

街路樹植栽・維持管理ガイドライン(案)に対するパブリックコメントの意見と回答

| No. | 提出者 | 該当頁        | 頂いたご意見  | 左記に対する県の考え方  |
|-----|-----|------------|---|--|
| 1   | 個人  | P.1        | 「害虫対応のための高木の強剪定」<br>修正意見⇒「害虫対応や維持管理費削減による止むを得ない高木の強剪定」<br>修正理由:予算不足で止むを得ない強剪定しているという実態があると思うため。   | 高木の強剪定は、害虫対応だけではなく、その他の要因による強剪定が行われていることも考えられますので、修正を検討させていただきます。  |
| 2   | 団体  | P.1        | 害虫対策のための高木の強剪定、剪定の基本を逸脱した強剪定や経年的な...<br>理由:強剪定は、害虫対策のためだけに行われているわけではなく、あらゆる場面で行われている。   | 高木の強剪定は、害虫対応だけではなく、その他の要因による強剪定が行われていることも考えられますので、修正を検討させていただきます。  |
| 3   | 団体  | P.1        | 「トポピカスポット」及び「トポピカルロードづくり」とは何か、その定義を明記していただけないでしょうか。   | 沖縄県全島緑化県民運動推進会議事務局による全島緑化事業(令和5年度事業計画)において、施策展開の一つとして、「花と緑のトポピカスポット&トポピカルロードづくり」が挙げられています。概要としては、空港・港湾、観光地、主要なアクセス道路等の緑化となります。   |
| 4   | 団体  | P.1        | 「効率的・効果的な維持管理」についてですが、沖縄県が目指す「世界水準の観光地に相応しい良好な沿道景観の形成」に必要な予算と人的資源(供給能としての発注者・受注者側の人員)はどれくらい必要とお考えでしょうか。   | 「世界水準の観光地に相応しい良好な沿道景観の形成」については、短期的目標及び中長期的目標を段階的に達成していくものとしております。  |
| 5   | 団体  | P.1        | SDGsについてですが、沿道計画計画には、「15.陸の豊かさを守ろう」と関係団体との連携を考慮するのであれば「17.パートナーシップで目標を達成しよう」も含まるのではないのでしょうか。  | 「15.陸の豊かさを守ろう」は生物多様性及び生態系の保全に係る目標であり、都市生態系において街路樹等の沿道植栽が果たす役割もあると考えられます。また、「17.パートナーシップで目標を達成しよう」についても持続可能な良好な沿道景観を形成していくためには、行政や地域、ボランティア、企業等と連携した取組が必要となります。したがってこれらの目標についても関連記述に追記(P1)させて頂きまます。   |
| 6   | 団体  | P.1        | 「沖縄らしい」とは何か、その定義を明記していただけないでしょうか。   | 「沖縄らしい」とは、「～美ら島沖縄～花と樹木の沿道景観計画」(令和4年9月 沖縄県)において、「都市地域」や「自然地域」の地域の特性にあわせて、沖縄の自然や歴史、伝統や文化を感じさせることと示しております。また、観光地として花や草花など華やかさも演出することで、沖縄らしい世界水準の観光地にふさわしい沿道景観形成につなげていくとしております。  |
| 7   | 団体  | P.1        | 「世界水準」とは何か、その定義を明記していただけないでしょうか。  | 「新・沖縄21世紀ビジョン基本計画」では「世界水準の観光地にふさわしい沿道景観形成に取り組む」とされており、「世界水準」という言葉は、国内外から沖縄を訪れる方に沖縄の魅力やおもてなしの心を伝えたいという意味合いが込められております。   |
| 8   | 団体  | P.1        | 「良好な沿道景観」とは何か、その定義を明記していただけないでしょうか。   | 「～美ら島沖縄～花と樹木の沿道景観計画」(令和4年9月 沖縄県)(P32)では、「良好な沿道景観形成」として、次の5つの要素を挙げております。<br>①雑草の草丈が常に低い状態で管理されている。<br>②街路樹に係る道路利用上の安全性が確保されている。<br>③街路樹は弱剪定による矯正型自然樹形が基本形となっている。<br>④草花等により華やかな景観が形成されている。<br>⑤歩道幅員等の周辺環境を踏まえたバランスの良い植栽、剪定となっている。<br>※(本ガイドラインP3表中にも記載)   |
| 9   | 個人  | P.1,2      | 車を運転している時、車道や歩道から出てくる際に植えられている木や草で歩行者や車が見えないことがあります。車が出てくる所は、片側5mずつ植えないことは出来ないのでしょうか。特に、植栽計画の寄せ植えで見えなくなるので、本当に辞めてほしいです。お願いします。  | P.81.82に示す図2.5.1、図2.5.2の問題箇所改善フローにおいて「交差点のコーナー部及び横断歩道から概ね10mの範囲は高木撤去」としております。今後は、本ガイドライン(案)を活用し、改善に努めてまいります。   |
| 10  | 個人  | P.2        | 「1 良好な沿道景観形成の取組」<br>意見⇒図1.2での 1 重点管理路線...と文が整合しないので分かり難い。   | 「～美ら島沖縄～花と樹木の沿道景観計画」の基本方針では、「良好な沿道景観形成の取組」として、重点管理路線と一般管理路線の管理区分の設定を挙げており、ご指摘を踏まえ、図1.2についても同基本方針と整合を図るよう、修正したいと考えております。  |
| 11  | 団体  | P.2        | 性能規定方式を導入している路線では雑草が抑えられているので全路線に拡大してはどうでしょうか？  | 全路線への対象拡大に向けて関係各位との調整を行い、課題解決を図っているところであります。   |
| 12  | 団体  | P.2        | 「短期目標」と「中・長期的目標」は具体として、どれくらいの期間を想定されているのでしょうか。  | 短期的目標は早期に効果を発現できる対応(雑草管理、草花植栽など)、中長期的目標は効果の発現に一定の時間を要する対応(街路樹の植替えなど)と考えており、厳密な期間を設定しているものではありませんが、一つの目安としては、短期的目標は5ヶ年、中長期的目標は10ヶ年程度を想定しております。  |
| 13  | 個人  | P.2        | 短期目標、中長期目標の達成に向けた取組が、「～計画策定」のみとなつていますが、「～に取組む、実施する等」は無いのでしょうか。計画だけ立てて終わりとならないか危惧されます。   | 計画策定で終わらず、計画に基づいた具体的な取組を進めていくことが重要であると考えておりますので、末尾に「～が必要となり、計画に基づく具体的な取組みを進めていく。」と追記いたします。   |
| 14  | 団体  | P.2<br>P.3 | 問題箇所の改善において、景観を重視しているが、枝葉が伸びることで、道路標識や信号の視認阻害、回避のための車線逸脱による隣車線走行の車両との接触や大型車両同士の対向車線にはみ出さなければ、すれ違いが出来ない等の問題は重大な事故に繋がることから最大の問題と考えます。よって表2.5.2「街路樹管理の主な問題」として考えるべき。<br>また、その問題を認識して頂き、維持管理予算の縮減などで遅らせることなく、緊急に対策してもらいたい。維持が難しいのであれば、そもそも成長しない植物にするか撤去が必要だと考えます。 | 交通安全の問題はご指摘のとおり、重要な問題であります。これらの主な問題箇所の改善フローをP.81.82の「図2.5.1.2」に示しております。本ガイドライン(案)を活用し、改善に努めてまいります。   |
| 15  | 団体  | P.3        | 現在の状態:追加⑤植栽樹の狭隘化や被覆化が進み、樹木の衰えや枯死が多い。<br>理由:植栽樹を小さくして、その上、裸地を覆うことによって樹木が半枯れたり、枯れてしまっているところが見られる。   | ご指摘については、現在の状態の「④歩道幅員等の周辺環境を踏まえた植栽、剪定となっていない」に包含されているものと考えておりますので、注釈で⑤に示す内容を加筆します。   |
| 16  | 団体  | P.3        | 「カスタム」とは何でしょうか。また「性能規定型」とは何でしょうか。また、その反対の規定もあるのででしょうか。  | カスタムとは、都市地域(市街地、住宅地、観光地)、自然地域(農村田圃、山林、海岸、景勝地)等の地域の特性(沿道タイプ)に応じ、地域住民等の関係者の意見を聞きながら、個別に沿道景観を形成していくものとしております。対して、スタンダードは、ゾーニングや道路規格等に応じた標準的な類型を示しております。<br>性能規定型道路維持管理方式は、受託業者のノウハウや技術力を最大限発揮させる方式であり、要求水準(雑草の草丈)を満たしていれば、除草回数や除草方法について受託業者の判断となります。これに対して、仕様規定型道路維持管理方式は、除草回数を定めて発注する方式のことを示します。 |

| No. | 提出者 | 該当頁  | 頂いたご意見  | 左記に対する県の考え方   |
|-----|-----|------|---|---|
| 17  | 団体  | P.3  | 現在の状態がそのまま続く④国内外から訪れる方々におもてなしの心が伝わらない。<br>修正:④国内外から訪れる方々に、美しい沖縄の景観を活かしたおもてなしの心が伝わらない。<br>理由:何のおもてなしが分からないので、美しい沖縄の景観を創っておもてなしをすることを明確にする。   | ご指摘を踏まえ、文言修正の検討をさせていただきます。  |
| 18  | 個人  | P.4  | 「～目標達成に向けては、現状を踏まえた段階的な対応とする。」とあるが、具体的な対応を明示する必要があるのではないのでしょうか。   | ご指摘については、まずは短期的目標を達成し、段階的に中・長期的目標を達成するという、本ガイドラインP3の図1.3で示す取り組みの進め方のことであり、「～段階的な対応(P3の図1.3参照)とする。」と追記いたします。   |
| 19  | 団体  | P.4  | 修正:に努めるとともに、従来方法を検証しながら、低コストの手法についても探求する。<br>理由:膨大で劣悪な植栽を「良好な沿道景観の形成」に改善できる金は、沖縄県にはないと思うので、低コストで出来る方法を徹底して考える必要がある。   | ご指摘を踏まえ、文言修正の検討をさせていただきます。  |
| 20  | 個人  | P.4  | 過去にも計画やマニュアルが策定されていますが、現状の状態(P.3)となっている原因は何でしょうか。考察した上で、原因解消の方策等も示すべきではないでしょうか。予算不足、人員不足、が原因であれば、それらへの対応策も記載する必要があるように感じます。   | 現在の状態となった要因として、予算不足や体制も要因の一つだと考えておりますが、まずは、本ガイドラインにより良好な沿道景観に向けた植栽や維持管理の基本的な考え方を示し、行政、事業者、県民で共通認識を持つための行動指針を示すことが必要と考えております。さらに、効果的・効率的な維持管理など持続可能な美効性ある仕組みづくりに努めてまいります。  |
| 21  | 個人  | P.5  | 「重点管理路線の中でも課題が明確である区域をモデル区域」<br>修正意見⇒「重点管理路線の中でも課題が明確なモデル区域」<br>修正理由:モデル区域はR4計画で既に決定済みのため。  | ご指摘を踏まえ、文言修正の検討をさせていただきます。  |
| 22  | 個人  | P.5  | 「特に、県民や観光客に印象を与えるエリアを「最重点管理区域」として、整備を図る。<br>修正意見⇒「特に、県民や観光客に印象を与える「最重点管理区域(重点管理路線の中でも課題が明確な那覇空港線、国際通り・県庁前(県道32、42号))」の整備を早期に図る」<br>修正理由:「最重点管理区域」はR4計画で決定済みであり、路線名を記述したほうが早期整備箇所が分かり易いため。 | ご指摘を踏まえ、文言修正の検討をさせていただきます。  |
| 23  | 個人  | P.6  | 「モデル区域の計画策定、2重点管理区域における計画策定」<br>意見⇒R4沿道景観計画では最重点管理区域はR7大阪万博に向けた施工であった。残すところあと2年なので急ぎ計画書が必要である。大いに期待するところであり、出来次第、公表願いたい。  | 最重点管理区域(2ヶ所)及びモデル区域(2ヶ所)について地域や関係者の意見を聞きながら計画を策定することとしており、公表についても検討もさせていただきます。  |
| 24  | 団体  | P.7  | 「無電柱化」が進めば、県内の沿道景観はかなり向上されると思われませんが、それに加えて、沿道に設置されている広告・看板等も沿道景観を悪化させていると思われるので、こちらについても、対応策を検討していただけないでしょうか。   | ご指摘については沿道景観向上に向けた課題の一つとして、屋外広告物法を所管する部局とも連携しながら対応を検討していきます。  |
| 25  | 団体  | P.7  | 「カーボンニュートラルへの貢献」としての二酸化炭素吸収について、沖縄県の街路樹等では、どれだけの量の二酸化炭素を吸収しているのでしょうか。その他、カーボンニュートラルへの貢献としては、CO2排出量を削減するセメントを使用しない「ジオポリマーコンクリート」などを用いた沿道景観整備については、検討されていないのでしょうか。                          | 街路樹のCO2固定能については算出できておりませんが、脱炭素に向けた取組みとして必要であると認識しております。効果的・効率的な道路管理の情報収集に努めてまいります。  |
| 26  | 団体  | P.8  | 「世界遺産へのルート」は、世界文化遺産へのルートで、世界自然遺産へのルートは重点管理路線にはならないのでしょうか。沖縄本島北部の県道2号線、西表の県道白浜南風見線など、世界自然遺産地域に位置する道路こそ、他に類をみない沿道景観を演出できる区間ではないのでしょうか。ぜひ、重点管理路線として選定いただき、世界に類を見ない沿道景観としての整備をご検討ください。        | 重点管理路線については、今後、県民等の意見も踏まえ、段階的に重点管理路線を追加していくこととしており、提案の路線等も含めて検討していくことになるものと考えております。   |
| 27  | 団体  | P.8  | 重点管理路線はどのような基準で選定されたのでしょうか。<br>今後、対象路線は追加していくのでしょうか？  | 重点管理路線については、「～美ら島沖縄～花と樹木の沿道景観計画」(令和4年9月 沖縄県) (P35)で示す管理区分の設定に選定方法が示されております。今後、県民等の意見も踏まえ、段階的に重点管理路線を追加していくこととしております。  |
| 28  | 個人  | P.9  | 図1.9の説明が文章にない。<br>意見⇒この後に、モデル区域位置図、重点管理区域図(那覇空港線、国際通り・県庁前(県道32、42号))を、R4沿道景観計画書よりも詳細の図で入れてほしい。<br>理由:詳細の位置図を入れることで、当面実施する範囲が明確となるため。  | 文章中に図1.9の説明を追記します。なお、本ガイドラインは、街路樹の植栽・維持管理の基本的な考え方を示すものであることから、重点管理区域及びモデル区域については詳細なものではなく概要を示すこととしたいと考えております。   |
| 29  | 団体  | P.12 | 環境保全機能として、以下についてもご検討ください。<br>➢ヤンバルクイナ、イリオモテヤマネコなどの野生生物のロード・キル対策<br>➢のり面工事を行う際の事前の環境調査及び環境保全措置対策<br>➢沿道景観を悪化させているのり面のギンネム防除対策(ギンネム防除対策マニュアル 沖縄県 令和4年3月)                                    | 沿道における環境保全機能向上の観点から、ご指摘にある3点は重要な対策であると考えております。自然環境に配慮した道路維持管理として今後の課題とさせていただきます。  |
| 30  | 団体  | P.20 | 沖縄らしい沿道景観づくりの為にどのように活用すべきでしょうか。   | 本ガイドラインは、「良好な沿道景観形成」のための基本的な考え方を示すものとともに、「沖縄らしい世界水準の観光地にふさわしい良好な沿道景観形成」の目標達成のための指針となるものであります。また、行政実務担当者、造園業者及び県民等の間で共通の認識を持つための考え方を示したものであります。  |
| 31  | 個人  | P.22 | 表1.2.1 意見⇒「大型種植栽間隔10m程度」は特に重点管理路線では適切と考える。ただ、H24.3月県道路緑化基本マニュアルにおける高木植栽間隔20m、40mとは整合しないが、どう考えればいいのか？  | 沖縄県道路緑化基本マニュアルを策定後のR4年5月に決定された『新・沖縄21世紀ビジョン基本計画』を踏まえて策定した『～美ら島沖縄～花と樹木の沿道景観計画』(R4年9月)においては、「沖縄らしい世界水準の観光地に相応しい沿道景観形成」を目標としています。本ガイドラインは、沿道景観計画の目標達成のために街路樹植栽・維持管理の基本的な考え方を示したものであることから、本ガイドラインを活用して進めていくこととなります。 |
| 32  | 個人  | P.22 | 表1.2.1 意見⇒大型種の樹高表示は可能か？   | 大型種の樹高については、自然環境下での潜在的な樹高の情報は文献等で示されておりますが、植栽基盤が制限された道路環境下での樹高情報は少ないことから、表示を控えております。樹高目安については、P.25の「図1.3.1景観形成機能等を十分に発揮させるための樹高目安」に示しております。   |

| No. | 提出者 | 該当頁          | 頂いたご意見   | 左記に対する県の考え方  |
|-----|-----|--------------|--|--|
| 33  | 個人  | P.25         | 急に「緑化目標」と記載がありますが、急に出てきた単語であり分かりにくいので、記載を改めた方がよいのではないのでしょうか。   | ご指摘を踏まえ、本ガイドラインの考え方を明確にするため、「樹形別の枝張り(樹冠幅)と樹高との比率(W/H比)」も参考とする」に修正します。  |
| 34  | 個人  | P.25         | 「勘案すること」とあるが、勘案したものを示すことが、本ガイドラインの役割ではないのでしょうか。  | ご指摘を踏まえ、本ガイドラインの考え方を明確にするため、「樹形別の枝張り(樹冠幅)と樹高との比率(W/H比)」も参考とする」に修正します。  |
| 35  | 個人  | P.25         | 出展「道路緑化技術基準」に準じているようですが、亜熱帯性気候である本県に適しているか検証検討した上で反映させる必要があるのではないのでしょうか。   | 沖縄県は本州とは異なる亜熱帯性気候であることから、気候に左右する内容については十分に検証する必要があると考えております。本ガイドラインは、気候等を問わない内容について、道路緑化基準を引用しております。   |
| 36  | 個人  | P.25         | 「架空線と街路樹の共存を図る必要がある」のは当然のことで、共存を図るための手法や維持管理等を示すべきではないのでしょうか。  | 架空線と街路樹の共存については、電線管理者との協議等を踏まえていく必要があると考えております。今後の維持管理の参考とさせていただきます。   |
| 37  | 個人  | P.26<br>P.25 | 道路ができるより先に電柱が立ち並んでいる光景がよく見受けられます。(P.26写真の「ホウオウボク／那覇市道」にも植栽柵の中に電柱が立っているように見えます。) 沖縄県は無電柱化率が全国8位、九州で1位という記事を見ました。植栽と無電柱化はセットで沿道景観の向上に繋げるべきだと思います。架空線との共存ではなく架空線をなくすべきだと思います。樹木の根が邪魔で電線地中化が難しいと聞いたことがありますが、世界水準の沿道景観を目指すなら樹木と電線地中化が共存できる技術をガイドラインで示して普及させてほしいと思います。 | 無電柱化を契機とした沿道景観形成においては、本ガイドラインに沿って、適切な植栽・維持管理を進めてまいります。また、電線地中化に伴う、街路樹根系への影響については、「2.2樹木の成長に配慮した植栽基盤」も考慮して対応することとします。   |
| 38  | 団体  | P.28         | 県と地域住民が一体となって草花等の植付けを拡大するべきではないのでしょうか  | 行政と地域住民等が一体となって草花等の植付けを行うことで、良好な沿道景観向上を図られると考えます。今後は、既存の道路ポランテアだけでなく、新たな連携も検討し、これまで以上に多様な主体が草花植栽等の取組に参画できるような仕組みづくりを進めていきます(P.104参照)。  |
| 39  | 団体  | P.33         | 南国的な雰囲気を出すにはヤシの植栽が望ましいです。その理由として国内では沖縄でしか見られない風景だからです。   | 市街地や観光地において華やかな景観形成が必要な場合は、樹種選定においてヤシを候補に含めております(P.56「表2.1.7ゾーンニング及び道路規格に応じた樹種分類(都市地域)」)。  |
| 40  | 団体  | P.33         | 中央分離帯のコンクリートによる封鎖は止めてほしいです。ポランテア団体と協働して草花などで飾った方がきれいです。  | 中央分離帯でのポランテア活動は維持管理作業に危険が伴うため、活動範囲外としているところがあります。沿道景観上の観点からは、コンクリート等を使用した被覆ではなく、植栽が望ましいと考えております。今後は、低頻度で管理できる植栽、官民連携による植栽管理等も含め効果的・効率的な道路管理に努めてまいります。(官民連携の維持管理体制については、P.104参照)。 |
| 41  | 個人  | P.40~47      | 自然地域における植栽計画ですが、沖縄の場合は綺麗な海があるので出来れば高木を植えないで芝だけにしたいと思っています。高木が邪魔でせっかくの綺麗な景色が見れなくなるので、許田IOを出た所の国道の様に植えてもツツ位がいいと思います。以上、緑陰も大事とは思いますが、今はおじいちゃんも日傘をさして歩いているのを見ました。計画の中でも観光客へのおもてなしとありました。沖縄の場合は、あまりすぎて鬱蒼としています。さっぱりさせて、歩きやすい歩道をお願いします。                                | 海岸沿い等の景観が綺麗な区間については、自然景観の支障となるような植栽は無くても良いケースもあるかと思われます。P.82の「図2.5.2自然地域における問題箇所改善フロー」では、自然景観を阻害する区間についての対応を記載しております。  |
| 42  | 団体  | P.48         | しかしながら、雑草対策のために、……結びついておらず、修正:しかしながら、枯死木の発生や雑草対策のために、植栽帯(柵)を張りコンクリート等の人工構造物による地表面被覆を行うことによる枯死など、樹木本数が減少している実態により、緑量が実感できず、理由:高木本数は10万本もあるということですが、現実には、その半数もないように思います。樹木本数が相当少なくなっていること、元気がない樹木が多いことで緑量が実感できないと思います。   | ご指摘を踏まえ、文言修正の検討をさせていただきます。   |
| 43  | 団体  | P.48         | (表2.1.1)これらに加えて<br>⑧ 不適切な強剪定による枯死木の発生<br>⑨ 植栽柵の狭隘化と裸地面の被覆化による樹勢の衰えと枯死木の発生<br>⑩ 植栽環境に合わない樹種植栽による不良木の発生<br>⑪ 台風後の枝折れなどの手入れ不足による不良木の発生<br>理由:高木剪定のポランテア時に、いたるところで常に見られることです。  | ご指摘についても、問題点として考えられるため、補足説明として追記いたします。   |
| 44  | 個人  | P.48         | 表2.1.1 中へ「架空線と街路樹の共存」も追記してはどうでしょうか。(P.25でも課題として取り上げられているため)  | 架空線と街路樹との競合により、強剪定され、生育不良に繋がる可能性があることから、「①生育不良・形姿不良」に包含しております。   |
| 45  | 団体  | P.48         | 日差しが強い沖縄では緑陰のある植栽(特に都市部)が必要かと思えます。   | 都市地域においては緑陰の形成が求められていることから、P.22に示す植栽間隔において、都市地域の植栽間隔を緑陰形成を目的とした設定を目安としてしております。   |
| 46  | 個人  | P.53         | 問題のある樹種で落葉・落果がある樹木を設置するも見直して欲しいです。普天間から伊佐にかけて歩いていて時に奥で足をひねってしまいました。お年寄りも歩いていて琉大病院も出来るので、出来れば今すぐにも伐採した方がいいと思います。お金の問題もあるとは思いますが改善はすぐには難しいと思いますが、今後の計画で実施検討の程お願いします。(新聞で叩かれているのを見ますが、剪定いつもありがうございませう。)   | 問題のある落葉・落果箇所については、P.81.2に示す図2.5.1.2の問題箇所改善フローに示されております。当該フローに沿って、落葉落果の回収体制構築を検討した上で、それが困難であれば、撤去し、異なる樹種へ更新する、等の対応を検討していくこととなります。   |
| 47  | 団体  | P.60         | 所々植栽柵には切り倒された街路樹の根元だけが残っていて、処置が半端なので景観上見苦しいです。   | これらの切株への対応については、P.81.82の「図2.5.1.2問題箇所改善フロー」に沿って、更新内容を判断し、必要となる基盤深度に応じて切株除去を行う旨を本ガイドラインに記載しております。   |
| 48  | 団体  | P.68         | また、切り残り剪定がされており、樹木の腐朽の原因になっている。とくに、必要以上の……理由:剪定は、適切な位置で行わなければ、カルスが発達しないために、切り残り部分が腐朽し、樹木全体に広がる可能性がある。  | 具体的な剪定技術については、日本造園建設業協会発行「街路樹剪定ハンドブック」等のマニュアルを基本とした対応を行う必要があると考えておりますので、P.75に剪定管理の際に活用すべきマニュアル等を掲載しております。  |

| No. | 提出者 | 該当頁  | 頂いたご意見   | 左記に対する県の考え方   |
|-----|-----|------|--|---|
| 49  | 団体  | P.68 | 強剪定された街路樹は街路樹の景観的価値がなくなるので、もっと観光資源として扱ってほしいです。路線によっては禁止する対策もあって良いのかと思います。  | 強剪定された街路樹は、景観的価値が低下し、腐朽進行による危険木化も懸念されます。したがって、本ガイドラインでは、P.70に良好な沿道景観形成のための剪定管理として、「矯正型自然樹形を基本とした剪定」を行うことが望ましい旨を記載しています。   |
| 50  | 団体  | P.68 | 剪定枝を燃料化、チップ化するなど、リサイクル方法もご検討ください。  | 現在においても、剪定枝をチップ化し堆肥等に活用している事例もございます。今後は、脱炭素社会に向けた取組みとして、今後の街路樹管理への参考とさせていただきます。   |
| 51  | 個人  | P.68 | 計画の策定には、剪定を現場で経験し、知識と技術をもち資格(街路樹剪定士指導員等)をもっている人を数名入れる。植栽基礎診断士や病害虫の専門家を入れ、現場で働く人達の役に立つ計画書にするべきだと思います。   | 本ガイドラインは、良好な沿道景観形成のための街路樹の植栽や維持管理における基本的な考え方を示したものであります。個別の技術マニュアルについては、既存のマニュアル等を参考にするとともに、必要に応じて策定を検討していきます。また、技術マニュアルを策定する際には、当該分野の専門家の意見も反映させる必要があると考えております。  |
| 52  | 個人  | P.68 | 仕様書の作り直しが必要。法と安全を守るために、道路構造令の建築限界を入れる。沖縄県内に植栽されているガジュマル・モモタマナ・アカガ等の剪定方法を写真を使って表す。  | 建築限界の確保は、道路構造令において明記されており、車両交通の安全確保の前提条件となるものです。これまでは必ずしも沿道の条件や道路規格(歩道幅員など)に応じた樹種選定や植栽間隔ではなかったことも考えられます。本ガイドラインは、街路樹の植栽や維持管理の基本的な考え方を示すものであり、今後は、本ガイドラインにより適切な植栽を段階的に適用していきたいと考えております。また、具体的な剪定方法等については、P.75に示す剪定に係るマニュアルを参考にしつつ、今後、必要に応じて個別樹種の見本剪定を示すことも検討します。 |
| 53  | 個人  | P.68 | 発注者に造園技術と知識が不足しているは、景観は良ならない。各土木事務所数名の専門知識をもった人を配置すべきだと思います。   | 良好な沿道景観の形成にあたっては、職員の技術力の向上に努めるとともに、専門職員の配置については、関連する部署全体で方向性等の検討をしていきたいと考えております。  |
| 54  | 個人  | P.69 | 表2-3-1 意見⇒文章だけでは分かり辛い。図等を加えての丁寧な説明が欲しい。  | 表2.3.1については、「図2.3.1 街路樹の統一美」の図中に示しておりますので、合わせてご確認頂けますと幸いです。   |
| 55  | 個人  | P.70 | (3)良好な沿道景観形成のための剪定管理、として「～を今後検討する」とありますが、具体的な対策・取組の記載や例を記載すべきではないでしょうか。  | ご意見に係る表現が確認できませんでしたが、剪定管理の具体的な対策・取組の記載に努めてまいります。  |
| 56  | 個人  | P.72 | 最終行「～について十分に検討することとする」とあるが、「他の手立」となりうる対策も例示すべきではないでしょうか。検討時間が十分に無いことが強剪定へ至る原因の一つとも考えられます。現在の記載だと何も変わらず、強剪定されるのではないのでしょうか。  | 他の手立については、括弧書きにある様に「病害虫、落葉落果」に対する他の対応が出来ない場合等となっており、P.78～97に記載されております。  |
| 57  | 個人  | P.73 | 表2-3-2 意見⇒文章だけでは分かり辛い。図等を加えての丁寧な説明が欲しい。  | 表2.3.2については、簡単ではありますが、「図2.3.3 剪定タイプのフロー」の図中に示しておりますので、関連がわかるように説明文を追記します。   |
| 58  | 団体  | P.73 | ・太くなり過ぎた枝は切り落とさないように注意する。<br>理由：現場を見ていると、太い枝も切り落としているが、太くなり過ぎた枝の切り口は、カサの発達による治癒が出来ないことがあるので、注意が必要である。  | ご指摘を踏まえ、文言修正の検討をさせていただきます。<br>なお、具体的な剪定技術については、日本造園建設業協会発行の「街路樹剪定ハンドブック」等のマニュアルを基本とした対応を行う必要があると考えておりますので、P.75に剪定管理の際に活用すべきマニュアル等を掲載しております。   |
| 59  | 団体  | P.73 | 強剪定となった場合でも、細い枝を2～3割程度残すように剪定を行う。<br>理由：細い枝を2～3割程度残すことで、枯死を避けることが出来る上、樹勢の回復を早めることが出来る。   | ご指摘を踏まえ、文言修正の検討をさせていただきます。<br>なお、具体的な剪定技術については、日本造園建設業協会発行の「街路樹剪定ハンドブック」等のマニュアルを基本とした対応を行う必要があると考えておりますので、P.75に剪定管理の際に活用すべきマニュアル等を掲載しております。   |
| 60  | 個人  | P.73 | 写真2.3.2 意見⇒これはP.70の説明写真か？  | ご指摘のとおりです。写真2.3.2を文章の近くに移動します。  |
| 61  | 団体  | P.74 | 挿入・・・強剪定が必要な場合でも太くなり過ぎた枝(径10cm～15cm)は切り落とさないように注意する。<br>理由：太くなり過ぎた枝の切り口はカサの発達による治癒が出来ないことがあり、樹木全体に腐朽が広がる可能性があるため、注意が必要です。  | ご指摘を踏まえ、文言修正の検討をさせていただきます。<br>なお、具体的な剪定技術については、日本造園建設業協会発行の「街路樹剪定ハンドブック」等のマニュアルを基本とした対応を行う必要があると考えておりますので、P.75に剪定管理の際に活用すべきマニュアル等を掲載しております。   |
| 62  | 個人  | P.74 | 1)「防風でも折れないリスクに強いしっかりした構造をつくる“骨格づくりの剪定”とは何でしょうか。具体的に記載して欲しいです。抽象的すぎて理解できません。また、現実的に可能なのでしょうか。  | 構造の剪定は、米国とドイツにて実施されている剪定手法となり、安定した樹体構造への改善を目的としています。ポイントを以下に示します。<br>①最下方の下枝を見極め、これのみを維持<br>②主幹は中心となる1本を見極め、これのみを維持<br>③存続させる主枝を見極め、これを維持<br>④樹高に対する樹幹幅の割合を90・60%に保つ<br>⑤剪定する枝の直径は5cmを超えない  |
| 63  | 個人  | P.76 | 芝への張り替えやロボット芝刈り機での除草などがあるが、そもそも一面に芝を張るほどの広大な植栽樹を作らないで交差点部分やバス停周辺など、人の視線を集める場所に魅力的な植栽を作り、きちんと管理しているという印象を持たせるようにした方が良いのではないかと。<br>高木の根元部分についてもコンクリート舗装をして高木自体を目立たせて、高木が無い交差点などの箇所に花壇を設置した方がすっきりした道路の印象になるのではないかと。 | 人の視線を集める場所において、魅力的な植栽を整備することが望ましいです。芝については、海岸や観光地等の沿道環境によっては魅力的な植栽の一つと考えております。また、高木の根元部の処理や草花等を植栽した花壇整備についても、沿道景観向上に向けての課題です。本ガイドラインでは、P.58に示す防草及び景観向上に有用であると評価する芝及び地被植物の活用も示しています。   |
| 64  | 個人  | P.77 | 管理しやすい植樹帯<br>意見⇒「歩道舗装面には緑石を設置しない」は有効性は実証されているのか。舗装端部の破損の懸念もあるので、関係者の十分な議論が必要と考える。  | 歩道舗装面には緑石を設置しない事例については、有効性を現在実証実験中でございます。指摘の通り、舗装破損もあり、今後の記載については検証を踏まえ修正を行う可能性もございます。  |
| 65  | 個人  | P.77 | 「(2)管理しやすい植樹帯」とあるが、段差解消、芝植栽への更新、植樹帯改良へ“実施する、取り組む”という意味で記載しているのでしょうか。そうであれば、いつまでに、誰が、実施する、取り組む等の記載が必要ではないでしょうか。   | 歩道舗装面には緑石を設置しない事例については、有効性を現在実証実験中でございます。指摘の通り、舗装破損もあり、今後の記載については検証を踏まえ修正を行う可能性もございます。  |
| 66  | 個人  | P.78 | 11 行目「適切な処理」とは何でしょうか。  | 「適切な処理」とは、法令に準拠した廃棄処分を示しております。ご指摘を踏まえ、文言を修正させていただきます。   |

| No. | 提出者 | 該当頁   | 頂いたご意見  | 左記に対する県の考え方   |
|-----|-----|-------|---|---|
| 67  | 個人  | P.78  | 異常支柱の補正確認は通常巡回について、P.78の概要へも記載してはどうでしょうか。   | ご指摘を踏まえ、文言修正の検討をさせていただきます。  |
| 68  | 団体  | P.79  | 追加これらに加えて<br>⑧ 不適切な強剪定による枯死木の発生<br>⑨ 植栽樹の狭隘化と裸地面の被覆化による樹勢の衰えと枯死木の発生<br>⑩ 植栽環境に合わない樹種植栽による不良木の発生・枯死<br>⑪ 台風後の枝倒れなどの手入れ不足による不良木の発生<br>理由：高木剪定のボランティア時に、いたるところで常に見かけることです。   | ご指摘についても、問題点として考えられるため、補足説明として追記いたします。  |
| 69  | 個人  | P.79  | 最終行※の記載「地域特性に応じて求められる緑化機能」について、例えば、県道〇号線の場合だと、どのような機能があるのか記載すると、分かりやすいと思います。  | ご指摘を踏まえ、文言修正の検討をさせていただきます。  |
| 70  | 団体  | P.79  | 落葉・落果は側溝、集水柵などを詰まらせ、降雨時の浸水被害の原因になっていると推測されます。よって、これらによる被害の状況把握と改善策の検討をお願いいたします。   | 落葉・落果は側溝、集水柵などを詰まらせ、降雨時の浸水被害の一因と考えられます。P.81,82に示す図2.5.1,2.5.2の問題箇所改善フローに基づき対応と改善に努めてまいります。  |
| 71  | 個人  | P.81  | 図2.5.1、2.5.2<br>意見⇒3.5m未満歩道は高木撤去となっているが、いったいどの程度の本数が撤去対象となるのか。高木の基準は？ 現実的には基盤面積が1m <sup>2</sup> 、2m <sup>2</sup> でも良好な街路樹が存在しており、それは基本的には残すべき樹木と思う。撤去が前提ではないような書きぶりしてほしい。   | P.81,82に示す図2.5.1,2の問題箇所改善フローにおいて、狭い歩道幅員(3.5m未満)での高木植栽への対応方針を示しており、必ずしも撤去が前提にならないと考えております。   |
| 72  | 個人  | P.82  | 意見⇒P.-22の大型種とここでの高木は同じものか。そうであれば名称統一したい。  | 高木の中に大型種、中型種、小型種、ヤシ大型種、ヤシ小型種を含めております。樹冠分類については、P.22をご参照ください。  |
| 73  | 個人  | P.89  | 高木が撤去された空き樹や、道路整備事業で植栽された低木などが枯れて欠落した空き樹について、今回の計画の整備事業だけでなく、通常の維持管理業務にも欠落した低木の補植や防草シートを使用した植栽など景観向上と今後の維持作業の低減に繋がる作業を追加して、維持管理作業を行っている業者にも景観を意識するようになって欲しい。  | 重点管理路線の最重点管理区域及びモデル区域等において先行した整備により景観向上を図り、その成果を行政及び維持管理者に情報共有を図る等の取り組みを進めていきたいと考えております。  |
| 74  | 団体  | P.92  | 樹木の周りを草刈り機で除草する際は、樹木根元を金網ネットなどで保護して行う。<br>理由：草刈り機を完全にコントロールできずに、根元を傷つけることがよくあるので、根元をネット等で保護してから草刈り機を入れる必要があります。   | ご指摘にある樹木根元の保護方法も含めて、適切な対応を検討します。  |
| 75  | 個人  | P.98  | 街路樹のデータベースを作成することは計画的・効率的な街路樹管理を実現するために必要なシステムだと思います。同時に沖縄市で導入している道路通報アプリのようなシステムも導入して台風などの市民からの通報を一元的に管理・整理し、効率的な対応が出来るようにして欲しい。   | 道路通報アプリについても今後必要な管理ツールの一つとして対応を検討していきます。  |
| 76  | 団体  | P.103 | 行政と関係団体との緻密な連携が必要で意見交換の場は設けて頂きたいです。   | 良好な沿道景観形成には、関係団体との連携が必要であると考えております。P.103に示す、(仮称)沿道景観形成推進委員会等により関係団体も含めた連携を進めていきます。  |
| 77  | 団体  | P.105 | 追加<br>・道路の除草、清掃活動<br>・草花植栽による景観の向上<br>・道路の破損等の情報提供<br>・種蒔きによる樹木の育成<br>・高木剪定<br>理由：種蒔きによる樹木の育成は、軽作業であり、誰にでも出来ます。(個人情報関係のため非公表)では、高木剪定を定期的に行っています。  | 良好な沿道景観の取組には、道路ボランティアの皆様はなくてはならないものとなっております。除草、清掃だけではなく、草花植栽・管理をされている場所も多く、「おもてなしのこころ」が伝わる活動となっております。道路ボランティアによる「種蒔きによる樹木の育成」や「高木剪定」については、技術的観点及び安全性も考慮した対応がボランティアへ求められるため、県としましては安全性を考慮し、行政が行う事項と整理しております。 |
| 78  | 個人  | P.105 | 「地域やボランティア、企業等との連携」とありますが、これら関係機関へも意見照会等されているのでしょうか。<br>行政側のみの視点を記載したガイドラインとなっていないでしょうか。ガイドライン全体でなくても良いので、〇〇制度について意見を伺い、現状、課題、今後の展望も記載してはどうでしょうか。(現状に課題があるため取組促進されないのでは?)<br>また、「連携します」という記述が行政のみの視点で記載された印象を上げるため、〇〇について連携するなど、「県民一体」の取組となるような記載をしてはどうでしょうか。 | 本ガイドラインの冒頭には「県民・行政・事業者の街路樹植栽・維持管理 行動指針」を示しております。「沖縄らしい世界水準の観光地」にふさわしい良好な沿道景観の形成の目標を達成するためには、行政と県民が一体となって取り組みを進めていくことが重要と考えており、官民連携の取り組みを進めていくこととしております。   |
| 79  | 個人  | その他   | 3.R4計画の際も意見したが、国管理道路も同時に進めることで緑のネットワークが形成され地域全体の沿道景観が向上するものとなる。県道のみ事業では望ましい沿道景観とはならない。最低限「最重点管理区域」に関連する国管理道路の緑化事業だけでも県と歩調を合わせた形で実施してもらいたい。そのためには、なんらかの担保となるもの(たとえば「最重点管理区域内国道緑化計画書」)の策定が必要と考える。   | 「～美ら島沖繩～花と樹木の沿道景観計画」基本方針(P.44)では、国及び市町村・NEXCO西日本の管理道路においても、各道路管理者と協議・調整を行いながら、それぞれの連続性に留意し、整合を図っていくことが示されており、今後、国とも連携を図りながら取り組みを進めていきたいと考えております。  |

| No. | 提出者 | 該当頁 | 頂いたご意見  | 左記に対する県の考え方   |
|-----|-----|-----|---|---|
| 80  | 団体  | その他 | <p>県内の中央分離帯には、以下の写真の左とおり、色・形状が同じプランターが工夫もなく、等間隔に設置されています。沿道景観の向上を図るのであれば、以下の写真の左のニュージーランド(オークランド)のように、周辺景観と調和した色・形状も異なる個性的なプランターを創意工夫して設置していただけないでしょうか。</p>  <p>県内の中央分離帯に設置されているプランター ニュージーランド(オークランド)のプランター</p> | <p>「～美ら島沖繩～花と樹木の沿道景観計画」基本方針(P.44)では、新たな道路緑化デザイン(デザイン戦略・アート戦略)を検討していくこととしております。情報提供頂いた良好な沿道景観事例等も参考にしながら、持続可能な沿道景観向上を図ってまいります。</p>   |
| 81  | 団体  | その他 | <p>以下の写真左のように、県内には、まったく緑のないコンクリートむき出しの中央分離帯が存在しており、決して美しいとは思えない景観を形成しています。その対応策として、写真右のように、人工芝(もしくは人工樹木)等を中央分離帯等に設置して、景観改善を図っていただけないでしょうか。</p>  <p>緑がないコンクリートむき出しの中央分離帯 人工芝が設置されている緑地帯(美栄橋駅付近)</p>               | <p>「～美ら島沖繩～花と樹木の沿道景観計画」基本方針(P.44)では、新たな道路緑化デザイン(デザイン戦略・アート戦略)を検討していくこととしております。情報提供頂いた良好な沿道景観事例等も参考にしながら、持続可能な沿道景観向上を図ってまいります。</p>   |
| 82  | 団体  | その他 | <p>今回のガイドラインには、のり面の景観についての記載はありませんが、のり面も沿道景観を構成する一部です。以下の写真のように、巨大かつ長大なコンクリートのり面が露呈している道路は、景観的に美しいとは思えません。よって、のり面の景観向上につきましても、ご検討いただけないでしょうか。</p>   | <p>良好な沿道景観は道路だけでなく、のり面等も含めて全体的に検討する必要があると考えております。本ガイドラインは、主に街路樹を対象としておりますが、のり面の景観向上については、「沖繩県沿道景観向上技術ガイドライン」等も参考にしながら検討します。</p>     |
| 83  | 団体  | その他 | <p>現状の沿道景観を構成する、ブロック、擁壁、舗装、柵、ガードレール、支柱、照明などの色彩の統一感を評価し、これらが色彩の面で統一され、沿道に展開する景観や歩道上の人々の姿が引き立てられるような検討をしていただけないでしょうか。</p>   | <p>良好な沿道景観は道路だけでなく、道路附属物等も含めて全体的に検討する必要があると考えております。本ガイドラインは、主に街路樹を対象としておりますが、沿道景観を構成する構造物等についても検討する必要があると考えております。</p>               |
| 84  | 団体  | その他 | <p>芝及び地被植物による雑草抑制以外に、県外では、以下の写真のように、苔(スナゴケ)を用いた道路脇や中央分離帯、道路緑地帯などの雑草対策、景観向上対策が行われているところがあるようです。沖繩県としても、苔による雑草対策、緑化対策をご検討いただけないでしょうか。</p>    | <p>良好な沿道景観の形成に向けては、先進的な事例も参考にしながら今後とも取り組んでいきたいと考えております。</p>   |
| 85  | 団体  | その他 | <p>道路緑地には、特例外来生物ツルヒヨドリが侵入・繁殖している場合があります。よって、除草作業の前には、ツルヒヨドリの存在を確認のうえ、ツルヒヨドリが確認された場合には、以下に記載されている拡散防止方法に則り、除去を行っていただけないでしょうか。</p>  | <p>良好な沿道景観の形成に向けては、先進的な事例も参考にしながら今後とも取り組んでいきたいと考えております。</p>   |
| 86  | 団体  | その他 | <p>(一社)沖繩県測量建設コンサルタント協会は、JICA沖繩、沖繩県技術士会と協働し、海外途上国の技術者からみた「沖繩のインフラ」の印象、沖繩・各国のインフラ開発状況等について意見を交わす「沖繩インフラツーリズム」を開催しました(沖繩建設新聞の記事参照)。このように、世界水準を謳うのであれば、海外からの留学生やインバウンドから、沖繩の沿道景観についてのアンケートを取り、海外からの意見を今後の沿道景観形成に活かしていただけないでしょうか。</p>   | <p>良好な沿道景観の形成は、国内外から訪れる方々に沖繩の魅力やおもてなしの心を伝えるものと考えており、海外の方々の意見を聞くことも必要と考えております。ご提案については、今後、検討していきたいと思っております。</p>                      |
| 87  | 団体  | その他 | <p>沖繩県が「世界水準の観光地に相応しい良好な沿道景観の形成」を目指すのであれば、世界に38か国あるといわれている島しょ国・地域等に技術貢献ができる「オキナウィンフラモデル」として、沿道景観の整備を行っていただけないでしょうか。</p>   | <p>「～美ら島沖繩～花と樹木の沿道景観計画」の目標で掲げる「沖繩らしい世界水準の観光地に相応しい沿道景観形成」が達成されていくことで、ご意見にある「オキナウィンフラモデル」にもつながっていくものと考えております。今後の取り組み課題とさせていただきます。</p> |
| 88  | 団体  | その他 | <p>沖繩県が「世界水準の観光地に相応しい良好な沿道景観の形成」を目指すのであれば、昼間とは景観が異なる夜間の沿道景観(夜間も美しい沖繩の沿道景観)のあり方についてもご検討ください。</p>   | <p>良好な沿道景観を形成するにあたっては、昼間のみだけでなく夜間も重要と考えておりますが、本ガイドラインは、街路樹を主題とした植栽を対象としておりますので、夜間の沿道景観については今後の課題とさせていただきます。</p>                     |

| No. | 提出者 | 該当頁 | 頂いたご意見   | 左記に対する県の考え方   |
|-----|-----|-----|--|---|
| 89  | 個人  | その他 | 1.今回のガイドライン案は委員会審議によるものか？ 作業中ではあろうが、総じて分かり難い。  | 本ガイドラインの策定に当たっては、有識者等による委員会において検討しており、街路樹植栽・維持管理についての基本的な考え方をまとめたものとなっております。また、行政実務担当者、事業者、県民が共通認識を持てるようなわかりやすいガイドラインにしていきたいと考えております。   |
| 90  | 個人  | その他 | 2.今回のパブリックコメントは委員会等で説明されるのか？ R4沿道景観計画でのパブリックコメントは委員会等で説明されていないと聞いたが、それでは県民意見を反映したものにならないと思う。   | 本ガイドラインは、有識者等による委員会において検討を進めており、今回のパブリックコメントにおける意見についても委員会等で説明し、委員のご意見も踏まえて取りまとめていきたいと考えております。  |
| 91  | 個人  | その他 | 「樹種選定」は、主に新規路線整備時に必要な作業だと思いますが、既存街路への取組は「支柱撤去、点検」程度しか対応がないように感じました。現在の沿道街路樹については、樹種選定、植替え、更新、等も実施するのですか？   | 既存街路樹については、P.81,82に示す図2.5.1,2.5.2の問題箇所改善フローに基づき改善を進めていく事を予定しております。  |
| 92  | 団体  | 全体  | 緑陰は歩道環境を向上させ、また、バスにおいては旅客の待合環境の改善にも資するものとして整備を求めるところであるが、全体として車道における安全確保の視点がみられない。景観も重要であるが、道路である以上、安全確保は至上命題であると考えられる。<br>道路を安全に走れる基準として「道路運送車両の保安基準」が定められており、それに適合した車両の安全は確保されるべきであるが、現状は剪定の不良から下枝と車両接触の危険、また街路樹の枝を避けようとして無理な車線変更を強いられるなど、車道の交通に対して危険を誘発している。<br>危険な街路樹については都度通報しているが、予算の不足などで実施されないことも散見される。予算は有限であることは承知しているが、車両交通の安全確保に配慮した剪定計画と対応を進めてほしい。<br>たとえば、剪定管理においては、車道側(歩道の境界を基準として)は樹下高4.5mを絶対的な基準とし、それを下回る枝については即時に剪定することをマニュアルに明記してほしい。また、車道側の樹への中高木植栽は避けるなど、車道交通に配慮した計画を求める。 | 建築限界の確保は、道路構造令において明記されており、車両交通の安全確保の前提条件となるものです。したがって、建築限界の越境が確認されれば、速やかな対応が必要となります。しかし、大径木化・老木化が増加しており、対応が追いついていない状況となっていることから、本ガイドラインにおける基本的な考え方を踏まえ、植栽や更新時に、狭い歩道幅員には、大型種を植栽しない等の適地適木を進め、建築限界確保を確保するための維持管理に努めてまいります。 |
| 93  | 個人  | 全体  | 「てにをは」の不整合や「である調とですます調の混在」など、文章構成を見直しの方が理解しやすいと思います。   | ご指摘を踏まえ、ガイドライン全体を通して、「てにをは」の不整合や「である調とですます調の混在」など整合を図るよう修正いたします。  |
| 94  | 個人  | 全体  | 街路樹の維持管理ガイドラインなので、植栽は名前から外した方がよい。<br>重点管理路線の植栽計画があるが、適正を考えると国際通りの様なメイン通りだけと思われる。行政予算が豊富なら、台風後の清掃や被害予防などを実施して欲しい。今年は一ひどかった。   | 本ガイドラインは維持管理のみだけでなく、地域の特性や道路構造に見合った適地適木等の植栽についての考え方も示しており、ガイドラインの名称はそのままにしたいと考えております。なお、本ガイドラインにおいては、台風対策に関連した考え方も示しているところであり、被害防止にもつながっていきたくと考えております。  |
| 95  | 個人  | 全体  | 沖縄県は他の都道府県に比べて緑が多く良いと思うが、管理出来ない樹木又はメイン道路以外は伐採して良いと思う。強剪定をしてみてください。<br>適正管理本数を定めて、全体の本数をマネジメントする計画を出したほうが良い。残す街路樹のみ本ガイドラインを適用したらよいのではないかな。  | 本ガイドラインは、街路樹の植栽や維持管理についての基本的な考え方を示したものであり、地域の特性を踏まえた樹種の選定や道路規格に応じた適正な植栽等についても示しております。ご指摘事項については、P.81,82に示す図2.5.1,2.5.2の問題箇所改善フローに基づき改善を進め、良好な沿道景観の形成に努めてまいります。  |
| 96  | 個人  | 全体  | そもそも狭い歩道(3m未満)に街路樹を植えないものとして、特殊基盤など設置せず街路樹そのものを設置しないで欲しい。前島などひどい。観光客も大事と思うが、住民の歩きやすい道路を大事にして欲しい。   | 本ガイドラインは、街路樹の植栽や維持管理についての基本的な考え方を示したものであり、地域の特性を踏まえた樹種の選定や道路規格に応じた適正な植栽等についても示しております。ご指摘事項については、P.81,82の図2.5.1,2.5.3に基づき改善を進め、良好な沿道景観の形成に努めてまいります。  |
| 97  | 個人  | 全体  | 重点管理路線と計画にはあるが、観光客のことだけを考えている様で納税している県民のことも考えて欲しい。多すぎる樹木の中で、残す樹木と伐採する樹木の計画を立てて欲しい。ハレーションがおきるかもしれないので、数年間計画で間引きしていき来れば歩く人が少ない道路は樹木を無くして、歩く人がいる交差点部だけ日陰として残す様な計画をして欲しい。  | 本ガイドラインは、行政実務担当者、造園業者、県民等が共通認識を持つための考え方を示したものであり、冒頭には「県民・行政・事業者の街路樹植栽・維持管理行動指針」を掲げております。また、本ガイドラインは、道路規格や沿道タイプに応じた植栽・維持管理植栽についてとりまとめております。  |
| 98  | 団体  | 全体  | 沿道景観を観光資源として扱うのであれば、専門職員の配置や道路緑化専門の担当部署を設けて深く取り組んでほしいです。   | 良好な沿道景観の形成に当たっては、職員の技術力の向上に努めるほか、専門職員の配置や担当部署を設けることなどについても検討し、取組を進めていきたいと考えております。   |
| 99  | 団体  | 全体  | 道路全体の植栽を一括で管理する体制にして欲しいです。<br>(除草+低木管理+高木管理)   | 現在、性能規定型雑草管理において、除草+低木管理を進めております。高木管理についても一括で実行可能なか検証、課題整理の実施を検討しております。   |
| 100 | 団体  | 全体  | 先進地視察(東南アジア等)を行い、帰国後には報告会やシンポジウムを開催して、広く検討する事は意義深いと考えます。   | 沖縄らしい世界水準の観光地にふさわしい沿道景観の形成に向けては、海外の事例も参考にしながら、本県の特性に応じた取組を進める必要があると考えております。ご提案の沿道景観に関連する報告会やシンポジウムについても、今後検討していきたいと考えております。   |
| 101 | 団体  | 全体  | 近年、害虫の発生が著しくなっており、剪定だけの対応には無理があると感じられます。<br>限定的な葉散の併用も考えた方がよいのではないかと思います。また、初期対応に努めるよう業者との情報交換、作業の開始も迅速に指示を頂きたいです。   | 本ガイドライン第3章に病虫害対策を示しており、P.93の「図3.2.1病虫害発生に伴う対応フロー」を踏まえて、適切に実施することが望ましいと考えております。その過程で、法令を遵守した薬剤の使用が対策の一つとして挙がる可能性はあります。なお、病虫害発生に伴う初期対応は重要であることから、関係者間の情報共有を徹底し、発生初期段階において迅速な対応が可能となるように努めます。                              |
| 102 | 団体  | 全体  | ～補足～<br>【沖縄県道7号奥武山米須線】<br>所々植樹柵には切り倒された街路樹の根元だけが残っており、観光立県としてのイメージも損なうだけでなく、後処理も半端なので景観上良くないと思います。<br>【沖縄県道256号豊見城糸満線】<br>至る所で雑草が繁茂しており、このままでは歩行者も危険を感じて歩かなくなり、県民の運動不足にも繋がりがかねないことや、地域住民の交流も途絶えてしまう等のマイナス的要因が挙げられます。   | ご指摘の現状の課題を踏まえ、「～美ら島沖縄～花と樹木の沿道景観計画」(令和4年9月)においては、短期的な目標として「良好な沿道景観計画の策定」、中長期的目標として「沖縄らしい世界水準の観光地にふさわしい沿道景観の形成」を掲げ、取組を進めていくこととしております。本ガイドラインにおいては、街路樹の植栽・維持管理の基本的な考え方を示すものであり、ご指摘の問題箇所の改善についても対応策を示しております。                |
| 103 | 団体  | 全体  | ガイドラインの策定だけでなく、それをどのように活用するのか、うまく活用するには関連団体は何を求めるとか、説明頂けますでしょうか。   | 本ガイドラインは、「良好な沿道景観形成」のための基本的な考え方を示すものであるとともに、「沖縄らしい世界水準の観光地にふさわしい良好な沿道景観形成」の目標達成のための指針となるものであります。これらの目標達成に向けては関係団体との連携が不可欠と考えており、P103に主な関係団体の役割についても記述しております。  |
| 104 | 個人  | 全体  | 本ガイドラインを、どのような場で、どのような方々に活用して欲しいか等を想定して再度県民意見募集してはどうでしょうか。   | 本ガイドラインは、「良好な沿道景観形成」のための基本的な考え方を示すものであるとともに、「沖縄らしい世界水準の観光地にふさわしい良好な沿道景観形成」の目標達成のための指針となるものであります。また、行政実務担当者、造園業者及び県民等との間で共通の認識を持つための考え方を示したものであり、今後、県民や事業者への周知や広報活動などを行いながら取組を進めていきたいと考えております。                           |