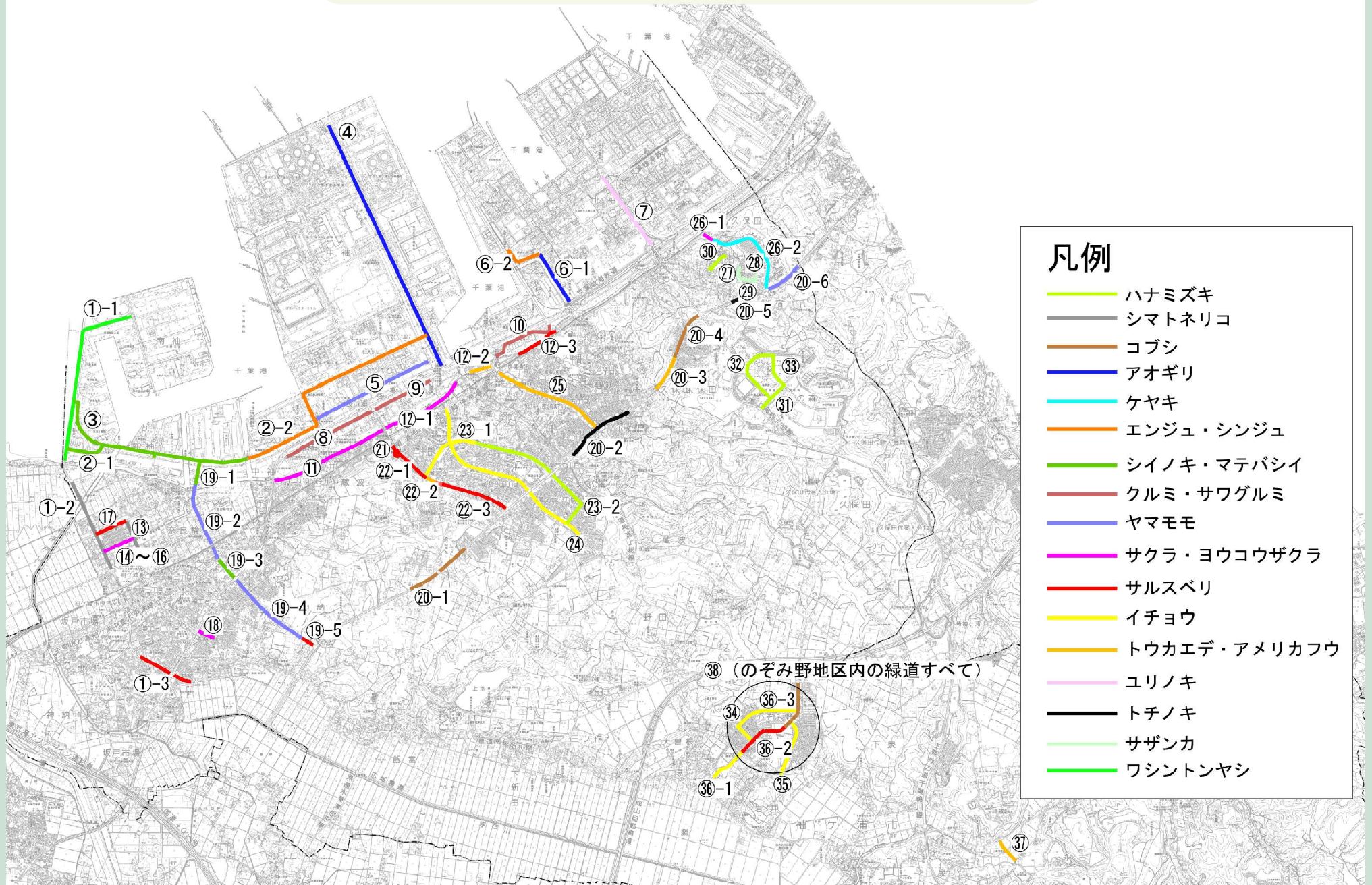
第2章

街路樹の現状と課題

市では、市道37路線及び緑道の街路樹を管理しており、その多くは旧袖地区に分布しています。

番号	路線名	主な樹種	番号	路線名	主な樹種 (高木・中木)
①-1	市道南袖神納線	ワシントンヤシ	⑳-3	市道代宿神納線	トウカエデ
①-2	市道南袖神納線	シマトネリコ	⑳-4	市道代宿神納線	コブシ
①-3	市道南袖神納線	サルスベリ	⑳-5	市道代宿神納線	トチノキ
②-1	市道中袖南袖線	マテバシイ	⑳-6	市道代宿神納線	ヤマモモ
②-2	市道中袖南袖線	エンジュ	㉑	市道蔵波台一丁目15号線	サルスベリ
③	市道南袖4号線	マテバシイ	㉒-1	市道勝下清水頭線	サルスベリ
④	市道長浦中袖線	アオギリ	㉒-2	市道勝下清水頭線	トウカエデ
⑤	市道長浦3号線	ヤマモモ	㉒-3	市道勝下清水頭線	サルスベリ
⑥-1	市道北袖ふ頭線	アオギリ	㉓-1	市道蔵波台線	イチョウ
⑥-2	市道北袖ふ頭線	シンジュ	㉓-2	市道蔵波台線	ハナミズキ
⑦	市道北袖インターチェンジ線	ユリノキ	㉔	市道蔵波鎌倉街道線	イチョウ
⑧	市道長浦4号線	サワグルミ	㉕	市道長浦駅前線	トウカエデ
⑨	市道長浦10号線	サワグルミ	㉖-1	市道笠上代宿線	サクラ
⑩	市道長浦15号線	サワグルミ	㉖-2	市道笠上代宿線	ケヤキ
⑪	市道今井二丁目9号線	サクラ	㉗	市道代宿8号線	サザンカ
⑫-1	市道蔵波9号線	サクラ	㉘	市道代宿9号線	サザンカ
⑫-2	市道蔵波9号線	アメリカフウ	㉙	市道代宿22号線	サザンカ
⑫-3	市道蔵波9号線	サルスベリ	㉚	市道代宿30号線	ハナミズキ
⑬	市道袖ヶ浦駅北口線	シマトネリコ	㉛	市道椎の森1号線	ハナミズキ
⑭	市道袖ヶ浦駅前二丁目48号線	ヨウコウザクラ	㉜	市道椎の森3号線	ハナミズキ
⑮	市道袖ヶ浦駅前一丁目17号線	ヨウコウザクラ	㉝	市道椎の森2号線	ハナミズキ
⑯	市道袖ヶ浦駅前一丁目23号線	ヨウコウザクラ	㉞	市道のぞみ野8号線	イチョウ
⑰	市道西内河高須線	サルスベリ	㉟	市道のぞみ野32号線	イチョウ
⑱	市道袖ヶ浦駅前線	サクラ	㊱-1	市道代宿横田線	イチョウ
⑲-1	市道南袖大野台線	マテバシイ	㊱-2	市道代宿横田線	サルスベリ
⑲-2	市道南袖大野台線	ヤマモモ	㊱-3	市道代宿横田線	コブシ
⑲-3	市道南袖大野台線	マテバシイ	㊲	市道上泉16号線	トウカエデ
⑲-4	市道南袖大野台線	ヤマモモ	㊳	のぞみ野緑道	サザンカ
⑲-5	市道南袖大野台線	サルスベリ			
㉑-1	市道代宿神納線	コブシ			
㉑-2	市道代宿神納線	トチノキ			

樹種別分布図





2.現在の管理方法

現在の街路樹の管理方法は以下のとおりです。

■ 高木・中木管理

- 冬季剪定（3年に1回）：樹木の骨格を整えるための剪定



- 夏季剪定（場合により実施）：落葉の抑制及び乱れた樹形を整えるための剪定
- 病虫害防除（適宜）：病虫害が樹木に及ぼす悪影響を防ぐための薬剤散布
- 落葉処理（落葉時期に数回）：安全で清潔な道路環境を保つための落葉の集収・処分
- 樹木調査（1年に1回）：現在の管理本数及び枯木等を把握するための調査

■ 低木管理

- 低木刈込（1年に1～2回）：低木の形を整えるための刈込



その他、植樹柵・植樹帯の除草、緊急時の対応としての部分的な剪定、伐採、倒木対応も行っています。



3. 街路樹が抱える課題

袖ヶ浦市では、現在の管理方法（P.7）に基づいて街路樹の管理を行っていますが、1～7のとおり課題があります。

1

こそんぼく
枯損木の増加

2

たいけいぼくか
樹形の乱れ・大径木化

3

過密な樹木配置

4

樹種の不統一

5

緑の重複

6

植樹による通行阻害

7

維持管理費の増大





第2章

街路樹の現状と課題

こそんぼく

3-1 枯損木の増加

・ 枯損した街路樹

市道南袖大野台線（ヤマモモ）



市道蔵波台線（ハナミズキ）



市道のぞみ野32号線（イチョウ）



市道長浦10号線（サワグルミ）



街路樹の枯損は、土壌の不適合や不適切な剪定など、様々な原因によって起こります。枯損した街路樹は大雨や強風などといった外力に対して脆弱になり、倒木による車両や歩行者に対するリスクが高まります。

また、街路樹の役割である景観創出機能を著しく低下させ、道路の景観を損ねる印象を与えてしまいます。

倒木による事故を未然に防ぐため、枯損木は早急に伐採する必要があります。

🔍 枯損(こそん)とは？

枯損とは、樹木や植物が枯れて損傷することを指します。

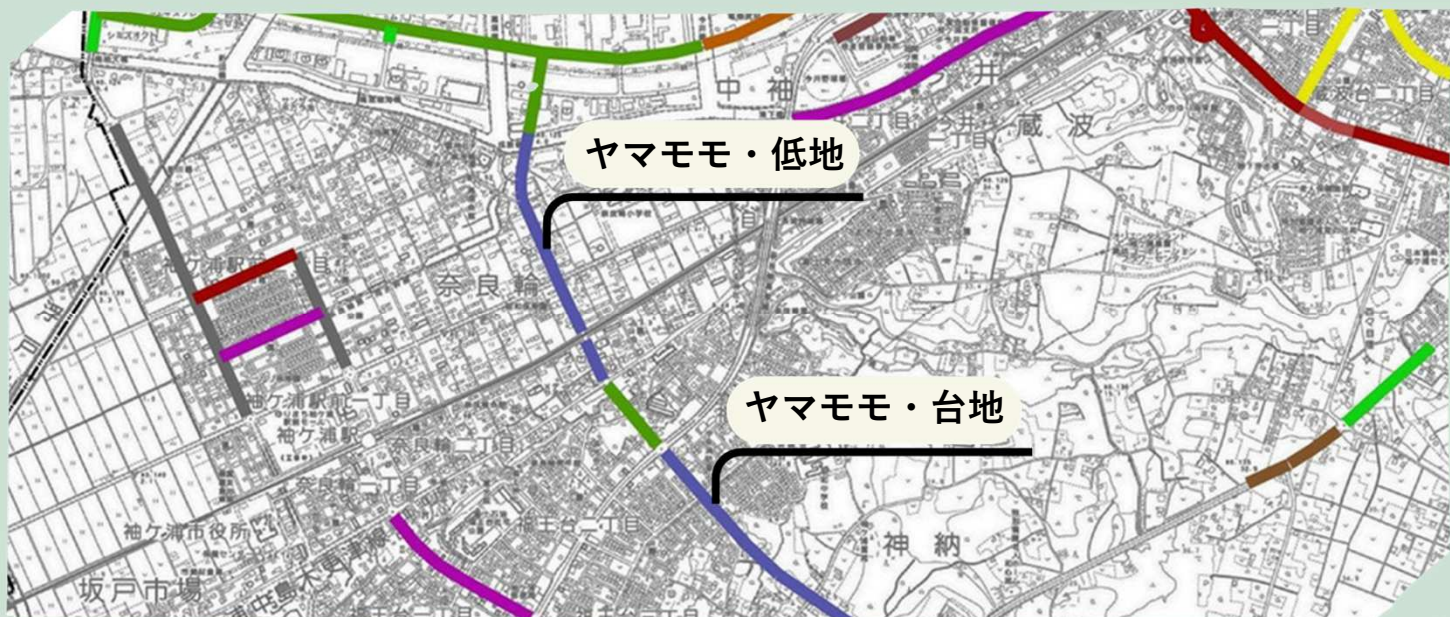
特に、街路樹・公園樹・森林などの管理において使用される用語で、樹木の健康状態を評価する際に重要な概念です。

・街路樹に対する土壌の影響

市道南袖大野台線（ヤマモモ・低地）



市道南袖大野台線（ヤマモモ・台地）



台地に植栽されたヤマモモは樹勢が強いのに対し、低地に植栽されたヤマモモは枯損しているものが多いことが確認されています。これは低地の土壌が粘土質なため過湿であり、過湿環境に適さない樹木であるヤマモモには向かない土壌に植栽されていることが主な原因と推測されます。

適さない土壌に植栽された街路樹は、適切な維持管理を行っても樹勢が弱くなり、やがて枯れてしまいます。健康な街路樹を維持するためには、その樹木に適した土壌への植栽が不可欠です。



第2章

街路樹の現状と課題

たいけいぼくか

3-2 樹形の乱れ・大径木化

・ 樹形の乱れた街路樹

市道中袖南袖線（マテバシイ）



市道勝下清水頭線（サルスベリ）



市道蔵波鎌倉街道線（イチョウ）



市道代宿神納線（トウカエデ）



現在の管理方法では3年に1度の冬季剪定を実施していますが、樹木によっては現在の剪定頻度では道路空間を確保するためにやむを得ず強剪定を繰り返すことになっています。このような剪定サイクルでは樹木の自然な成長プロセスや形状を阻害し、樹形が乱れやすくなります。

また強剪定された樹木は失われた葉の量を補おうとして急速に新しい枝を伸ばしますが急速に成長した枝のため、木質が弱く大雨や強風に対して脆弱な枝となってしまいます。

🔍 強剪定（きょうせんてい）とは？

強剪定とは、樹木の枝を大幅に切り落とす剪定方法のことです。極端な剪定をすると樹木の健康が損なわれる可能性があるため、「必要最小限」にすることが望ましいとされています。



第2章

街路樹の現状と課題

- ・ 枝が大きく張り出した街路樹・大径木化した街路樹

市道長浦10号線 (サワグルミ)



市道袖ヶ浦駅前線 (サクラ)



市道葦波9号線 (アメリカフウ)



市道袖ヶ浦駅前線 (サクラ)



現在の3年に1度の冬季剪定の頻度では樹木の成長速度に間に合わず、樹種によっては民地へ越境したり、歩道幅員を著しく狭めてしまいます。

特に大径木化した樹木は周囲への悪影響を起こしやすく、根上がりによって歩行者及び自転車の転倒を誘発する可能性が高まります。街路樹の更新や根上り対策など、安全な歩行空間を確保する（歩道整備）必要があります。

適切な樹形に整えられず大きくなった樹木は、道路空間に鬱蒼とした印象を与え、景観を阻害するだけでなく、通行阻害の原因となります。

🔍 大径木とは？

大径木（たいけいぼく）とは、幹の直径が大きくなった樹木のことをいいます。

3-3 過密な樹木配置

・ 樹木の過密配置による影響

市道代宿神納線（トチノキ）



市道勝下清水頭線（トウカエデ）



市道南袖大野台線（ヤマモモ）



市道勝下清水頭線（トウカエデ）



街路樹の過密配置は、樹木間の光や栄養の競合により健全な成長を妨げ、倒木や枝折れのリスクを高めます。また、枝葉の密集で視界が悪化し、交通標識や信号が見えづらくなるほか、病害虫の拡大や周辺環境への日照阻害など多方面に悪影響を与えます。

🔍 樹木間の競合

密集した樹木が影を作ると、下層の植物や枝葉が十分な日光を受けられず生育不良になります（光の競合）。また、根が密集することで水の吸収が難しくなり、一部の木が乾燥や枯死するリスクが高まります（水の競合）。さらに、土壌の栄養分を取り合うことで、樹木の成長が阻害され、葉が黄変したり成長が遅れたりします（養分の競合）。

3-4 樹種の不統一

- ・ 樹種が不統一な路線

市道代宿神納線
(サルスベリ・コブシ)



市道代宿神納線
(サルスベリ・トチノキ)



市道代宿神納線
(トチノキ・トウカエデ)



市道今井二丁目9号線
(イチョウ・サクラ)



街路樹が路線ごとに統一されていない場合、異なる樹種や樹形が混在し、それぞれの特徴が強調されることで、道路全体の景観に統一感が欠け、不揃いな印象を与えてしまいます。

適切な剪定を実施し、各樹木の形状を整えたとしても、個々の樹種が持つ葉の色や大きさ、成長速度、枝ぶりなどの違いが残るため、不統一感は完全には解消されません。その結果、街路の美観が損なわれ、統一感のある街並みの形成が難しくなり、景観の質が低下する要因となります。

3-5 緑の重複

・背後地と緑の重複路線

市道長浦中袖線（アオギリ）



市道中袖南袖線（エンジュ）



市道代宿神納線（トウカエデ）



市道長浦15号線（サワグルミ）



街路樹は、道路景観を形成する重要な要素ですが、周囲に多くの樹木がある場合、街路樹自体の存在感が薄れ、視覚的な効果が減少します。

本市では、「袖ヶ浦市緑の保全及び推進に関する条例」に基づき、企業の皆様のご協力により、緑化の確保に努めています。沿道に隣接する企業用地内の樹木と街路樹により、緑が重複している場合もあり、沿道の樹木を活用することで緑の景観が確保されます。

3-6 植樹による通行障害

- ・ 狭隘歩道への植樹による通行障害

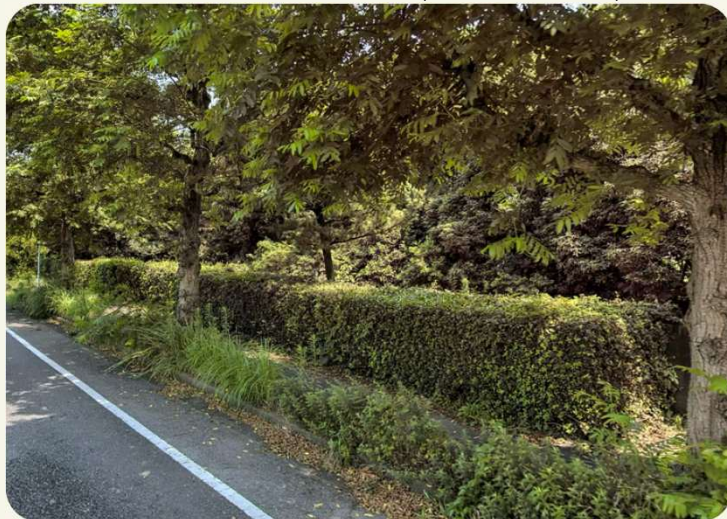
市道笠上代宿線（サクラ）



市道笠上代宿線（サクラ）



市道長浦15号線（サワグルミ）



市道長浦15号線（サワグルミ）



街路樹による歩道狭隘は、歩行者の安全性、景観のバランス、インフラ維持などに対して多方面のデメリットをもたらします。特に、狭い歩道では歩行者が車道に出て歩かなければならない状況が発生する可能性があり、交通事故のリスクが高まります。

適切な剪定によって歩道狭隘を解消できるケースもありますが、元々の幅員が狭い場合など街路樹があること自体が通行の障害になってしまうケースもあります。

安全な歩行空間を確保するため、街路樹の伐採・伐根、植樹樹の撤去、舗装復旧による歩道整備が必要です。

🔍 狭隘（きょうあい）とは？

狭隘とは、空間や範囲が狭く、余裕がないことを指します。

特に、道路・土地・建築物・都市計画などの分野で使われることが多い用語です。



第2章

街路樹の現状と課題

- ・ 緑道における通行障害や隣接する民地への越境

のぞみ野緑道（サクラ）



のぞみ野緑道（イチョウ）



のぞみ野などの緑道（歩道）においては、成長速度の速い高木が植樹されており、樹木の枝が歩行者に接触してしまい、安全な通行障害の原因となります。また民地と十分な離隔がない場所では、樹木の枝が民地へ越境してしまいます。

- ・ 低木による見通し障害

市道代宿神納線（ヒラトツツジ）



市道代宿神納線（ヒラトツツジ）



地形や道路形状によっては、植栽された低木により歩行者及びドライバーの見通しを障害してしまいます。近年、平成通り沿いの開発道路と幹線道路との交差点部において、このようなケースが見受けられます。

開発道路と幹線道路

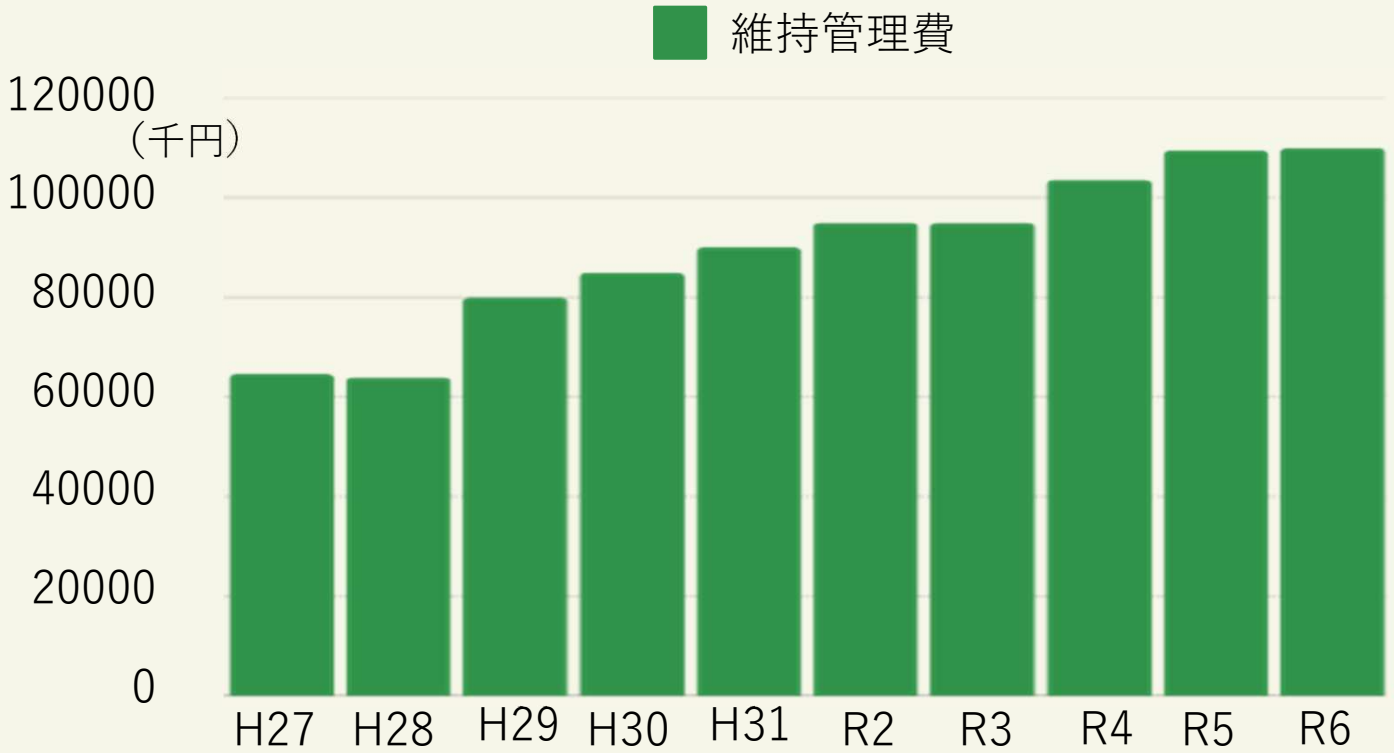
開発道路 新しい住宅地（分譲地など）に設けられる道路のこと。

幹線道路 交通量が多く道幅が広い道路のこと。



3-7 維持管理費の増大

・街路樹管理委託に係る維持管理費の推移



剪定等に係る労務単価上昇や土地区画整理事業等による樹木の管理数の増加により平成27年から令和6年までの10年間で約4500万円（1.72倍）の維持管理費が増加しています。そのような状況下において、限られた財源で樹木を適切に管理するためには様々な工夫が必要となります。

次章では、これまでに示した現状と課題を解決するため、限られた財源の中で樹木を適正に管理するための基本的な方針を示します。

🔍 労務単価とは？

労務単価とは、正式名称を公共工事設計労務単価といい、公共事業などにおける労働者の賃金基準となる単価です。国や自治体が毎年公表し、職種や地域ごとに異なります。近年の上昇は、人手不足、働き方改革、物価高騰等が主な要因となっています。特に、建設工事や除草作業は労働者の高齢化が進み、若手人材確保のためにも賃金の引き上げが必要とされています。

労務単価は、平成24年から13年連続で上昇しており、平成24年時と比較すると全職種の全国平均で85.8%も増加しています。（平均上昇率4.93%/年）※国土交通省HPより

1. 基本方針

1 枯損木の増加

3 過密な樹木配置

5 緑の重複

6 植樹による通行障害

- ・ 枯損木
- ・ 過密となった樹木
- ・ 他の緑と重複した樹木
- ・ 安全な通行障害となる樹木

撤去!

枯損木等の減少!
倒木のリスク減少!



7 管理費用の増大

管理本数減によるコスト削減!

維持管理費 (剪定費等)

維持管理費 (剪定費等)

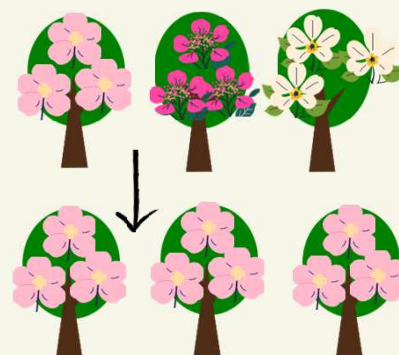
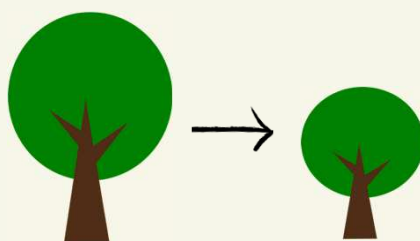
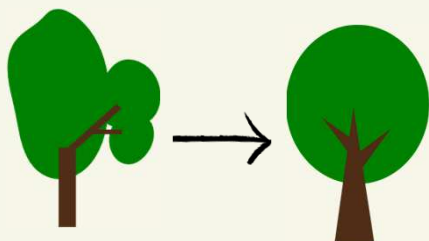
削減



2 樹形の乱れ・大径木化

削減した費用で
良好な歩行空間の確保!
良好な景観形成!

4 樹種の不統一



・ 樹形を整える剪定

・ 大径木化した樹木の更新

・ 路線での樹種統一

街路樹の適切な管理には多くの維持管理費用と時間を要します。

枯損木や安全な通行障害となる樹木、土壌の合わない街路樹や樹勢が著しく弱くなった街路樹等を撤去し、管理本数を減らすことで管理費用の削減を図りながら、適切な維持管理を実施していきます。

2. 路線ごとの方針

(1) 高木伐採路線

下記路線では、土壌や環境の不適合による枯損、緑の重複、植樹箇所の不適當、樹木の不統一が見られます。そのため、高木の伐採・伐根を実施し、安全で良好な歩行空間を確保し、併せて、剪定や植樹柵の除草に係る管理費用の削減を図ります。

番号	路線名	方針	樹木種類	対象街路樹本数	伐採本数
②-1	市道中袖南袖線	高木伐採	マテバシイ	24	24
②-2	市道中袖南袖線	高木伐採	エンジュ	107	107
		高木伐採	シンジュ	49	49
		高木伐採	マテバシイ	10	10
		高木伐採	スダジイ	1	1
③	市道南袖4号線	高木伐採	マテバシイ	40	40
④	市道長浦中袖線	高木伐採	アオギリ	254	254
⑤	市道長浦3号線	高木伐採	ヤマモモ	18	18
		高木伐採	ヤナギ	1	1
⑥-1	市道北袖ふ頭線	高木伐採	アオギリ	70	70
⑥-2	市道北袖ふ頭線	高木伐採	シンジュ	39	39
⑦	市道北袖インターチェンジ線	高木伐採	ユリノキ	50	50
		高木伐採	ニセアカシア	16	16
⑧	市道長浦4号線	高木伐採	サワグルミ	34	34
		高木伐採	クルミ	9	9
⑨	市道長浦10号線	高木伐採	サワグルミ	23	23
		高木伐採	クルミ	4	4
⑩	市道長浦15号線	高木伐採	サワグルミ	52	52
		高木伐採	アメリカフウ	1	1
⑪	市道今井二丁目9号線	高木伐採	イチョウ	1	1
		高木伐採	マツ	4	4
		高木伐採	クスノキ	1	1
		高木伐採	ビワ	2	2
		高木伐採	ヤマモモ	1	1
		高木伐採	モミジ	1	1
⑫-1	市道蔵波9号線	高木伐採	イチョウ	1	1
		高木伐採	ビワ	2	2
⑫-3	市道蔵波9号線	高木伐採	サルスベリ	75	75
			合計	890	890

(2) 高木間引伐採路線

下記路線では、街路樹の過密配置が見られ、樹木同士が密集していることで日照や通風が不十分になり、一部の樹木が成長不良を起こしています。このような状況では街路樹本来の美観や機能が十分に発揮されず、全体の景観が乱れる要因となるため、適切な樹木間隔を確保し、健全な成長を促す必要があります。

そこで、樹木の成長を促進し、より均整の取れた景観を形成するとともに、維持管理にかかる費用の削減を図る観点から、高木の間引伐採を実施していきます。

番号	路線名	方針	樹木種類	対象街路樹本数	伐採本数
⑫-2	市道蔵波9号線	高木間引伐採	アメリカフウ	28	14
⑰	市道蔵波台一丁目15号線	高木間引伐採	サルスベリ	14	7
⑳-1	市道勝下清水頭線	高木間引伐採	サルスベリ	52	26
⑳-2	市道勝下清水頭線	高木間引伐採	トウカエデ	34	17
⑳-3	市道勝下清水頭線	高木間引伐採	サルスベリ	61	30
㉓-1	市道蔵波台線	高木間引伐採	イチョウ	83	41
			合計	272	135

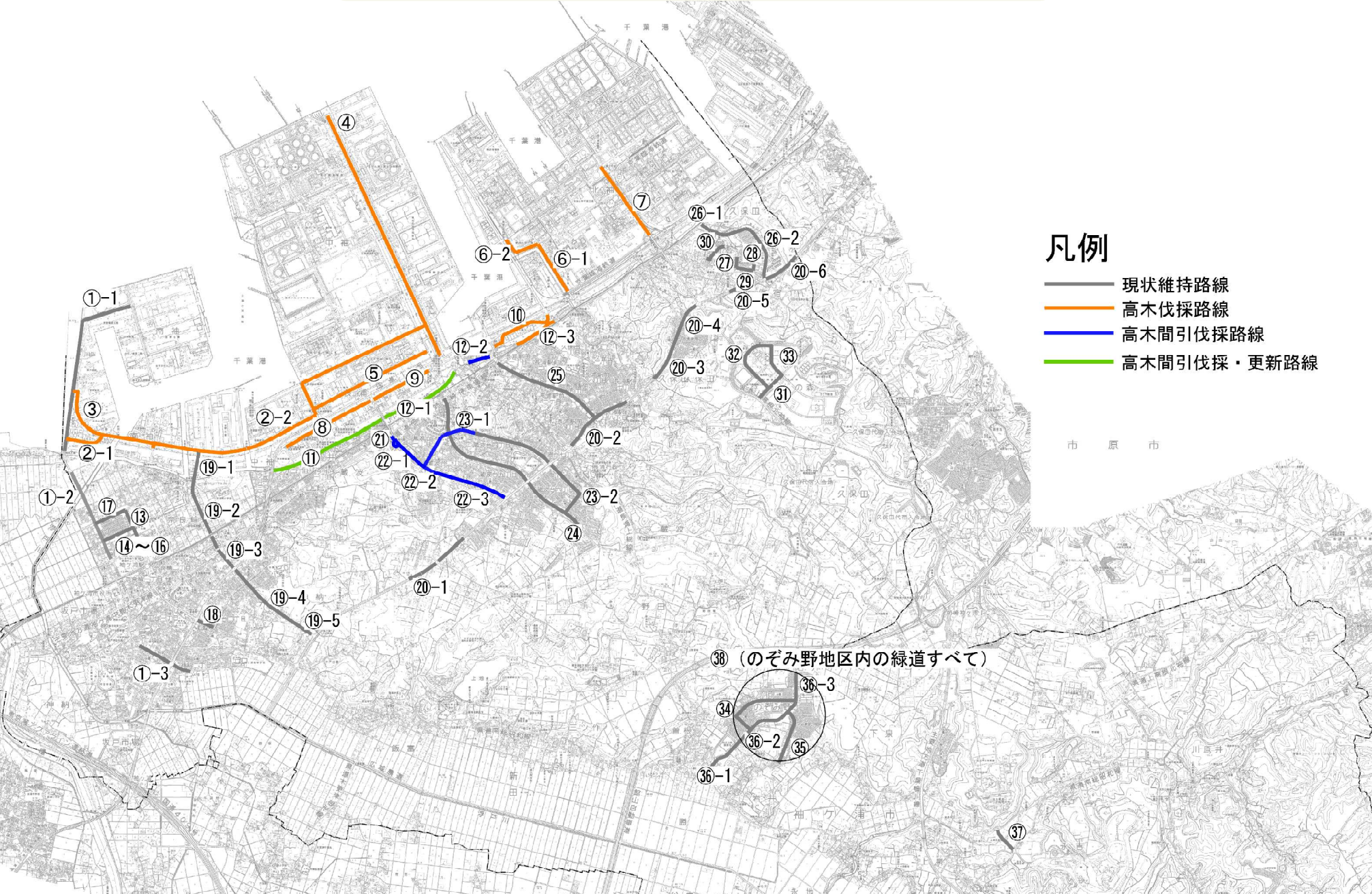
(3) 高木間引伐採・更新路線

下記路線では、街路樹の過密配置が見られ、健全な成長が妨げられている状況が見られます。さらに、樹木の大径木化が進行していることにより、根や枝の広がりや歩道や車道の空間を圧迫し、通行の安全性や道路インフラへの影響が懸念されます。

そのため、間引伐採を実施するとともに、老朽化した樹木については適切な樹種に更新を行います。

番号	路線名	主な樹種	方針	樹木種類	対象街路樹本数	伐採本数	更新本数
⑪	市道今井二丁目9号線	サクラ	高木更新・間引伐採	サクラ	87	87	30
⑫-1	市道蔵波9号線	サクラ	高木更新・間引伐採	サクラ	51	51	20
				合計	138	138	50

計画期間での取組路線



凡例

- 現状維持路線
- 高木伐採路線
- 高木間引伐採路線
- 高木間引伐採・更新路線

市 原 市

㉟ (のぞみ野地区内の緑道すべて)

3.維持管理方針

(1) 高木・中木管理

樹木の特性や立地条件、周囲への影響、剪定コスト等を鑑み、下記路線の樹木について、適正な維持管理に努めることとします。

また、管理本数や枯損等を把握するため、樹木調査・点検を実施します。

番号	路線名	樹木種類	街路樹管理本数
①-1	市道南袖神納線	ワシントンヤシ	98
①-2	市道南袖神納線	シマトネリコ	9
①-3	市道南袖神納線	サルスベリ	60
⑪	市道今井二丁目9号線	サクラ	30
⑫-1	市道葦波9号線	サクラ	20
⑫-2	市道葦波9号線	アメリカフウ	14
⑬	市道袖ヶ浦駅北口線	シマトネリコ	13
⑭	市道袖ヶ浦駅前二丁目48号線	ヨウコウザクラ	13
⑮	市道袖ヶ浦駅前一丁目17号線	ヨウコウザクラ	9
⑯	市道袖ヶ浦駅前一丁目23号線	ヨウコウザクラ	9
⑰	市道西内河高須線	サルスベリ	8
⑱	市道袖ヶ浦駅前線	サクラ	35
⑲-1	市道南袖大野台線	ヤマモモ	12
⑲-2	市道南袖大野台線	ヤマモモ	6
⑲-3	市道南袖大野台線	マテバシイ	25
⑲-4	市道南袖大野台線	ヤマモモ	98
⑲-5	市道南袖大野台線	サルスベリ	14
⑳-1	市道代宿神納線	コブシ	47
		サルスベリ	3
⑳-2	市道代宿神納線	トチノキ	26
		サルスベリ	19
⑳-3	市道代宿神納線	トウカエデ	29
		トチノキ	1
⑳-4	市道代宿神納線	コブシ	21
		トチノキ	8
⑳-5	市道代宿神納線	ミカン	18
		トチノキ	2
⑳-6	市道代宿神納線	ヤマモモ	21
㉑	市道葦波台一丁目15号線	サルスベリ	7
㉒-1	市道勝下清水頭線	サルスベリ	26
㉒-2	市道勝下清水頭線	トウカエデ	17
㉒-3	市道勝下清水頭線	サルスベリ	31

番号	路線名	樹木種類	街路樹管理本数
㉓-1	市道蔵波台線	イチョウ	42
㉓-2	市道蔵波台線	ハナミズキ	94
㉔	市道蔵波鎌倉街道線	イチョウ	229
㉕	市道長浦駅前線	トウカエデ	101
㉖-1	市道笠上代宿線	サクラ	15
㉖-2	市道笠上代宿線	ケヤキ	149
㉗	市道代宿8号線	サザンカ	25
㉘	市道代宿9号線	サザンカ	8
㉙	市道代宿22号線	サザンカ・ゲッケイジュ	35・1
㉚	市道代宿30号線	ハナミズキ	9
㉛	市道椎の森1号線	ハナミズキ	43
㉜	市道椎の森3号線	ハナミズキ	50
㉝	市道椎の森2号線	ハナミズキ	69
㉞	市道のぞみ野8号線	イチョウ	89
㉟	市道のぞみ野32号線	イチョウ	88
㊱-1	市道代宿横田線	イチョウ	60
	市道代宿横田線	サザンカ	43
㊱-2	市道代宿横田線	サルスベリ	60
㊱-3	市道代宿横田線	コブシ	16
㊲	市道上泉16線	トウカエデ・サクラ	51・1
㊳	のぞみ野緑道	多種	463
		合計	2490

(2) 低木管理・植樹柵等の除草

低木管理については、歩行者やドライバーの見通しを阻害しないよう周囲への影響を考慮し、また緑道については歩行者の通行阻害にならないよう適正に刈込を行います。

植樹柵及び植樹帯の除草については、繁茂状況に応じて適宜対応します。

1.実施内容

第3章で示した管理方針に基づき、伐採等の対策を行うことにより、街路樹の良好な生育環境と安全で快適な道路空間を確保し、併せて維持管理費の削減を図りながら持続可能な街路樹管理を目指します。

2.実施スケジュール

実施年度	番号	路線名	方針
令和8年度	㉑	市道蔵波台一丁目15号線	高木間引伐採
	㉒-1	市道勝下清水頭線	高木間引伐採
	㉒-2	市道勝下清水頭線	高木間引伐採
	㉒-3	市道勝下清水頭線	高木間引伐採
	㉓-1	市道蔵波台線	高木間引伐採
令和9年度	㉔-1	市道中袖南袖線	高木伐採
	㉔-2	市道中袖南袖線	高木伐採
令和10年度	㉕-1	市道北袖ふ頭線	高木伐採
	㉕-2	市道北袖ふ頭線	高木伐採
	㉖	市道北袖インターチェンジ線	高木伐採

実施スケジュールについては、袖ヶ浦市総合計画第3期実施計画期間である令和8年度から令和10年度までの3カ年の実施内容を記載しています。

緊急性や経済情勢、環境の変化等に対応するため、各年度の実施内容が変わることがあります。

なお、令和11年度から令和13年度については、本計画の中間見直しを行い、検討します。