
藤沢市街路樹管理計画(案)

2021年(令和3年) 月

藤 沢 市

目次

第1章 はじめに

1 計画策定の背景及び目的	1
2 街路樹の機能	2
3 関連法令・計画	3
4 計画の構成	4

第2章 街路樹の現状

1 街路樹の管理数 ～面整備エリアに多い植栽～	6
2 街路樹の種類 ～大径木化する樹種が上位～	8
3 街路樹の健全度 ～大径木の健全度が低下～	9
4 市民要望の傾向 ～約74%が除草・剪定～	10
5 台風被害の状況 ～強風による倒木・傾斜～	11
6 街路樹の管理費	13

第3章 街路樹管理の課題

1 街並み景観の悪化	14
2 大径木・老木の増加	15
3 管理費の増加	16

第4章 街路樹管理の目標・基本方針

1 目標と基本方針	17
2 取組の進め方	18

第5章 今後の取組内容

1 良好な街路樹景観の維持・創出	24
2 安全かつ円滑な交通の確保	26
3 メリハリのある管理水準の設定	30

第6章 取組の推進方策

1 推進方策	35
2 事業スケジュール	39

参考資料

1 用語解説	参1
2 関連法令	参3
3 関連計画	参7

第1章 はじめに

1 計画策定の背景及び目的

街路樹は、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有しています。また、道路施設や附属物のなかで唯一植物という特性をもつことから、「潤い」や「やすらぎ」を市民生活にもたらしめています。

本市では、土地区画整理事業や街路事業にあわせ、積極的に街路樹を植栽し、「緑豊かなまちづくり」の一端を担ってきました。

しかしながら、植栽から相当年数が経過した街路樹が大径木・老木化し、根上りで舗装を持ち上げたり、見通しを悪化させるなど、様々な問題を引き起こし、市民生活へ影響を及ぼすようになってきました。

さらに、近年は、台風の激甚化や猛暑日の増加といった異常気象の影響により、倒木、枯損も増加傾向にあります。このような事例は道路交通や道路景観に大きな影響を与えており、これらの対策は喫緊の課題となっています。

これまでも街路樹については、一定の管理水準を確保してきましたが、大径木化に伴う剪定費用の増加や異常気象への対応、市民ニーズの多様化、厳しい財政状況等から、街路樹管理のあり方を見直していく時期にきています。

また、少子超高齢社会や人口減少等、社会経済情勢の変化等を見据えるなかで、街路樹の管理を持続していくためには、より効率的・効果的なメリハリのある街路樹管理の実現が重要となります。

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を両立させ、あわせて持続可能な管理を実現していくため、「藤沢市街路樹管理計画」を策定するものです。

2 街路樹の機能

街路樹は、図 1.1 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。

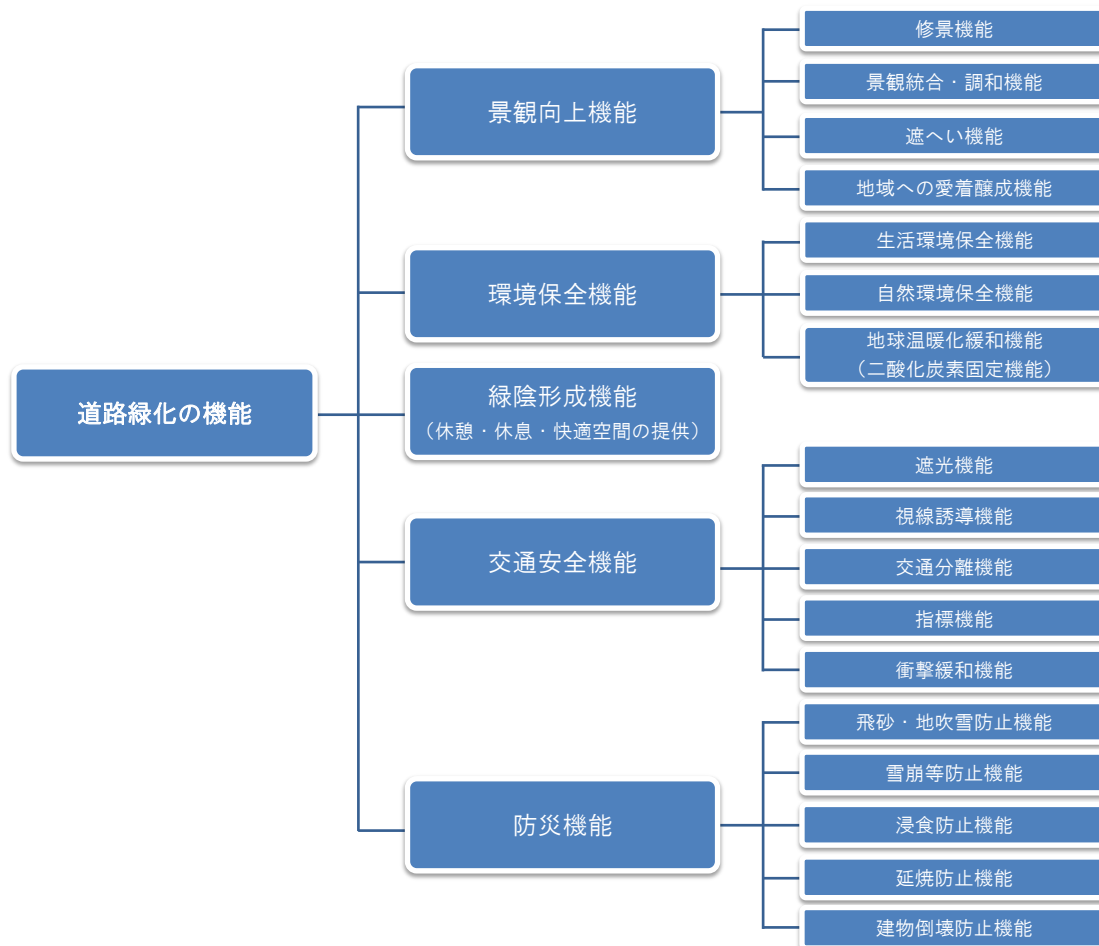


図 1.1 街路樹の機能

（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））



3 関連法令・計画

街路樹（道路上の並木）は主に道路法（昭和 27 年法律第 180 号）や道路構造令（昭和 45 年政令第 320 号）、藤沢市道の構造の技術的基準を定める条例（平成 24 年条例第 21 号）といった法令の規定に基づき、植栽・管理を行っています。

街路樹は、道路舗装、トンネル、橋りょうといった道路ストックを構成する一部であるため、本計画を道路ストックマネジメント関連計画における「個別施設計画」として位置づけます（図 1.2）。

また、国土交通省が定める「道路緑化技術基準」の内容を踏まえるとともに、街路樹は本市のみどり施策の一端を担っていることから「藤沢市緑の基本計画」や「藤沢市生物多様性地域戦略」といったみどり施策に関連する計画と整合を図ります。

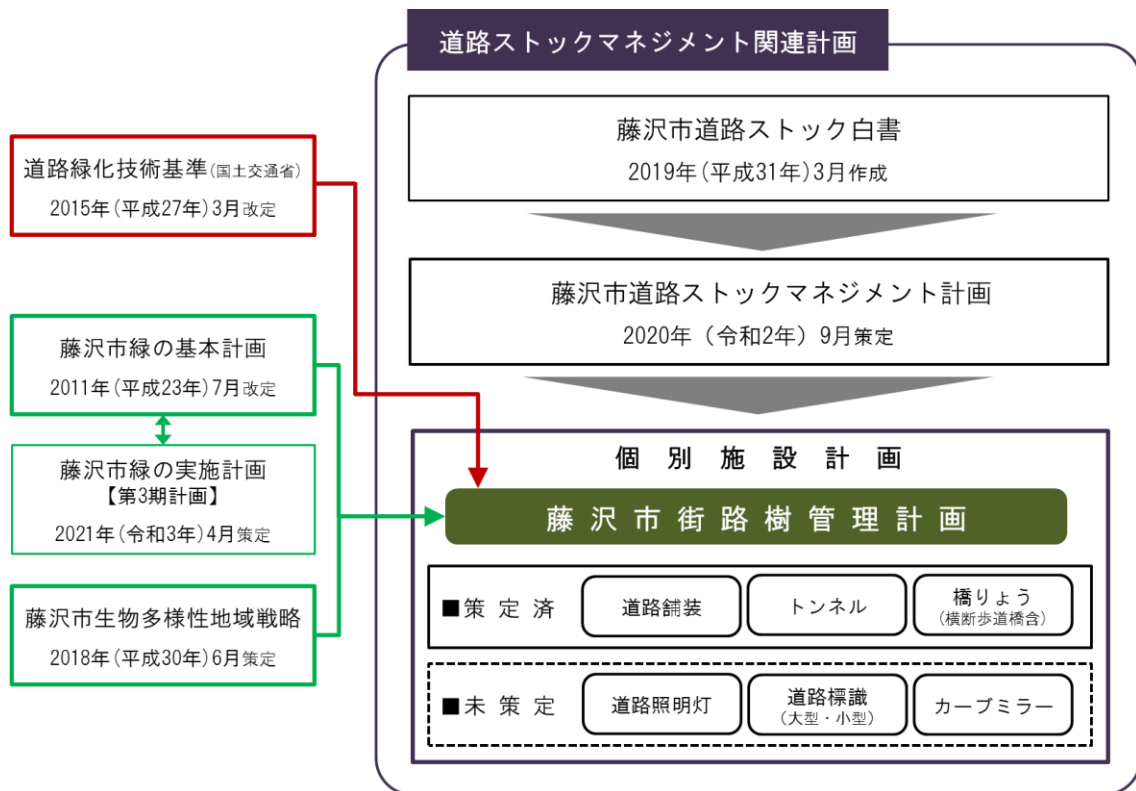


図 1.2 本計画の位置づけ

※関連法令・計画の概要は巻末の「参考資料」を参照

■本計画は道路の新設や改良等の際に、新たに街路樹を植栽する場合のガイドラインとしての活用も図るものです。

4 計画の構成

第1章 はじめに

- 1 計画策定の背景及び目的
- 2 街路樹の機能
- 3 関連法令・計画
- 4 計画の構成

第2章 街路樹の現状

- 1 街路樹の管理数
～面整備エリアに多い植栽～
 - ・中高木約14,800本、低木約14.6万㎡
- 2 街路樹の種類
～大径木化する樹種が上位～
 - ・イチヨウ、ケヤキ、ユリノキ等
- 3 街路樹の健全度
～大径木の健全度が低下～
 - ・健全な大径木は約25%
- 4 市民要望の傾向
～約74%が除草・剪定～
- 5 台風被害の状況
～強風による倒木・傾斜～
 - ・令和元年度台風第15号
被害木約300本
- 6 街路樹の管理費
 - ・約2億9,700万円
 - ・高木、低木類の管理費が約80%

第3章 街路樹管理の課題

1 街並み景観の悪化

- ・樹形の崩壊
- ・街並みとのバランスの悪化



【樹形の崩壊】



【街並みとのバランスの悪化】

2 大径木・老木の増加

- ・見通しの悪化
- ・通行、道路標識、歩道幅員等への影響
- ・台風被害



【道路舗装への影響】



【道路標識への影響】

3 管理費の増加

- ・雑草繁茂、強剪定（腐朽）
- ・枯損（中高木、低木）



【雑草繁茂】



【強剪定（腐朽）】

第4章 街路樹管理の目標・基本方針

1 目標と基本方針

□街路樹管理の目標

街路樹の適正な管理により、安全で魅力ある・歩きたくなる道路空間を維持・創出すること

■基本方針1

良好な街路樹景観の維持・創出に向けた管理を進めます。

- ・ 完成樹形を考慮した植栽の実施
- ・ 道路幅員に見合った樹種への計画的な更新

■基本方針2

交通安全性の向上、超高齢社会等に対応した管理を進めます。

- ・ 交通安全性の向上につながる街路樹の更新・撤去
- ・ バリアフリー事業と連携した街路樹の更新

■基本方針3

メリハリのある管理への移行を進めます。

- ・ 路線特性に応じた街路樹管理の実現
- ・ 予算規模を勘案した管理水準の設定

2 取組の進め方

路線の分類

- ・ 景観路線：鉄道駅周辺か街路樹景観を代表するの路線
 [藤沢駅・湘南台駅・辻堂駅等、
 辻堂駅遠藤線]
- ・ 再生路線：老木化等により、様々な課題を抱えている路線
 [湘南ライフタウン内、鶴沼海岸
 引地線等]
- ・ その他

第5章 今後の取組内容

1 良好な街路樹景観の維持・創出

- (1) 完成樹形を踏まえた適切な植栽間隔の確保
- (2) 樹種に相応しい樹形の創出
- (3) 大径木・老木の更新
- (4) 不要な支柱の撤去

2 安全かつ円滑な交通の確保

- (1) 歩道幅員の確保
- (2) 見通しの確保
- (3) 根上りの対処
- (4) 道路標識等の視認確保

3 メリハリのある管理水準の設定

- (1) 日常管理
- (2) 質の高い植栽管理
- (3) 補植又は植樹柵の撤去
- (4) 樹種選定
- (5) 街路樹診断

第6章 取組の推進方策

1 推進方策

- ・ 財源確保に向けた考え方
- ・ 地域住民との連携・合意形成
- ・ 藤沢市緑の基本計画との連携
- ・ クロマツの保全と育成 等

2 事業スケジュール

第2章 街路樹の現状

1 街路樹の管理数 ～面整備エリアに多い植栽～

2020年（令和2年）4月1日時点における街路樹（藤沢市道）の管理数は表2.1のとおりであり、中高木あわせて約14,800本、低木は約14.6万㎡となっています。

街路樹の多くは1950年代から1980年代に土地区画整理事業や道路整備事業にあわせて、植栽を行ってきました。これらの道路の老朽化にあわせて、街路樹も大径木・老木化が進んでいる状況にあります。

また、街路樹の植栽状況を市内13地区別にみると、中高木は「湘南大庭」地区が全体の1/3以上の割合を占めており、次いで「湘南台」「遠藤」地区と続いています（図2.1）。低木についても同様に「湘南大庭」地区が1/3以上の割合を占めています（図2.2）。

表2.1 街路樹の管理数（対象施設の諸元）

種別	数量	
高木	11,413本	14,834本
中木	3,421本	
低木	146,298㎡	

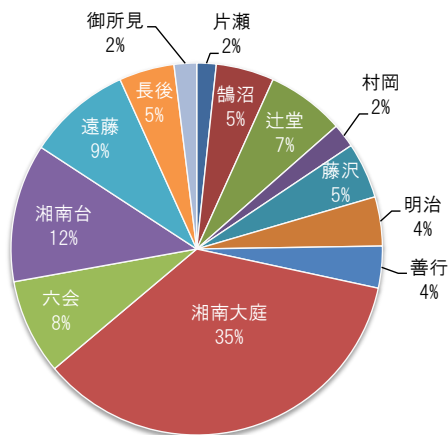
※2020年（令和2年）4月1日時点

※高木：主に並木等の単木として使用し、完成樹形の樹高を3m以上で管理するもの

中木：主に列植や群植として使用し、完成樹形の樹高を1m以上3m未満で管理するもの

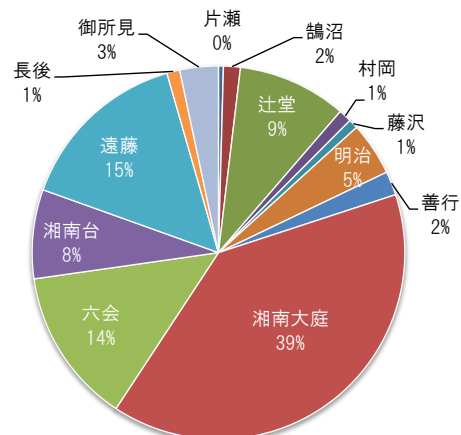
低木：完成樹形を樹高1m未満で管理するもの

（出典：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））



【小数点以下第一位を四捨五入しています。】

図2.1 中高木



【小数点以下第一位を四捨五入しています。】

図2.2 低木

藤沢市道における街路樹植栽箇所は図 2.3 のとおりです。

「湘南大庭」「湘南台」地区に街路樹が集中している理由として、土地区画整理事業（面整備）による総合的なまちづくりにより、街路樹植栽を前提とした道路や歩行者専用道を整備したことが挙げられます。

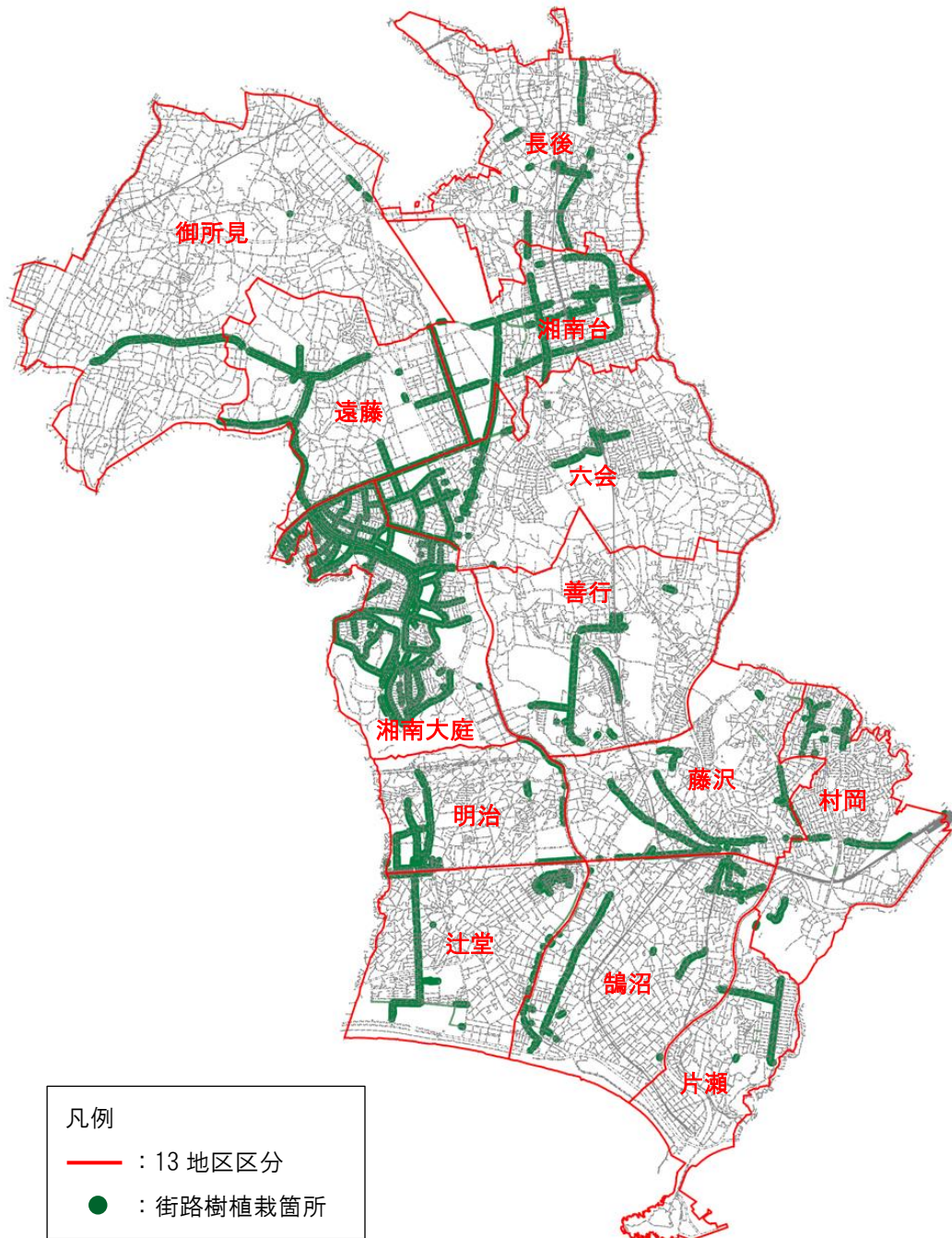


図 2.3 藤沢市道における街路樹植栽箇所（対象施設の諸元）

2 街路樹の種類 ～大径木化する樹種が上位～

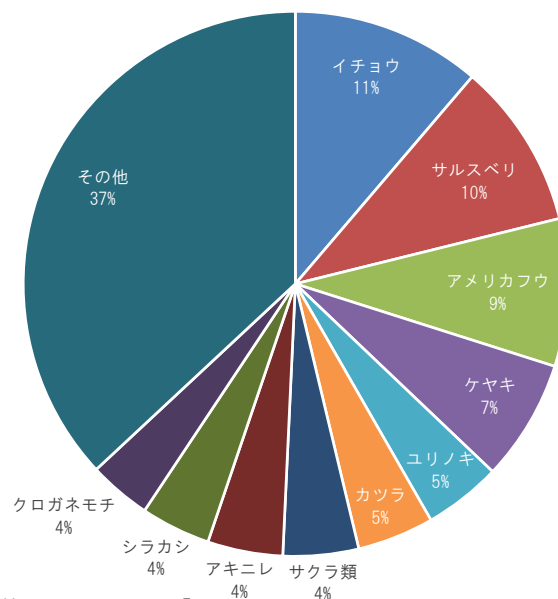
2020年（令和2年）4月1日時点で、本市の街路樹（高木）管理樹種上位一覧は表2.2のとおりとなっています。

特に、イチョウ、サルスベリ、アメリカフウの3種が概ね1,000本以上となっており、図2.4に示すように、これら3種の合計で高木の約30%を占めています。

また、イチョウ、ケヤキ、ユリノキ、サクラ類は緑陰の形成や花・紅葉等による修景効果が期待される一方で、高木の中でも、特に大径木化しやすいため、根上りや落葉等により、通行や近隣住宅等へ与える影響が多い樹種といえます。

表 2.2 街路樹（高木）管理樹種上位一覧（対象施設の諸元）

順位	樹種	本数
1	イチョウ	1,285本
2	サルスベリ	1,128本
3	アメリカフウ	999本
4	ケヤキ	822本
5	ユリノキ	525本
6	カツラ	520本
7	サクラ類	512本
8	アキニレ	510本
9	シラカシ	473本
10	クロガネモチ	424本



【小数点以下第一位を四捨五入しています。】

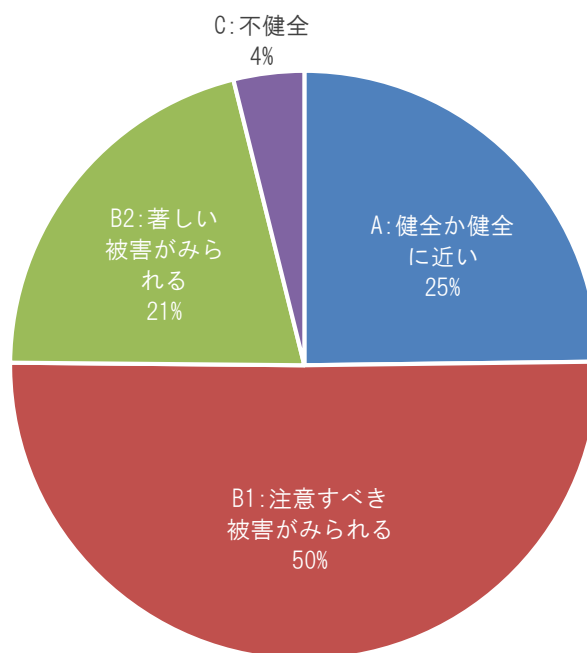
図 2.4 高木における樹種別構成割合

3 街路樹の健全度 ～大径木の健全度が低下～

本市では、高木の中でも特に大径木化しやすいケヤキ、ユリノキ、サクラ類等の健全度を把握するため、「樹木医」による街路樹診断を毎年 300 本程度、実施しています。

平成 27 年度から令和元年度の直近 5 年間では、約 1,800 本の街路樹診断を実施し、原則、「A：健全か健全に近い」、「B1：注意すべき被害がみられる」、「B2：著しい被害がみられる」、「C：不健全」の 4 段階で評価しています。このうち、「A：健全か健全に近い」と診断されたものは図 2.5 に示すとおり、約 25% となり、全体的に大径木の健全度が低下しています。特に「C：不健全」と診断された街路樹は、倒木等の危険性が高いため、道路交通に大きな影響を与えないよう、速やかに伐採による対応を図っています。

診断の対象とする街路樹は、概ね 5 年程度のサイクルで診断を行っていますが、診断の結果、詳細調査（精密診断）が必要とされたものについては、翌年、再調査を実施するなどの対応を図っています。



【小数点以下第一位を四捨五入しています。】

図 2.5 診断結果内訳（街路樹の状態）

4 市民要望の傾向 ～約74%が除草・剪定～

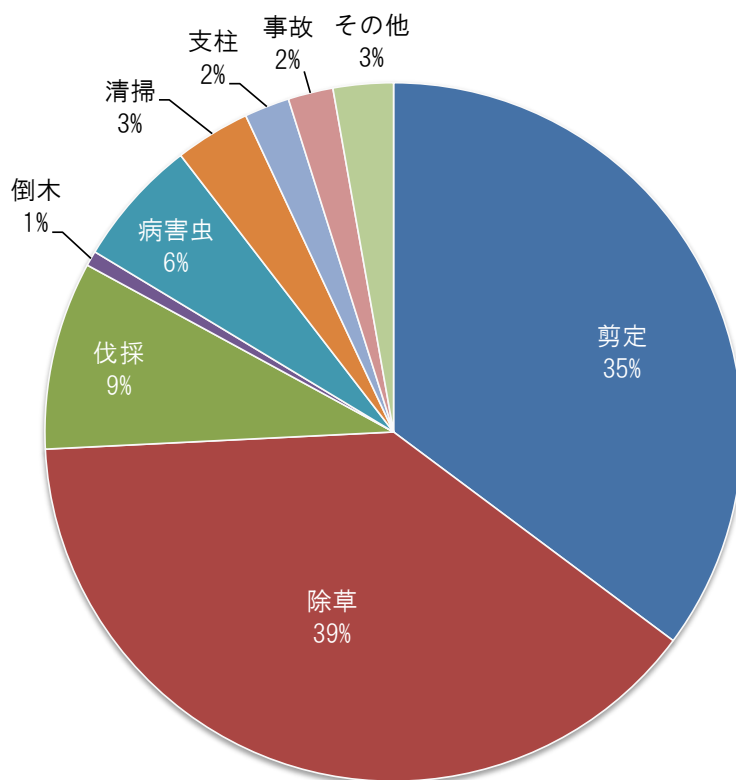
街路樹は地域のランドマークなどとして親しまれる一方で、剪定や除草、害虫、落葉等の影響から、年間を通じて多くの市民要望があります。

要望をいただいた箇所については、現地確認等を行った後、緊急性や優先度を考慮したうえで、適切な対応を図っています。

しかしながら、近年は、市民ニーズの多様化等に伴い、除草や剪定等の要望が増加するとともに、より迅速な対応も求められています。

また、限られた予算の中、市民要望に対応できないケースや予算との兼ね合いから、剪定回数を増やすことが難しく、止むを得ず強剪定や不適な時期に剪定を行ってしまう場合もあります。

令和元年度にいただいた街路樹管理への要望、約250件のうち、約35%が剪定、約39%が除草に関する要望となっています（図2.6）。



【小数点以下第一位を四捨五入しています。】

図 2.6 要望内訳

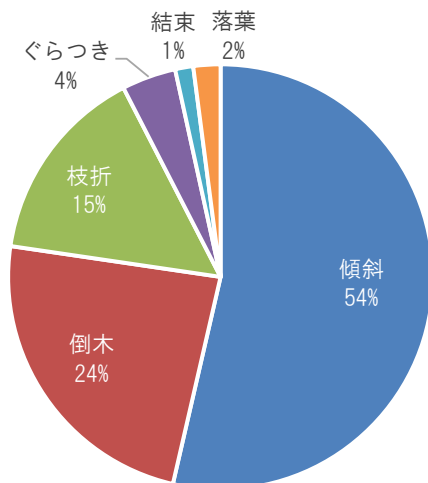
5 台風被害の状況 ～強風による倒木・傾斜～

街路樹のうち、特に高木は、台風や強風等の影響を強く受けやすく、倒木や落枝等により、道路交通機能に影響を与えてしまう場合があります。

直近の事例では、2019年（令和元年）9月に発生した台風第15号の強風により、大きな被害を受けました。

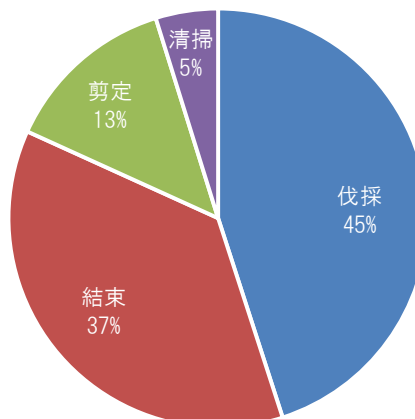
被害を受けた街路樹は全体で約300本ありました。被害状況としては、図2.7のとおり、街路樹の傾斜が約54%、倒木が24%となっています。また、被害対応としては、図2.8のとおり、伐採が約45%、結束が約37%となっています。

被害を受けた樹種は、図2.9のとおり、サルスベリが最も多く約58%となりました。



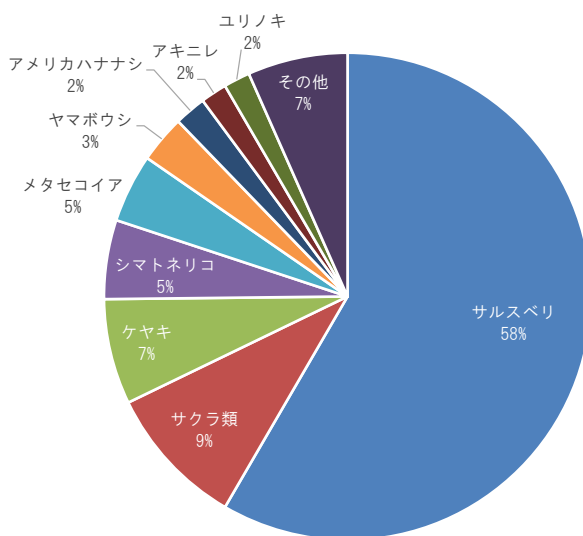
【小数点以下第一位を四捨五入しています。】

図 2.7 台風被害状況



【小数点以下第一位を四捨五入しています。】

図 2.8 台風被害対応



【小数点以下第一位を四捨五入しています。】

図 2.9 台風被害樹種

【二次被害防止に向けた緊急対応結果】

2019年（令和元年）9月の台風第15号により、被害が多く発生した一部路線について、倒木の被害が多かったサルスベリ、また、落枝の被害が多かったユリノキを対象に、二次被害を防ぐため、伐採の緊急対応を実施しました。

その際、多くの街路樹で、腐朽や空洞が確認されました。



【サルスベリ】



【ユリノキ】

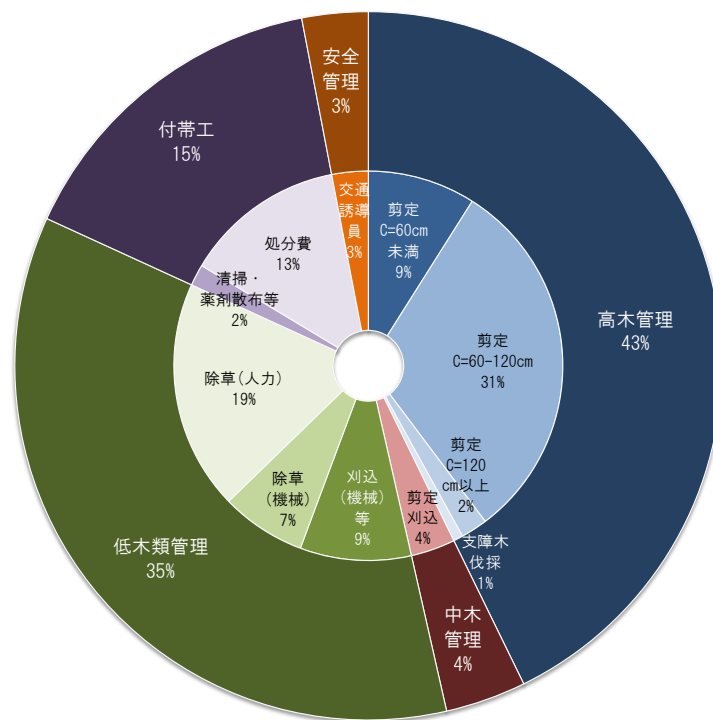
6 街路樹の管理費

街路樹の年間管理費は、令和元年度実績で、約 2 億 9,700 万円（市職員の人件費を含む。）となっています。これは、道路ストック全体の管理費のうち、約 11%を占めています。

年間管理費のうち、剪定、除草等の「年間管理委託費」は約 2 億 3,900 万円となっています。この委託費の内訳は図 2.10 に示すとおり、「高木管理」と「低木類管理」が約 80%を占めています。このうち、「幹周(C)が 60cm 以上 120cm 未満の高木剪定」と連続柵の「除草（人力）」が委託費の約 50%を占める状況となっています。

現在の剪定、刈込、除草等の管理状況としては、路線特性によるものの、剪定・刈込が年間 1 回、除草・清掃も年間 1 回程度を基本に行っています。

なお、理想的な管理形態として、**全ての街路樹について年間 2 回の剪定・刈込、年間 3 回の除草・清掃を行った場合を試算すると、年間管理委託費は約 6 億 9,000 万円**となり、**現状の委託費の約 3 倍が必要となる**という試算結果となりました。



【小数点以下第一位を四捨五入しています。】

図 2.10 年間管理委託費の内訳

第3章 街路樹管理の課題

街路樹の現状等を踏まえ、街路樹管理における主要な課題を、「街並み景観の悪化」、「大径木・老木の増加」、「管理費の増加」の3点に整理しました。

これらの課題は、様々な要因が複合的に重なりながら生じているといえます。

1 街並み景観の悪化

街路樹は、修景等による景観向上機能を有するものの、制約の多い植栽環境や強剪定等の結果、外観が悪化する場合もあることから、良好な街路樹景観を維持していくためには適切な管理が必要となります。

植栽当初は問題がなくとも、道路幅員に合わない街路樹の大径木化により、街並みとのバランスが崩れたり、植栽間隔が密になる状況もあります。

また、生育不良により、街路樹が衰弱・枯損し、倒木・落枝の危険性が高まるなど、安全かつ円滑な交通を妨げることにもつながります。

<p>強剪定により、樹形が乱れている事例</p>	<p>不要になった支柱を撤去していない事例</p>
	
<p>街並みとのバランスが崩れている事例</p>	<p>植栽間隔が密な事例</p>
	





2 大径木・老木の増加

街路樹の植栽から相当年数が経過したことにより、大径木、老木が増加しています。

これに伴い、根上りによる道路舗装の段差、大径木化による見通しの悪化など、道路交通機能に影響を与えている事例が増加しています。

また、整備から相当年数が経過した路線では、低木の成長等により、歩道幅員が狭くなり、行き違いが困難な状況もあります。これに加え、台風被害を受けやすくなるといったことも挙げられるため、大径木、老木の対応を中心に、安全かつ円滑な交通を確保していく対策が必要となります。

特に、土地区画整理事業を実施した区域（面整備エリア）では、街路樹の植栽時期が集中しており、区域全体で大径木、老木化による影響が生じています。

街路樹により見通しが悪化している事例	街路樹の根が舗装に影響を与えている事例
	
街路樹が道路標識を覆っている事例	街路樹が歩道幅員を狭めている事例
	

3 管理費の増加

大径木の増加、人件費の高騰、市民ニーズの多様化等に伴い、街路樹の管理費は年々厳しい状況となっています。

街路樹管理の予算を大幅に増額出来る見込みが低い中でも、持続的な管理を実現していくためには、予算規模に見合った適切な管理水準を設定していく必要があります。

また、適切な管理水準が確保できていないことにより、雑草の繁茂による見通しの悪化や有効幅員の減少、強剪定に伴う樹形の乱れ・腐朽、街路樹の空き枿による景観阻害等、安全かつ円滑な交通や良好な街路樹景観の妨げにもつながっています。

<p>低木が雑草に覆われている事例</p>	<p>腐朽等により、生育不良に陥っている事例</p>
	
<p>枯損した低木を補植していない事例</p>	<p>枯損した高木を補植していない事例</p>
	

第4章 街路樹管理の目標・基本方針

1 目標と基本方針

街路樹管理の現状や課題を踏まえるとともに、道路ストックマネジメント計画の持続可能な管理の実現を目指し、本市では次のとおり、街路樹管理の目標を設定します。

この目標を実現するため、3つの基本方針を定め、今後の取組へとつなげていきます。

【街路樹管理の目標】

『街路樹の適正な管理により、
安全で魅力ある・歩きたくなる道路空間を維持・創出すること』

【3つの基本方針】

基本方針1

「良好な街路樹景観の維持・創出に向けた管理を進めます。」

- ・ 完成樹形を考慮した植栽の実施
- ・ 道路幅員に見合った樹種への計画的な更新

基本方針2

「交通安全性の向上、超高齢社会等に対応した管理を進めます。」

- ・ 交通安全性の向上につながる街路樹の更新・撤去
- ・ バリアフリー事業と連携した街路樹の更新

基本方針3

「メリハリのある管理への移行を進めます。」

- ・ 路線特性に応じた街路樹管理の実現
- ・ 予算規模を勘案した管理水準の設定

2 取組の進め方

街路樹管理の目標を実現するため、各種取組を進めていきます。

また、取組にあたり、街路樹のある路線を「景観路線」、「再生路線」、「その他」に分類し、限られた予算のなか、管理費の平準化にも配慮しながら、路線特性に応じた管理に取組んでいきます（図 4.1）。

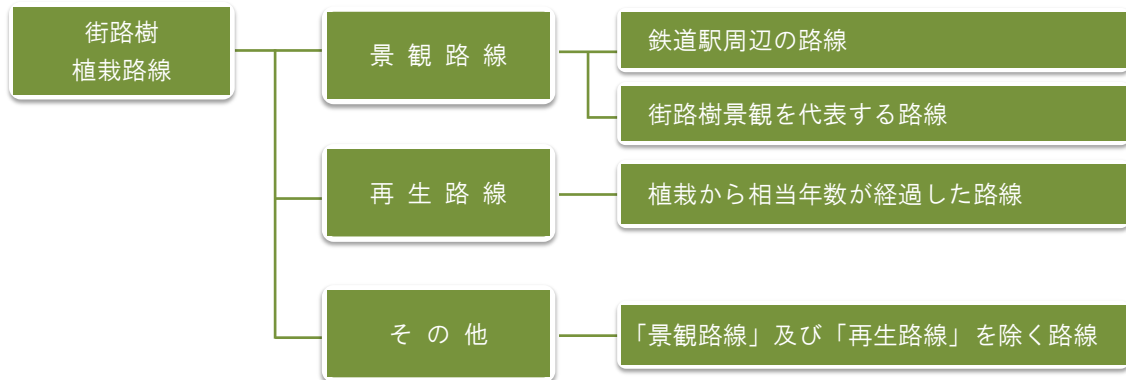


図 4.1 路線分類の考え方

■景観路線

鉄道駅周辺の路線及び街路樹景観を代表する路線（わがまちふじさわ 景観ベストテン（藤沢市を代表する 10 の景観））を対象とします。

これらの路線では、剪定、除草等の管理水準を高める取組を中心に進めることで、より安全で魅力的な道路空間となるよう適切な管理を進めます。また、本路線のうち、路線の現状や中長期的な視点に基づき、計画的に「改善」、「更新」を検討・推進していきます。

■再生路線

街路樹の老木化等により、様々な課題を抱えている路線を対象とします。

これらの路線では、バリアフリー化、交通安全対策事業等の取組とあわせ、路線レベルで「改善」、「更新」、「撤去」を検討・推進していきます。

改善：街路樹周辺の土壌改良、防根シートの設置等により、歩行空間における問題を解消するための対策を行うものです。

更新：街路樹の必要性が確認されたものについて、大径木・老朽化した樹木等の植替えを行うものです。

撤去：道路交通機能等を確保するため、街路樹の伐採・伐根を行うものです。

(1) 景観路線

景観路線については、まちの「顔」となる鉄道駅に近接する路線や街路樹景観を代表する表 4.1、図 4.2 の路線を位置付けるものとします。

なお、景観路線については、管理水準を段階的に高めていきますが、必要に応じ、対象路線の見直しを図っていきます。

表 4.1 景観路線一覧

No.	路線名	No.	路線名
1	藤沢駅周辺道路 (藤沢村岡線ほか)	5	湘南台駅周辺道路 (円行東大通り線ほか)
2	辻堂駅周辺道路 (辻堂駅北口大通り線ほか)	6	長後駅周辺道路 (長後駅東口通り線ほか)
3	善行駅周辺道路 (善行駅東口駅前通り線ほか)	7	辻堂駅遠藤線（一部）
4	六会日大前駅周辺道路 (六会駅西口通り線ほか)		



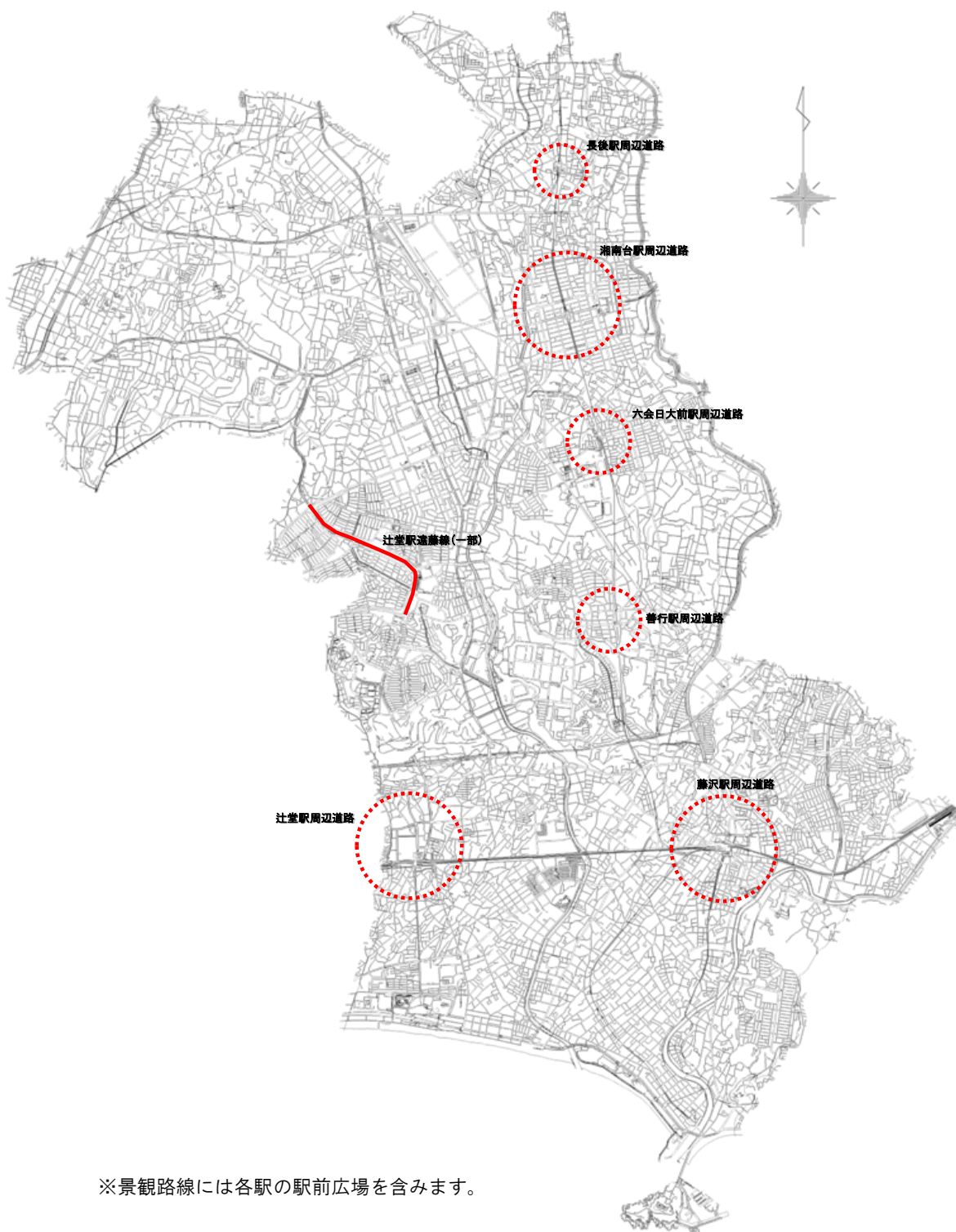


図 4.2 景観路線位置図

(2) 再生路線

植栽から相当年数が経過したことにより、歩道幅員の確保や根上り、見通しの確保等、様々な課題を抱えている表 4.2、図 4.3 の路線を「再生路線」に位置付けます。

表 4.2 再生路線一覧

No.	路線名
1	大庭丸山線
2	滝ノ沢堤線
3	湘南ライフタウン内・街区道路 (湘南大庭91号線ほか)
4	湘南ライフタウン内・歩行者専用道 (湘南大庭24号歩行者専用道ほか)
5	鵜沼海岸引地線（一部）
6	高山羽鳥線（一部）





図 4.3 再生路線位置図

第5章 今後の取組内容

今後の取組にあたっては、3つの基本方針に基づき、「良好な街路樹景観の維持・創出」、「安全かつ円滑な交通の確保」、「メリハリのある管理水準の設定」を取組のテーマに設定します（図5.1）。

「第4章-2 取組の進め方」で分類した路線特性を踏まえ、メリハリをつけながら、各取組を進めていきます（表5.1）。

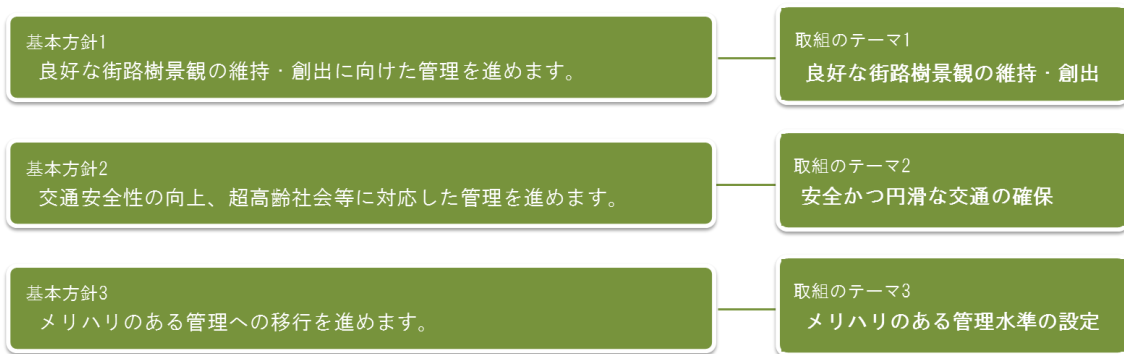


図 5.1 取組のテーマ

表 5.1 取組内容一覧

取組のテーマ	取組内容	景観路線	再生路線	その他
1 良好な街路樹景観の維持・創出				
	(1) 完成樹形を踏まえた適切な植栽間隔の確保	○	○	○
	(2) 樹種に相応しい樹形の創出	◎	○	○
	(3) 大径木・老木の更新	○	◎	○
	(4) 不要な支柱の撤去	○	○	○
2 安全かつ円滑な交通の確保				
	(1) 歩道幅員の確保	○	◎	○
	(2) 見通しの確保	◎	◎	◎
	(3) 根上りの対処	○	◎	○
	(4) 道路標識等の視認確保	○	○	○
3 メリハリのある管理水準の設定				
	(1) 日常管理	◎	○	○
	(2) 質の高い植栽管理	◎		
	(3) 補植又は植樹柵の撤去	○	○	○
	(4) 樹種選定	○	◎	○
	(5) 街路樹診断	○	○	○

（○：取組事項 ◎：重点取組事項）

1 良好な街路樹景観の維持・創出

(1) 完成樹形を踏まえた適切な植栽間隔の確保

街路樹の健全生育を促し、完成樹形を踏まえた景観形成機能を十分に発揮させるため、図 5.2 を目安に植栽又は段階的な間引き（撤去）を行います。交差点部等においては、特に視認性の確保に十分配慮した対応を図ります。

また、路線特性や街路樹の成長度によっては、植栽間隔を「千鳥状」にすることも検討します。

道路改良や新規道路整備に伴い「植栽」又は「更新」をする際には、「2-(2)見通しの確保」や道路幅員・車線数との兼ね合いを考慮するため、図 5.3 も参考にするものとしします。

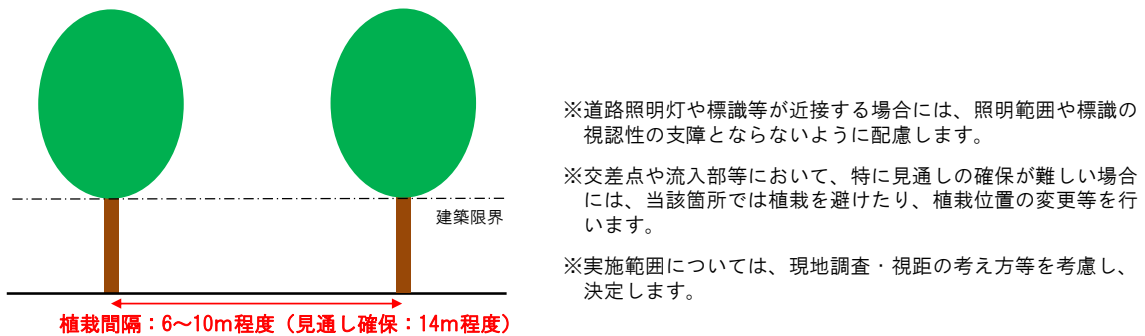


図 5.2 景観形成機能等を十分に発揮させるための植栽配置の目安（植栽間隔）

（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））

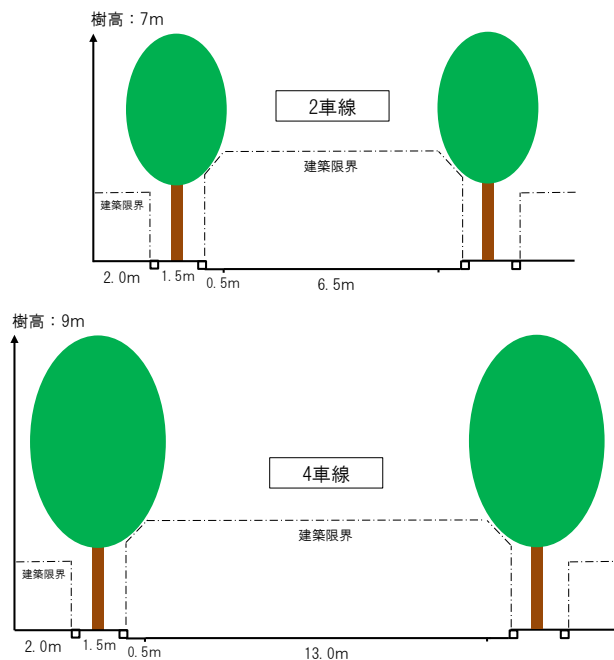


図 5.3 景観形成機能等を十分に発揮させるための植栽配置の目安（道路横断面）

（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））

(2) 樹種に相応しい樹形の創出

樹種特有の樹形及び樹冠の形成（自然樹形）に配慮した管理を基本とします。

強剪定又は生育不良等により、樹形が乱れ、街路樹景観を損なっているものについては、当該樹種本来の自然樹形に仕立て直していくことを基本としますが、樹形が大きく崩壊しているものについては街路樹の必要性を考慮したなかで、「更新」又は「撤去」を行います。

なお、周辺まちづくりとの連携や街路樹が有する機能（遮光等）の強化など、特別な条件の場合には、人工樹形（整形式）とすることも検討します。

(3) 大径木・老木の更新

植栽から相当年数が経過することで大径木・老木化し、様々な問題が生じている街路樹は、「改善」を検討します。

しかしながら、「改善」による効果の見込みが低いと想定されるものについては、街路樹の必要性を考慮したなかで、「更新」又は「撤去」を行います。

なお、街路樹の「植栽」、「更新」の際には、図 5.4 を参考にします。

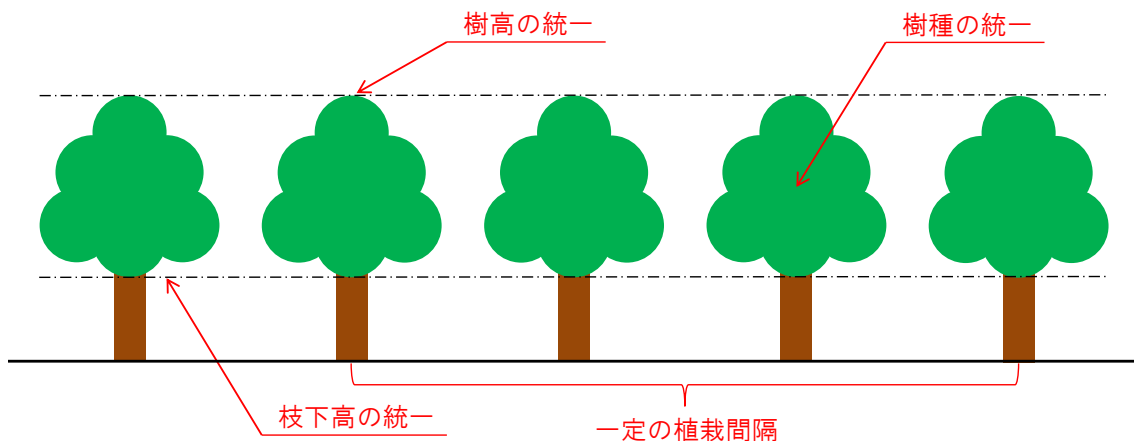


図 5.4 目指すべき街路樹のあり方（標準）

(4) 不要な支柱の撤去

街路樹を植栽した際、根の活着を目的に支柱を設置している場合、設置目的を果たしたものについては、樹木の生育等に悪影響が及ばないように、また、景観面や交通安全面を考慮し、随時、「撤去」を行います。

2 安全かつ円滑な交通の確保

(1) 歩道幅員の確保

整備から相当年数が経過した道路では、現行の道路構造令等に歩道幅員が適合しておらず、ベビーカーや車イスなどの通行・行き違いが困難であるなどの課題を抱えています。このため、街路樹の必要性を考慮したなか、路線レベルで「撤去」又は「更新」を行い、適切な歩道幅員を確保していきます（図5.5）。

また、道路改良等の際には、十分な歩道幅員を確保することを前提に、街路樹の植栽を検討します。

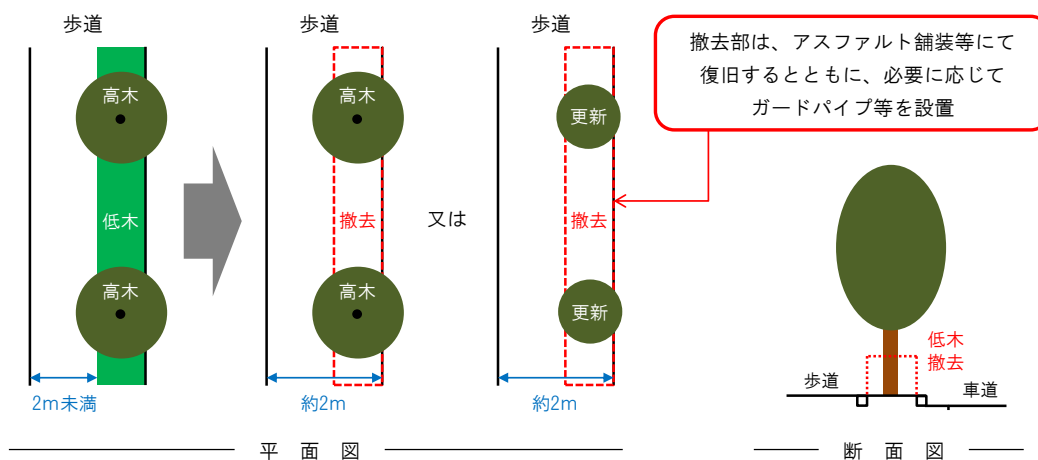


図 5.5 歩道幅員の確保対策（イメージ）

【モデルケース】

歩道幅員の課題を抱えている路線が多い「湘南大庭」地区をモデルケースとして、次のとおり、歩道幅員確保対策の試験施工を行いました。当該部はバスターミナルの整備に伴い、周辺道路の歩行者の増加が見込まれたため、施工箇所を選定したものです。また、試験施工にあたっては、事前に当該町内会と調整を行いました。

施工後は、歩行しやすくなったという声をいただくとともに、高木を残したことにより、一定の緑量を確保しています。



【試験施工前】

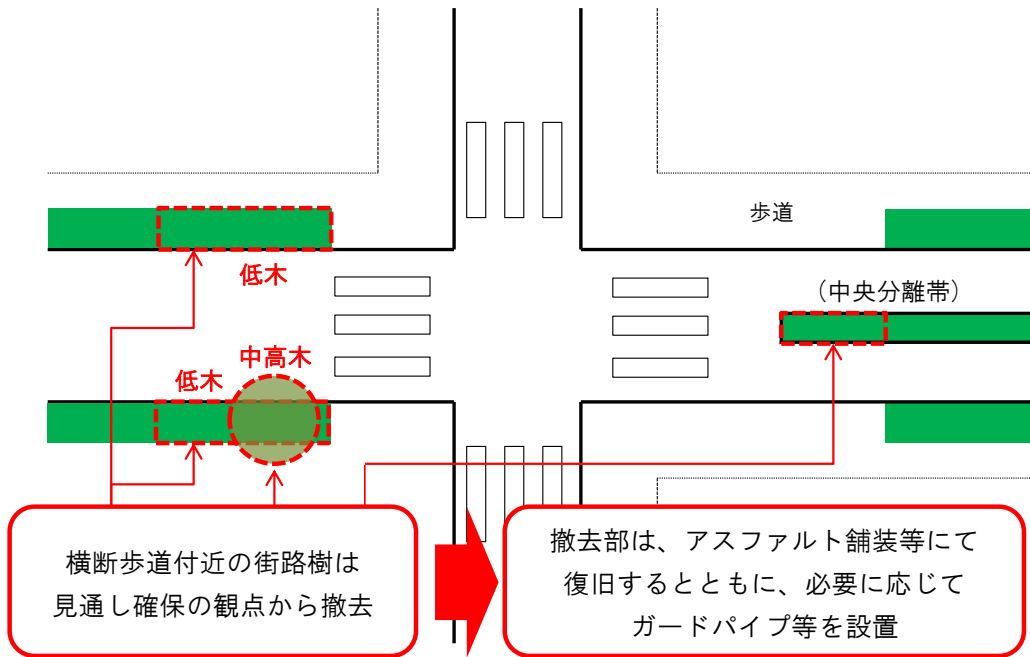


【試験施工後】

(2) 見通しの確保

交差点や横断歩道付近については、大径木化した街路樹（高木・低木）を中心に、車両及び歩行者、それぞれの見通しの悪化を招く原因となっている場合があります。このため、該当する街路樹については、順次、「撤去」を行い、見通しの確保を図ることで、交通安全性の向上につなげていきます（図 5.6）。

また、道路改良等の際には、交差点付近等に植栽しないものとします。



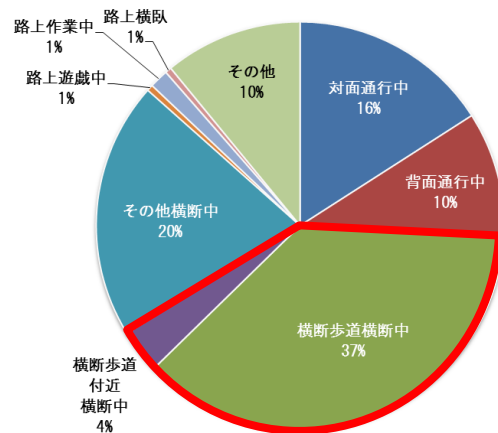
※実際に撤去する範囲については、現地調査・視距の考え方等を考慮し、決定するものとします。

図 5.6 見通しの確保対策（交差点部のイメージ）

【(参考) 藤沢市内の交通事故発生状況（人対車両）】

2019年（令和元年）における本市の交通事故（人対車両）発生件数は201件あり、このうち約41%にあたる81件が「横断歩道」又は「横断歩道付近」を横断中の事故となっています（図 5.7）。

資料：2019年（令和元年）藤沢市内の交通事故統計



【小数点以下第一位を四捨五入しています。】

図 5.7 交通事故発生状況（人対車両）

車両対車両における視距の考え方として、道路の直線部等では、街路樹の間隔が密な場合、車両からの視距を妨げてしまいます。

例えば、設計速度が40km/hの道路の場合、40m以上の視距が必要とされています。40m先の車両を目視確認する際のシミュレーションを行ったところ、街路樹（高木）の植栽間隔が約11m^{*}以上でないと、視距が確保されないという結果になりました（図5.8）。このため、今後の街路樹管理においては、視距の確保という観点に十分配慮していきます。

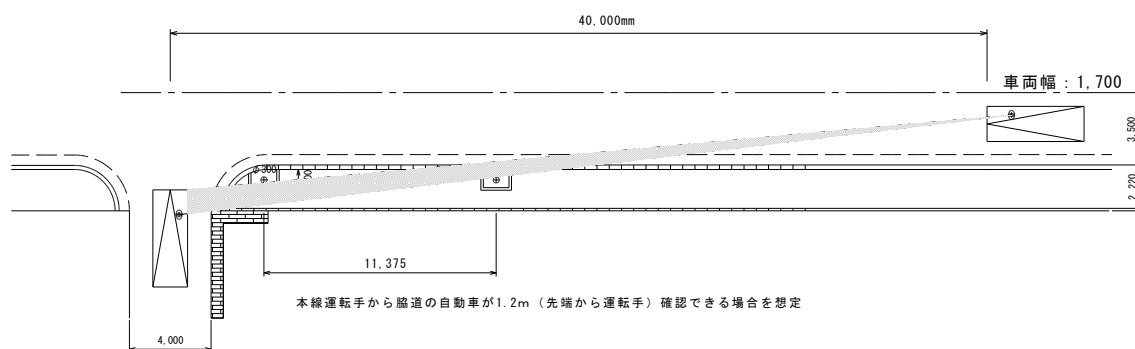


図 5.8 見通し確保対策（直線部のイメージ）

※本シミュレーションは一定の条件下で行っているものであり、全ての街路樹の間隔を約11m以上にするものではありません。

【(参考) 交差点内の視距】

道路の交差点や流入部等において植栽する場合には、自動車運転者が他の車両や歩行者、自転車を容易に認識できるように見通しを確保しなければならない。

特に、見通しの確保が難しい場合には、当該箇所では植栽を避けたり、植栽位置の変更等を行う。

(出典：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))

(3) 根上りの対処

根上りなどにより、歩行空間や自転車走行空間に影響を与えている箇所は、街路樹の健全度や必要性を考慮したなかで、「改善」、「撤去」又は「更新」を行います（図 5.9）。

特に、危険性の高い坂道などの傾斜部については、優先的に対策を進めます。

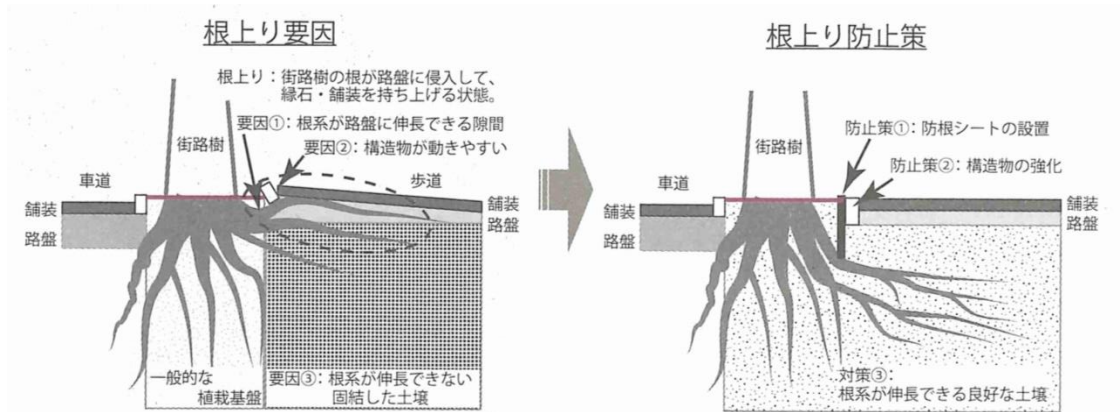


図 5.9 根上り要因及び根上り防止策

（出典：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））

(4) 道路標識等の視認確保

街路樹の枝葉の成長により、信号、道路標識、道路照明灯に著しい影響を与えている箇所等、緊急的に対応を図る必要があるものについては日常管理とは別に随時、剪定を行います。

なお、信号等への影響が頻発する街路樹は「撤去」又は「更新」を検討します。

【緊急対応の例】

小型道路標識が街路樹に覆われており、視認性が低下していたため、緊急的に剪定による対応を行ったものです。



【緊急対応前】



【緊急対応後】

3 メリハリのある管理水準の設定

(1) 日常管理

□道路パトロール

本市では、道路ストックを良好な状態に保つことで、道路交通の安全性を確保するため、道路パトロールを実施しています。

道路パトロールのなかで、街路樹の枯損や倒木、落枝等、主に次の事項を「遠望目視」で確認するとともに、異常が確認された際には「近接目視」により、詳細な状況を確認しています。

・ 枯損、枯枝 ・ 倒木、落枝 ・ 亀裂 ・ 腐朽 ・ 信号等への影響

また、台風や強風といった異常気象の際には、過年度の倒木事例等を基に、道路パトロールを強化していますが、「遠望目視」のほか、必要に応じて、安全確保の上、「近接目視」や「応急対応」を行います。



□剪定・刈込

街路樹の適切な管理と予算規模の観点から、段階的に景観路線は年間2回の剪定等に移行するとともに、これ以外の路線は年間1回の剪定等を標準としていきます。また、植栽から間もない樹木については、軽剪定により完成樹形を目指します。

成長の速さなど、樹種の特性を勘案し、状況に応じて、随時、剪定等を行うなど、出来る限り柔軟な対応に努めます。

剪定等にあたっては、樹種の特性（花、実、紅葉等）等を考慮し、出来る限り、適切な時期に行うものとします。

植栽帯からは、人為的に植栽を行っていない^{みしょう}実生による樹木が生育している場合もありますが、道路交通の安全性、景観の観点などから支障となるため、極力、根元から伐採します。

□除草・清掃

街路樹の適切な管理と予算規模の観点から、段階的に、景観路線は年間3回の除草等に移行するとともに、これ以外の路線は年間1～2回の除草等を標準としていきます。除草後の草類は飛散や火災の恐れがあるため、放置することなく、速やかに処分するものとし、除草後には清掃を行います。

雑草の成長度合いなど、地域特性を勘案し、状況に応じて、随時、除草等を行うなど、出来る限り、柔軟な対応に努めます。

また、除草については、ロボットや熱湯を用いた除草技術等も開発されており、除草・清掃に関する新技術の動向にも注視し、導入に関する検討を進めていきます。

街路樹（落葉樹）の落ち葉は季節感を表す一方で、路面に落ち葉が散乱し、側溝が詰まるなど、道路交通や周辺住民に影響を及ぼす場合があるため、路線の状況を勘案し、清掃を行います。また、景観路線や主要道路など、人通りや交通量が多い路線では、定期的な清掃に努めます。

除草・清掃といった環境美化活動については、「美化ネットふじさわ」をはじめとした地域のボランティアの方々とも連携を図っていきます。

□病虫害・鳥害

街路樹の健全性を確保するとともに、道路利用者及び地域住民への影響を軽減するため、病虫害の早期発見に努めます。

病虫害の防除にあたっては、剪定等による物理的防除を行うことを基本とします。しかしながら、病虫害の発生状況等により、農薬を使用せざるを得ない場合には、「公園・街路樹等病虫害・雑草管理マニュアル（環境省）」等に基づき、当該病虫害に適切な農薬を選択するとともに、使用方法、濃度及び使用量等を遵守します。

また、道路利用者・地域住民への配慮、作業者自身の安全にも十分留意するものとし、事前に作業予告板を設置するなど、周知徹底を図ります。

街路樹に関する鳥害としては、ムクドリによる鳴き声・糞による影響が多く挙げられます。特に鳥の糞は、道路交通（歩行者）に支障が生じるケースもあります。

ムクドリ対策については、抜本的な解決が困難な状況にありますが、対策に係る新技術の動向に注視するとともに、被害の状況に応じて剪定（止むを得ず、強剪定とする場合もあります。）等による対応を行います。

□移植

道路の改良工事や切り下げ工事等が街路樹に干渉する場合、原則、原因者が移植等の対応を行います。移植については、次の判断基準に基づくものとし、道路管理者が移植不適と判断した場合、「撤去」又は「代替樹木」の植栽による対応を求めます。

<移植可否の判断基準>

- ・移植の時期 : 当該樹木の移植適期であるか。
- ・移植の場所 : 当該樹木を移植できる適切な場所があるか。また、運搬（移動）が可能な距離であるか。
- ・樹木特性 : 当該樹木が発根しやすいなど、移植適応性を有しているか。
- ・樹木の生育状況 : 樹勢の衰退又は樹形が乱れていないか。また、空洞化等の樹体構造に弱点はないか。
- ・緑化機能の確保 : 移植時の強剪定により、樹形が乱れるなどの緑化機能に著しい損失はないか。

□地被植物

地被植物のうち、一年草（草花）は、定期的な種まきや植替えが前提となり、道路管理者だけでは、きめ細やかな管理を持続することが困難です。このため、一年草については、原則、「美化ネットふじさわ」の協力が得られる場合などに、予算とのバランスを考慮したうえで植栽するものとします。

ただし、宿根草（多年草）等の地被植物については、定期的な植替えが不要であるとともに、土の表面を植物が覆うことによる雑草抑制、乾燥抑制の効果も期待できます。また、植物によっては、花の鑑賞価値もあるため、路線の特性等（見通し確保を目的に低木からの転換等）を考慮したうえで、植栽するものとします。

(2) 質の高い植栽管理

□施肥

原則、街路樹（草花除く。）に定期的な施肥は行いませんが、街路樹の健全度の向上及び開花の促進等を目的として、景観路線を中心に、必要に応じて施肥を行うものとします。

□灌水

真夏に降水がない日が続く、枝葉に異常が認められる場合、予算や状況に応じて、景観路線の低木類を中心に灌水を行うものとします。

この他にも、植栽から年数が経過しておらず、街路樹の根が十分に張っていない場合、必要に応じて、灌水を行っていきます。

□土壌改良

経年変化に伴い、街路樹を植栽している土壌が保水性、通気透水性、化学的要因を満たしていない場合、景観路線を中心に、必要に応じて土壌改良材等を用いた土壌改良を行います。

土壌改良については、様々な技術や資材があることから、実施時には適切な手法・資材を選定するものとします。

(3) 補植又は植樹柵の撤去

枯損等に伴い、街路樹を撤去した後、予算等の兼ね合いから補植や植樹柵の撤去を行わないままになっている場合があります。特に、植樹柵は通行時における安全性に影響を与えるケースもあります。

このため、街路樹の必要性を検討したなかで、補植又は植樹柵の撤去を行うものとします。植樹柵の撤去にあたっては、簡易的な穴埋めといった仮復旧ではなく、周辺の舗装と調和した本復旧を行っていきます。

(4) 樹種選定

街路樹の植栽は、道路に多様性をもたらす有効な手段であるものの、植栽する環境等の生育条件に適合し、一定の健全生育が可能な樹種を選定する必要があります。

また、幹周(C)が60cmを超える街路樹の剪定費用が高額になることから、管理の持続性を考慮し、完成樹形になっても幹周(C)が60cmを超えない樹種や成長が遅い樹種を選定することも重要となります。

このため、街路樹の樹種選定にあたっては、特に次の事項に留意するものとします。また、路線レベルで街路樹の「植栽」又は「更新」を行う際には、計画段階から地域住民と調整を行っていきます。

これに加え、生物多様性の観点から可能な範囲で郷土樹種の導入にも配慮します。

- ・ 完成樹形を考慮し、道路空間規模（高さ(H)、幹周(C)、枝張り(W)）に見合った樹種であること。
- ・ 地域特性（土地利用状況、沿岸部、地下水位等）に対応した樹種であること。
- ・ 大径木化しにくい樹種であること。

表 5.2 藤沢市の郷土樹種等一覧表

高木 樹高 2.5m 以上	常緑 広葉樹	タブノキ・スダジイ・シラカシ・アラカシ・クスノキ・シロダモ・ モチノキ・ヤマモモ・クロガネモチ
	落葉 広葉樹	ケヤキ・ムクノキ・エノキ・コナラ・クヌギ・エゴノキ・コブシ・ オオシマザクラ・ヤマザクラ・イロハモミジ・ヤマボウシ・フジ（藤沢市の花）
	針葉樹	クロマツ（藤沢市の木）・アカマツ・イヌマキ
中木 樹高 1.5m 以上	常緑 広葉樹	マサキ・ヤブツバキ・カクレミノ・ネズミモチ・ヒイラギ・ウバメガシ・ カナメモチ・モッコク・キンモクセイ
	落葉広葉樹	ムラサキシキブ・マユミ・トサミズキ・マンサク・ムクゲ
低木 樹高 0.5m 以上	常緑 広葉樹	アオキ・トベラ・ヒサカキ・ハマヒサカキ・シャリンバイ・ジンチョウゲ・ ツツジ類・ヤマツツジ・アセビ・ビヨウヤナギ
	落葉 広葉樹	ガズミ・アジサイ・ドウダンツツジ・ヒュウガミズキ・ヤマブキ・ ユキヤナギ・ニシキギ・シモツケ・レンギョウ・コデマリ
	針葉樹	ハイビャクシン

出典：藤沢市緑の保全及び緑化の推進に関する条例施行規則（平成 21 年規則第 24 号）

(5) 街路樹診断

街路樹の老木化等により、樹勢が衰え、強風で倒木するケースがあるため、倒木時に影響の大きい大径木を中心に「樹木医」による点検・診断を行い、危険木を早期に発見することで歩行者や車両の安全性の確保に努めます。



主な診断対象樹種

・アオギリ ・ケヤキ ・サクラ類 ・シダレヤナギ ・ユリノキ

第6章 取組の推進方策

1 推進方策

(1) 財源確保に向けた考え方（対策の優先順位の考え方）

本計画に基づく主な取組として、街並みとのバランスのとれた樹種や管理コストがかかりにくい樹種への更新、交通安全性の確保に向けた街路樹の更新・撤去等を進めていきます。特に安全性に関わる取組（見通しの確保等）は優先的に行っていきます。これら対策の実施により、縮減するコストの活用を図りながら、剪定・除草頻度の見直しや根上りの対処などを行っていくものとします。

この際、年度間での「予算の平準化」を意識するなかで、段階的に取組を進めていきます。対策実施による効果のイメージは図6.1のとおりです。

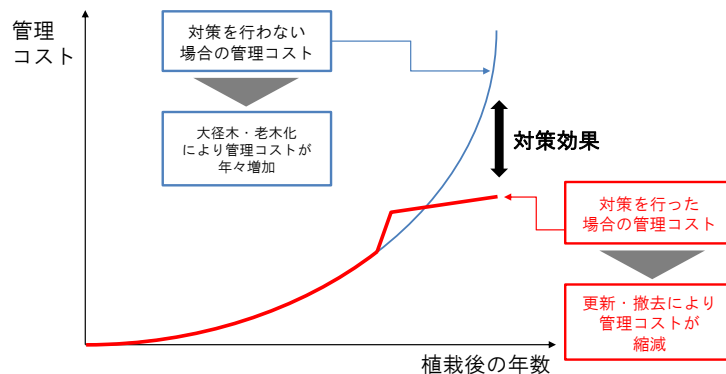


図 6.1 対策効果（イメージ）

(2) 地域住民との連携・合意形成

街路樹は市民にとって身近な存在であることから、地域住民や通行人等を中心に多様な意見をいただきます。このため、日常的な管理手法や街路樹のあり方等、地域住民の様々な意見を伺っていくことが重要となります。また、落ち葉等の清掃や除草等の美化活動については、引き続き、地域住民との連携を図っていきます。

街路樹を路線レベルで「撤去」、「更新」又は大規模な「改善」を行う際には、街路樹の必要性や樹種の選定等、事前に地域住民と調整を行いながら、合意形成に努めるものとします。

(3) 庁内の体制づくり

街路樹の効率的・効果的な管理を持続するため、街路樹の整備部門と管理部門とでより一層の連携を図っていきます。特に、街路樹の必要性、樹種及び植栽間隔等は計画段階から密に調整を行うものとします。

また、バリアフリー事業等による道路改良等の際には、街路樹の必要性を考慮したなかで、街路樹の更新等について、一体的な検討を進めます。

(4) 藤沢市道路ストックマネジメント計画との連携

街路樹は道路法における「道路の附属物」としての位置付けを有しており、道路舗装やトンネル、橋りょう等と同様に本市の道路ストックの一部を形成しています。

道路ストックマネジメント計画は本市で管理を行っている主要な道路ストックを対象に中長期的な管理方針等を示しているため、本計画と連携を図りながら、各種取組を実施していきます。

また、大規模な道路ストック（構造物）などは、定期的に「点検」を行い、変状等の早期発見に努めていますが、街路樹も同様に専門家による「診断」を行うことで、樹木の健全度を確認するとともに、日常的な近接目視では確認できない異常（空洞等）の早期発見に努めます。

(5) 藤沢市緑の基本計画との連携

本計画では、市域における緑地の最終目標量を概ね 30%としています。表 6.1 に示すとおり、緑地のうち、道路に関連するものは「街路樹（道路環境施設帯及び植樹帯）」や「自転車歩行者専用道路・歩行者専用道路」があります。街路樹は、本計画の目標量の一部を担っているため、目標量との整合に配慮しながら、各種取組を実施していくものとします。

表 6.1 緑地の確保目標で計上する緑地の種類

緑地	施設緑地	都市公園		都市公園法で規定するもの	都市公園等	
		都市公園以外	公共施設緑地	都市公園以外で公園緑地に準じる機能を持つ施設		都市公園を除く公共空地
						自転車歩行者専用道路・歩行者専用道路
						地方自治法設置又は市町村条例設置の公園 公開している教育施設（国公立） 河川緑地 港湾緑地 公共団体が設置している運動場やグラウンド 等
						学校の植栽地 下水処理場等の附属緑地 道路環境施設帯及び植樹帯 その他の公共公益施設における植栽地 等
		設民間地施	民有地で公園緑地に準じる機能を持つ施設	市民農園（上記以外） 公開している教育施設（私立） 寺社境内地 等		
				法による地域		緑地保全地域（都市緑地法） 特別緑地保全地区（都市緑地法） 生産緑地地区（生産緑地法） 自然環境保全地域（自然環境保全法） 農業振興地域内の農用地区域（農業振興地域の整備に関する法律） 河川区域（河川法） 保安林区域（森林法） 地域森林計画対象民有林（森林法） 等
		条例等によるもの		条例、要綱、契約、協定等による緑地の保全地区や緑化の協定地区 樹林地の保存契約 協定による工場の植栽地（協定等緑地） 等		

（出典：藤沢市緑の基本計画（2011年（平成23年）7月））

(6) 定期的な現地調査

生きものである街路樹は日々、成長しており、適切な管理を進めるには街路樹の幹周（C）や植栽面積などの定量的な情報を的確に把握する必要があります。

また、交通事故や枯損等に伴う街路樹の減少、道路改良等に伴う新規植栽、植栽帯の減少など、街路樹の状況は日常的に変化をしています。

このため、今後は定期的に現地調査を行い、調査結果や日常的な管理情報を道路台帳GISに集約していくことで、効率的・効果的な管理が持続できる仕組みづくりを進めていきます。

(7) 新規植栽におけるガイドライン

本計画は、冒頭にも記載したとおり、新規植栽時におけるガイドラインとしての位置づけを有しています。

このため、道路の新設、改良等に伴い、新たに街路樹を植栽する際には、持続可能な管理を実現する観点から、本計画の趣旨を十分に理解したうえで、新規植栽計画に反映するものとします。

なお、街路樹を新たに植栽するケースは、藤沢市道の構造の技術的基準を定める条例第15条及び第16条に該当する場合を原則とし、路線ごとに検討を行うものとします。

(8) 管理マニュアル

街路樹は、路線の特徴や樹種によって求められる機能等が異なるケースがあります。

今後は、よりきめ細やかな管理を進めるため、路線の特徴や樹種などを基にグループ化を行い、グループごとに管理マニュアルを整備していくことを目指します。

(9) 業務発注形態の効率化に向けた検討

街路樹の剪定や除草等の日常的な管理業務について、現状では一般競争入札による単年度契約であるため、毎年異なる業者が受注するケースが多く、中長期的な視点による管理が難しい状況にあります。

このため、複数業務の包括契約、契約期間の複数年化等、業務発注・契約手法を見直すことで、効率化を図りながら、街路樹管理の生産性向上につなげていくことを検討します。

(10) クロマツの保全と育成

クロマツは湘南の風致景観を代表する樹木であり、「市の木」としても多くの市民に親しまれています。

クロマツの街路樹は、交通安全面での支障、健全性の悪化又は周辺への著しい影響

がない限り、保全していくことを原則とします。

また、地域性や周辺環境、地域住民の意見に配慮するなか、新規植栽に努めるもの
とします。

(11) 環境配慮

撤去後の街路樹は、樹木の状態（病害虫、腐朽の有無など）によっては、ベンチ
やウッドチップなどに再利用する価値があります。このため、周辺土地利用への配
慮や費用面などの課題もふまえ、再利用策を検討するものとします。

2 事業スケジュール

本計画のうち、「第5章 今後の取組内容」に関する計画期間は令和3年度からの5年間とし、重点的に進めていく取組を表6.2に「重点取組の事業スケジュール」として示します。

この5年間の重点取組の実施状況等を勘案したうえで、次期の5年間に進めていく取組内容を精査したうえで、「重点取組の事業スケジュール」を策定するものとします。

また、本計画に基づき、重点取組を進めていくにあたり、地域の状況や社会経済情勢の変化等を踏まえつつ、地域の方々との調整を図りながら、安全で魅力ある街路樹への見直しを進めていきます。

表 6.2 重点取組の事業スケジュール

年 度	重 点 取 組
令和3年度	・ 交差点又は横断歩道の見通し確保対策（20箇所）
令和4年度	・ 交差点又は横断歩道の見通し確保対策（50箇所） ・ 歩道幅員の確保対策（1路線）
令和5年度	・ 交差点又は横断歩道の見通し確保対策（50箇所） ・ 歩道幅員の確保対策（1路線）
令和6年度	・ 交差点又は横断歩道の見通し確保対策（50箇所） ・ 歩道幅員の確保対策（1路線）
令和7年度	・ 路線別の管理水準へ段階的に移行 ・ 交差点又は横断歩道の見通し確保対策（50箇所） ・ 歩道幅員の確保対策（1路線）

参考資料

1 用語解説

用語	説明
か行	
街路樹	道路法第2条第2項第2号に基づく道路上の並木で藤沢市（道路管理者）が管理するもの
さ行	
樹木医	樹木の調査・研究、診断・治療等を通して、樹木の保護・育成・管理や、落枝や倒木等による人的・物損被害の抑制等を行う専門家のことで、日本緑化センターが実施する樹木医資格審査に合格し、樹木医として登録されている者 (一般財団法人 日本緑化センターHP 参照)
生物多様性地域戦略	生物多様性基本法（平成20年法律第58号）に基づき、地方公共団体が策定する「生物多様性の『保全』及び『持続可能な利用』に関する基本的な計画」
た行	
大径木 ^{たいけいぼく}	幹周（C）90cm以上の街路樹
地被植物	道路植栽のうち、芝、木本植物、草本植物、つる性植物、ササ類等の地表面を被覆する樹高の低い植物
道路改良	歩道整備やバリアフリー化といった、道路の機能向上をさせる取組
道路ストック	・道路法第2条第1項に基づく道路で本市が管理を行うもの ・トンネル、橋りょう、道路用エレベーター等道路と一体となって、その効用を全うする施設又は工作物及び道路の附属物で本市が管理を行うもの（道路法による管理ではない場合も含む。）
道路ストックマネジメント推進会議	藤沢市道路河川部に設置している会議体（所属長級）で、道路ストックマネジメントに関連する事項の検討、調整又は意見交換を行うもの
は行	
美化ネットふじさわ	美化ネットふじさわは市民の方々と本市がお互いの役割を決めて、互いに協力して地域の環境美化活動に取り組んでいくもので、道路等の一定区画の公共の場所で、清掃や除草等の美化活動を自主的・主体的に行っていただき、市はその活動に対して清掃用具の貸与等の支援を行っているもの

ま行	
みしょう 実生	街路樹として植栽していない樹木等が、種子から発芽し、生長すること
緑の基本計画	都市緑地法（昭和 48 年法律第 72 号）に基づき、市域における緑の保全及び緑化の推進に係る施策を総合的かつ計画的に推進するために策定する「緑とオープンスペース」に関する総合的な計画
緑の実施計画	<ul style="list-style-type: none"> ・ 藤沢市緑の保全及び緑化の推進に関する条例（平成 21 年条例第 6 号）に基づく本市独自の制度で、本条例にて「緑の実施計画」を定めることを規定 ・ 本計画は「藤沢市緑の基本計画」の施策をより具体的に展開するための実施事業とその進行管理などを示すもの
わ行	
わがまちふじさわ 景観ベストテン	2010 年（平成 22 年）、藤沢市市政施行 70 周年を迎えるにあたり、市民の皆さんのかけがえのない財産である藤沢の「景観」を発掘・再認識し、将来世代に引き継いでいくことを目的に行ったもの

2 関連法令

(1) 道路法

街路樹（道路上の並木）は、道路法に基づく「道路の附属物」に位置付けられており、道路の附属物は、街路樹の他に、さく（ガードレールなど）、街灯（道路照明灯）、道路標識等が該当します。

道路管理者は、道路の附属物（街路樹）を含む「道路」を常時良好な状態に保つように維持・修繕を行い、一般交通に支障を及ぼさないように努めるものとされています。

■道路法（昭和27年法律第180号）（抄）

（用語の定義）

第二条 この法律において「道路」とは、一般交通の用に供する道で次条各号に掲げるものをいい、トンネル、橋、渡船施設、道路用エレベーター等道路と一体となつてその効用を全うする施設又は工作物及び道路の附属物で当該道路に附属して設けられているものを含むものとする。

2 この法律において「道路の附属物」とは、道路の構造の保全、安全かつ円滑な道路の交通の確保その他道路の管理上必要な施設又は工作物で、次に掲げるものをいう。

二 道路上の並木又は街灯で第十八条第一項に規定する道路管理者の設けるもの

（道路の種類）

第三条 道路の種類は、左に掲げるものとする。

四 市町村道

（市町村道の管理）

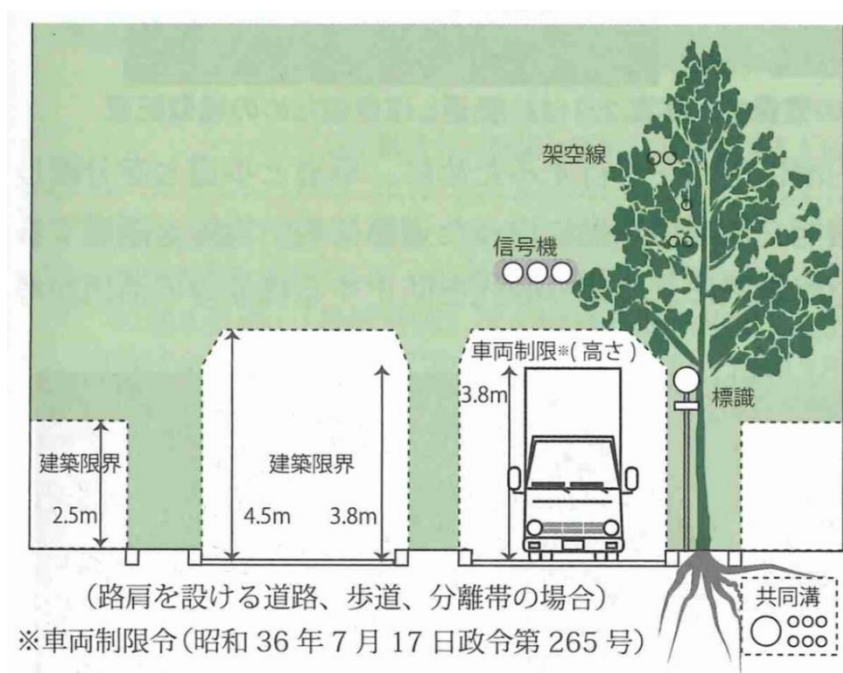
第十六条 市町村道の管理は、その路線の存する市町村が行う。

（道路の維持又は修繕）

第四十二条 道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もつて一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならない。

(2) 道路構造令

道路法に基づく「道路構造令」では、市町村道の一般的技術基準等を定めています。同令第12条では、道路上で車両や歩行者の交通の安全を確保するため、ある一定の道路空間を「建築限界」と定めており、街路樹の植栽・生育空間が制約されています（図参1）。



図参1 建築限界及び道路の附属物等との競合

(出典：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）)

(3) 藤沢市道の構造の技術的基準を定める条例

「藤沢市道の構造の技術的基準を定める条例」では、道路構造令で定める一般的技術的基準を参酌した「植樹帯等の技術的基準」を定めています。本条例では、交通量の多い主要な道路には必要に応じて、街路樹を植栽するものとし、その場合、植樹帯の幅員は1.5mを標準とするものと定めています。

一方で、歩道を設ける場合、歩行者の交通量が多い市道では幅員3.5m以上、その他の市道にあつては幅員2m以上とするものと定めています。

しかしながら、整備から相当年数が経過している道路は、現在の基準を満たさず、歩道空間や植樹帯等の幅員が十分に確保出来ていないといった問題が生じています。

■藤沢市道の構造の技術的基準を定める条例（平成24年条例第21号）（抄）

（植樹帯）

第15条 第4種第1級及び第2級の市道には、植樹帯を設けるものとし、その他の市道には、必要に応じ、植樹帯を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

2 植樹帯の幅員は、1.5メートルを標準とするものとする。

3 次に掲げる市道の区間に設ける植樹帯の幅員は、当該市道の構造及び交通の状況、沿道の土地利用の状況並びに良好な道路交通環境の整備又は沿道における良好な生活環境の確保のため講じられる他の措置を総合的に勘案して特に必要があると認められる場合には、前項の規定にかかわらず、その事情に応じ、同項の規定により定められるべき値を超える適切な値とするものとする。

(1) 都心部又は景勝地を通過する幹線道路の区間

(2) 相当数の住居が集合し、又は集合することが確実と見込まれる地域を通過する幹線道路の区間

4 植樹帯の植栽にあつては、地域の特性等を考慮して、樹種の選定、樹木の配置等を適切に行うものとする。

（植樹柵）

第16条 前条第1項ただし書の規定により植樹帯を設置しない場合その他その必要がある場合においては、市道には植樹柵を設けるものとする。

2 植樹柵は、自転車及び歩行者の交通に支障を及ぼさない適切な大きさとするものとする。

3 植樹柵の植栽にあつては、地域の特性等を考慮して、樹種の選定、樹木の配置等を適切に行うものとする。

（歩道）

第 13 条

3 歩道の幅員は，歩行者の交通量が多い市道にあつては 3.5 メートル以上，その他の市道にあつては 2 メートル以上とするものとする。

3 関連計画

(1) 道路ストックマネジメント関連計画

① 藤沢市道路ストック白書

本白書は、本市の道路ストックの現状、今後の方向性等をとりまとめたものであり、街路樹の現状を次のとおり整理しています。



■ 藤沢市道路ストック白書（抜粋）

第3章 道路ストックの現状

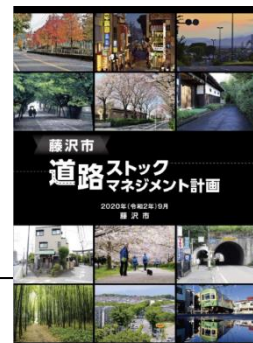
2 道路ストック別の現状

(14) 街路樹

本市の街路樹は、地域のランドマークとして親しまれる一方で、植栽から相当年数が経過したことによる根上りや大径木化による見通しの悪化、剪定・草刈り頻度の適正化等、多くの課題を抱えています。特に大径木化した樹木の剪定や植栽帯の除草に多額の費用を要しています。

② 藤沢市道路ストックマネジメント計画

本計画は、道路ストックをマネジメントする視点にたち、目標及び各施設の管理方針等を示した総合的な計画であり、街路樹の管理方針等を次のとおり位置づけています。



■ 藤沢市道路ストックマネジメント計画（抜粋）

第7章 道路ストックの施設ごとの管理方針

14. 街路樹

(2) 街路樹の管理方針

街路樹については、道路交通機能及び安全性の確保を前提に、維持、更新又は撤去等を行っていくことを基本とします。

厳しい財政状況の中、管理費に見合った一定の管理水準を確保していきます。安全性の確保に向け、配置の見直しや街路樹の必要性を検討する中で、更新、撤去等の対応を進めます。

(2) 道路緑化技術基準

本基準は、道路緑化の一般的技術的基準を定め、その合理的な整備及び管理に資することを目的に示されたものであり、2015年（平成27年）3月に、時代の変化を踏まえ、大幅に改訂がなされました。

本基準では、道路緑化の基本方針が次のとおり示されています。

■道路緑化技術基準（国土交通省都市局長・道路局長通達）（抜粋）

1-3 道路緑化の基本方針

道路緑化にあたっては、道路交通機能の確保を前提にしつつ、美しい景観形成、沿道環境の保全、道路利用者の快適性の確保等、当該緑化に求められる機能を総合的に発揮させ、もって、道路空間や地域の価値向上に資するよう努めるとともに、交通の安全、適切な維持管理及び周辺環境との調和に留意しなければならない。

(3) みどり関連計画

①藤沢市緑の基本計画

本計画は、本市の緑とオープンスペースに関する総合的な計画であり、市域における緑の保全及び緑化の推進に係る施策を総合的かつ計画的に推進するために策定したものです。

本計画では、道路の緑化として、「道路構造や地域特性等を踏まえ、主要幹線道路など、それぞれの機能に応じた緑化につとめる」としています。

また、本計画において、「街路樹」は公共施設緑地における「道路環境施設帯及び植樹帯」としています。



■藤沢市緑の基本計画（抜粋）

6-3 都市緑化の推進 - (1) 公共施設の緑化 - ⑤ 道路の緑化

日々、多くの人や車が移動している道路は、都市の血管と例えられるように、生活、経済活動で重要な役割を果たしています。道路の緑は、排気ガス、都市熱の発生を緩和・抑制する働きがあるとともに、街並みに潤いを与え、また、災害時の安全を確保するための避難路や延焼遮断帯としての活用も期待できます。

道路構造や沿道の土地利用、地域特性を踏まえながら、主要幹線道路、補助幹線道路、生活道路など、それぞれの機能に応じた緑化につとめるとともに、生垣の整備など、公共空間に限らず、民地の活用もはかりつつ道路の緑化につとめます。

②藤沢市緑の実施計画【第3期計画】

本計画は緑の基本計画に基づく施策をより具体的に展開するための実施事業を位置づけるとともに、その進行管理等を行っています。

本計画では、街路樹に関連する事業として、表 参1 に示す事業を位置づけています。

■藤沢市緑の実施計画

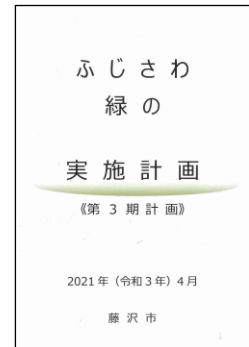


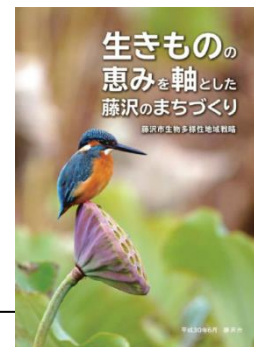
表 参1 街路樹関連事業

事業名	事業概要
街路樹維持管理事業	道路交通機能及び安全性の確保を前提に、魅力ある道路空間を維持・創出するため、街路樹の剪定、草刈、点検及び更新等を実施します。

③藤沢市生物多様性地域戦略

本戦略は、本市における生物多様性の「保全」及び「持続可能な利用」に関する基本的な計画を示しています。

本戦略では、生物多様性に配慮した都市づくりの一例として、「街路樹の適正な維持管理」を位置付けています。



■藤沢市生物多様性地域戦略（抜粋）

基本方針Ⅰ：生物多様性を守り、創ります。

施策の方向性 3. 生物多様性に配慮した都市づくり

施策④：生物多様性に配慮したインフラ整備の推進

◆取組内容

●「藤沢市都市マスタープラン」に基づく次の取組を推進・促進します。

(例)・市街地における緑の回廊づくりー街路樹の適正な維持管理

藤 沢 市 街 路 樹 管 理 計 画 2021年（令和3年） 月

道路河川部 道路維持課

〒251-8601 神奈川県藤沢市朝日町1番地の1

電話 0466-25-1111(内線4442)

E-mail fj-doiiji@city.fujisawa.lg.jp

