

会 議 録

会議名 (審議会等名)	第 5 回相模原市街路樹の管理方針・計画の策定に関する審議会		
事務局 (担当課)	路政課 電話 0 4 2 - 7 0 7 - 7 0 5 0 (直通)		
開催日時	令和 8 年 4 月 2 7 日 (月) 午前 9 時 3 0 分～ 1 1 時 3 0 分		
開催場所	相模原市役所 会議室棟 1 階 第 1 会議室		
出席者	委員	1 1 人 (別紙のとおり)	
	その他	0 人	
	事務局	9 人 (都市建設局長、道路部長、道路部調整官、路政課長、外 5 人)	
公開の可否	<input checked="" type="checkbox"/> 可 <input type="checkbox"/> 不可 <input type="checkbox"/> 一部不可	傍聴者数	0 人
公開不可・一部不可の場合は、その理由			
議 題	<p>(1) 相模原市からの諮問について</p> <p>(2) 議案第 2 号 街路樹管理の具体的な計画の在り方について</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 街路樹管理計画について 2 街路樹の現状と課題 3 街路樹管理の在り方 (再掲) 4 街路樹管理の進め方 5 今後のスケジュール 		

議 事 の 要 旨

審議会の冒頭、出席委員の人数が定足数に達していることを確認した。
主な内容は次のとおり。

議題

(1) 相模原市からの諮問について

事務局より説明を行った。

(2) 議案第2号 街路樹管理の具体的な計画の在り方について

初めに、「1 街路樹管理計画について」、「2 街路樹の現状と課題」、「3 街路樹管理の在り方（再掲）」及び「4 街路樹管理の進め方」について、事務局より説明を行い、次のとおり意見等があった。

(池邊会長) 街路樹は、公園の樹木とは異なり、樹木が主役ではなく、道路の安全が第一である。しかし、温暖化等の影響により、樹冠の最大化を含め、世界各地で街路樹を増やす取組が行われている。ただし、海外では道路の幅員が広くとられているが、日本の場合には、狭い歩道に街路樹が大きく育ち、結果として車いすやベビーカーのすれ違いができないような道路がかなり多くなっている。

そうした状況を踏まえ、本日皆さんには、説明資料19ページの「取組方針ごとの対象路線と対応策の選定方法」などについて、特にご審議いただきたいと考えている。

倒木であるとか、根元が植樹ますから張り出していたり、ウロ（樹洞）ができていたりする樹木については、一般の市民の方でも伐採しなければならないということがわかるかと思うが、歩道幅員が狭い場合などでは、樹木がきれいに育っているのになぜ伐採しなければならないのかといった疑問も生じるかと思う。

しかし、これからの高齢化社会や、保育園児がカートに乗って歩道を散歩するなど、様々な道路の利用がある中で、安全の確保のために伐採が必要な樹木もあるということである。

今年度は、日本工営さんがコンサルタントを受託し、調査をしていただいて、環境に合わない樹木や病気になっている樹木、根上がりがひどい樹木など、そうした状況が結果として出てくるかと思うので、委員の皆さんには実際に現地を見ていただきたいとも考えている。

今後、数十年が経過する中で、今は現状のままでよかったとしても、数十年後にはさらに高木化・老木化が進んでしまうし、管理コストの面で市の財政を

圧迫することにもなる。

一方で、相模原市には街路樹が多いという印象を持っている方が多いと思うし、そのために引っ越してくる方もいらっしゃるかと思うが、そうした「シンボル」となっている街路樹については、寿命が短くてもソメイヨシノを引き続き植えるといったことを昨年度は決めたところである。

説明資料19ページでは、「安全性の確保」として、私は「計画更新」と呼んでいるが、伐採や樹種の変更しなければいけない路線や「シンボル並木」として残していく路線の選定方法が示されている。また、「持続可能な管理」では、これまでの会議で落ち葉による排水障害や管きょの中に根が入ってしまった写真を見ていただいたが、様々な問題が生じてきている路線については、このところ全国各地で倒木事故が多く発生しているところでもあるが、今このタイミングで何らかの対策を行うことが必要であると考えている。

また、20ページの「優先順位」について、緊急輸送路や通学路は道路としての安全性が第一であるため、「優先順位1」にするといった考え方も事務局から示されている。

本日は、特に18～21ページの選定方法や優先順位について、皆さんからご意見を賜りたいと思う。

(石川委員) 南区の新磯地区には「市道新磯」という路線があり、相模線沿いに大きな桜の並木が形成されている。ここでは「新磯桜まつり」として、並木を活用したイベントが行われており、「地域のシンボル並木としてイベント等に活用されている路線」に当てはまると思う。

しかし、それらの桜はJRの敷地と道路との間に植わっており、JRの敷地内に植わっている樹木もあって、JRからは鉄道の運行に危ないと言われることがあるとも聞いている。さらには近隣の小学校の通学路にもなっている。線路と道路の間に挟まれているということで、歩道の有効幅員も2メートルを確保できていないのではないかとと思われる。

そうした場合に、「シンボル並木」として間伐や同種更新を検討する以前に、「安全性の確保」として問答無用で伐採されてしまうのかということ非常に心配している。

この桜は地域の方々が昔に植えたもので、現在では相模線と桜並木の撮影スポットにもなっており、地域の愛着が強い一方で、安全性の確保のための伐採を高い優先順位とする考え方が示されたところである。

市道新磯の桜並木を一例としてお話したが、市内は他にも同じような路線があるかと思うので、この選定方法や優先順位に基づいて機械的に進めていくと、後になって地域から反発が起こるかもしれないと考えている。市道新磯の桜並

木のように、歩道幅員が狭く倒木事故も起きているが、「シンボル並木」として残してほしい街路樹もあるのではないかと思います。意見のすり合わせが大変だと思うが、こうした事例があるということを念頭に今後の検討を進めていく必要があるのではないかと思います、お話をさせていただきました。

(池邊会長) 歩道の有効幅員2メートルを確保できていないとか、建築限界に張り出している樹木は、基本的には残せないということになるが、そのとおりに進めていくと、大阪市の事例のように、街路樹を2万本伐採して新たに何も植えないという状態になってしまう。

昨年度、私たちは、街路樹と市民の両方にとって「幸せな」ということを考えてきた。

かつて地域の方々がお手植えをして、現在では地域のイベントが行われており、通常よりも愛着の強い街路樹については、一部を植え替えるとか、桜であっても大きくなりすぎない樹種に変えるといったことも考えられる。

地域の愛着が強かったり、美しい樹形で愛されたりしている「シンボル並木」であっても、安全性確保の「優先順位1」となっては残すことができないので、それをどうしていくかということが一番難しいところであると思う。

(道路部調整官) 市道新磯の桜並木については、地域の方々の熱い思い入れがあり、地域からの要請を受け、昨年度から管理方針・計画の策定に向けた取組状況の説明に伺っているところである。4月14日(火)には、「まちづくり会議」という各団体の長が加入している会議に伺い、管理方針の内容について説明させていただきました。

地域からは、桜まつりの会場となっており大事な桜並木であるというお話を伺っているが、歩道の有効幅員について、一部ではあるものの2メートルを確保できていない箇所があり、JR敷地内に植わっている樹木もある状況である。

線路側に枝が張り出していて若干心配な面はあるが、桜の花びらが舞う中を電車が通っていくということで、SNSなどでは非常に人気にもなっている。

そうした良い点、悪い点がある中で、地域の方々とよくお話をさせていただき、所管する土木事務所ではJRともお話をさせていただきながら、「シンボル並木」として地域振興に貢献できる路線にしていきたいという考えを事務局としては持っている。

他の路線では、樹木名が路線名になっているにも関わらず、歩道自体の幅員が2メートルに満たないところがあるが、そうした場合でも、一方的に伐採するのではなく、地域と一緒に他の方法も模索しながら調整したいと考えている。

(石川委員) 地域との相談の結果、歩道の有効幅員2メートルを確保できていなくても街路樹を残したとして、事故が起こってしまった場合に責任の所在が難しくなるのではないかと。

(道路部調整官) 有効幅員2メートルを確保できていないのであれば、やはり伐採せざるを得ないと考えており、地域から残してほしいとの強い意向があったとしても、安全確保が第一ということになる。また、この路線は残して、あの路線は伐採するということになっては対応に差が生じてしまうため、基準を設けてしっかりと周知をしながら進めることになると思うが、伐採以外に残していく方策はないのか、地域の方々と模索しながら取り組んでいきたいと考えている。

(池邊会長) 石川委員からお話いただいた事例は、地域のイベントに活用されていることや地域の方々の愛着が強いということ踏まえ、残せるところは残し、切らなければならないところは切るということ、地域の方々と話し合いをしながら進めていくとのことなので、他の委員の皆さんも地域で尋ねられることがあれば、歩道の有効幅員2メートルを確保できていないからといって、直ちにすべてが伐採されるわけではないということをお答えいただきたいと思う。

こうした資料をこれから外部に示していくと、機械的にすべて伐採されてしまうのかといった反応が起こることも考えられるので、そうではないということをご理解いただければと思う。

(石川委員) 寿命を迎えつつある樹木自体は危ないので、伐採するという打ち出さないと、管理計画としてまとまらないのではないかと。

(池邊会長) 小さな樹木に植え替えることにより対処する場合もあるということで、ご理解いただければと思う。

(辻野委員) 対象路線の選定方法や優先順位を決めなければならないことは理解しているが、例えば、交通量や道路の形状に応じた柔軟性を持たせることも必要ではないかと。

また、安全性の捉え方について、夏場には気温が40度近くまで上がり、例えば、宅急便の方が荷物を担いでその中を走ることになる。植え替えによって、かなりの期間にわたりみどりの総量が減ることになり、そうした状況を危険と捉えることもできる。歩行者の「多い・少ない」を評価の視点に入れて、歩行者がよく使う道では優先順位を落とすといった対応も必要ではないかと。近年、命

に関わるほどの日差しの強さになっていると感じるので、管理計画に反映させないと怖いのではないか。

最終的に適正配置の「幸せな樹形」になるまで、数十年単位の時間がかかる。管理方針では「計画的な更新イメージ」として、4本のうち一旦3本を間伐し、2本を補植していくイメージを示していたが、中間段階で本数を急激に減らさずに更新していくことができないか、専門の皆さんのお力で考えていければと思う。

(池邊会長) エルニーニョ現象の影響により、今年の夏は去年よりも暑くなると言われているが、例えば、安全確保のために通学路を優先して対応していくと、子どもたちが暑い中で登下校することになってしまう。また、お話をあつた物流の方々も暑い中を走っている。伐採した場所で熱中症による死者が出るようなことがあれば、やはり問題になる。伐採による道路の温度の変化は、市民の方でもすぐに測ることができ、SNSにアップされたりもする。そうした点についても配慮しなければならず、優先順位1・2・3というふうに簡単には進められないと感じている。

植栽間隔については、「樹冠」という樹木が傘のように開いてる部分の広がりがありていれば影ができるので、茨城県つくば市では、間伐して樹木を一本おきにしていくということを行った。

暑さ対策ということも考慮する必要があると考えている。

(伊藤紀子委員) 管理方針20ページに根上がりの写真があるが、根上がりした樹木を伐採した後の管理について、舗装はどのようにしていくのか。市役所前にケヤキを伐採した箇所があるが、植樹ますが切ってあって段差があり、切り株の根元は土のままになっている。日が経てばそこから雑草が生えてきて、我々はその草むしりの活動をしている状況である。

伐採したら終わりという印象を受けているので、伐採をした後の歩きやすい舗装の整備も含めて検討をお願いしたいと思う。

(池邊会長) 伐採後には巨大な根が残るため、薬剤を入れて早く腐らせ、次の樹木を植えられるように処理することが一般的ではあるが、根上がりしてしまった舗装の補修はすぐに行うことが難しい。

街路樹の維持管理予算には、剪定費用などが含まれているが、歩道の舗装に係る予算は道路本体の予算として管理されており、街路樹の維持管理予算には含まれていないことがほとんどである。

根上がりの補修だけでも毎年大変なお金がかかっている中で、今後、伐採後

の歩道の補修ができなければ、結局はベビーカーや車いすの通行に支障が残ることになってしまい、対応がなかなか難しいところである。

(道路部調整官) 切り株を中途半端に思える高さで残している理由としては、切り株を低くするとつまずいて転んでしまう恐れがあるため、50～60センチメートル程度の高さで切っているものである。また、伐採したばかりの樹木は、まだ根が生きており、撤去するとしても舗装を大きく剥がさなくてはならないため、現在の対応状況となっている。

費用はかかるが、切り株を削り取ったり、ドリルで穴を開けたりする機械があり、池邊会長からお話のあった根を早く腐らせる方法もあるとのことなので、切り株をできるだけ早く取り除き速やかに舗装ができる方法を模索しているところである。歩道の有効幅員2メートルを確保するために伐採する路線では、そうした対応を考えなければならないと考えている。

また、国の「道路緑化技術基準」の解説では、すぐに根を取り除くことが難しい場合、手前にポールを立てて注意喚起したり、地被類で覆いかぶせたりするといった方法も示されている。根をしっかりと取り除かないまま舗装をかぶせてしまうと、根のあった部分が空洞になって陥没することも考えられるため、様々な状況を調べながら、今後の審議会において対応をお示ししたいと考えている。

(池邊会長) 樹木が大きくなればなるほど、根もすごい大きさや量になる。多摩市では根が道路の反対側まで伸びている事例もあるなど、皆さんが想像する以上のことが地下では起こっている。

切り株を腐らせるものも様々あるが、土壌汚染に繋がるような強い薬剤は使えないこともあり、伐根は非常に難しい課題となっている。

相模原市では、切り株があることを視認できる高さで伐採しているとのことなので、市民の皆さんにもご理解いただければと思う。

(辻野委員) 雑木林のクヌギやコナラなどは、伐採した後から芽が出てきて戻るものだが、普通の街路樹では芽が出てこないのか。

(池邊会長) 同じように出てきてしまうので、伐採後は薬剤散布することが一般的である。

(伊藤紀子委員) 地被類を根元に植えるとの話があったが、市道市役所前通の市民体育館があった側のところに、リュウノヒゲをケヤキの根元に植えてきれい

に整っていたが、ここ数年の間に、犬の散歩のおしっこの影響で全滅してしまった。

私たちはそこで草むしりもしているが、臭いも強くて困っている。

市役所前通は犬の散歩が多く見受けられるので、そうした面も配慮してもらいたい。

(池邊会長) 犬の散歩では、水のペットボトルをマナーとして持ち歩き、水で洗い流しているとは思いますが、犬は本能的に舗装のところではなく、土や草があるところでしたがるものである。

相模原市では、公園等のドッグランはあまりないのか。

(道路部調整官) 相模原公園などにはある。

(池邊会長) 犬を飼う方が増えており、それに伴う問題も様々聞くので、ご意見として承りたい。

(大沢副会長) 4点ほど質問させていただきたい。

1点目は、先ほどの街路樹の管理本数が減ったとの説明について、新規の道路整備で街路樹を植えていけば管理本数も増えると思うが、昨年度はそれがなかったという理解でよいか。

2点目は、歩道の有効幅員2メートルを確保できていない路線は伐採することになるが、新規の道路整備において、歩道の有効幅員2メートルを確保できない場合には、植えないという前提になっているか。新規の道路整備では植えるということでは、管理方針・計画と矛盾することになってしまう。

3点目は、歩道の有効幅員について「2メートル確保」としているが、道路構造令では、自転車歩行者道の場合は、有効幅員3メートルと規定されていたかと思う。自転車歩行者道であった場合には、3メートルを確保しなければならず、誤解が生じるのではないか。

最後に4点目として、先ほど歩行者の「多い・少ない」という議論があったが、道路構造令では、街路樹を植える道路の区分として、第4種の道路には植えることとされており、第3種の道路であれば、植えなくてもよいことになるかと思うが、第3種か第4種の違いで伐採するといった考え方はあるのか。

(道路部調整官) 1点目の新たに植栽したものはないのかというご質問について、現在、緑区で都市計画道路の整備を進めている箇所では、新たに植樹ますを設けているが、高木はほとんど植樹していないため、本数も増えていない状況で

ある。今後の橋本地区のまちづくりなどでは、広幅員の道路を整備し、みどり豊かなまちにするという視点もあるため、本数は増えるものと見込んでいる。街路樹台帳は随時更新していくため、管理本数も変動があることをご理解いただきたい。

2点目の歩道の有効幅員2メートルを確保できない新設道路での植樹については、3点目のご質問とも関連するが、本市の条例においても、第4種2級以上の道路には、植樹帯を設けることとしており、幹線に近いような交通量の道路については、歩道と植樹帯を設けることにしている。幅員の基準としては、歩道幅員が3.5メートル、そのうち植樹帯を設ける場合は幅員1.5メートルまでとし、結果として歩道の有効幅員は2メートル以上確保されることとなっている。自転車歩行者道の場合は、ご指摘のとおり歩道の有効幅員3メートルとなるが、現地の状況をよく確認しながら、対応したいと考えている。

歩行者の「多い・少ない」という議論に関連した4点目のご質問について、第3種や第4種といった道路の区分は、道路を新設する際に交通管理者である警察と協議をすることになっている。その際に、交通量（通過台数）が何台以上なので何種何級の道路になるという協議を行うが、道路が完成した後では、当該道路が何種何級であるかについては、協議記録を調べなければ判別できず、協議自体がかなり以前のことであるので、交通量が変化していたり、記録自体が残っていなかったりする。そのため、今回は道路の区分によって対応策を検討することができない状況である。現状の道路幅員を確認しながら、幅員が狭く通行に支障があるということであれば、管理方針・計画に基づき対応していく必要があると考えている。

(梅澤委員) 説明資料21ページの「樹木ごとの対応策の選定方法と優先順位の考え方」について、「対応策④ 伐採」は、先ほど伐採以外の選択肢がないか模索するとの説明があったが、「伐採あるいは他の安全確保方法の検討」などの補足説明を追加するとよいのではないか。また、「優先順位2」に「樹木の成長により植栽ますに収まらなくなっている樹木」とあるが、すべてが伐採の対象になると誤解されては困るため、「植栽ますの拡大が不可能な場合」などと補足してはどうか。同じく「優先順位3」の「公園等沿道環境と競合する樹木」についても、「将来性が見込めない樹木」などと補足するとよいのではないか。

説明資料18ページには「②巡回、点検・診断の実施」とあるが、今回のフローチャートでは、どういった樹木を点検・診断等の対象とするかなどの考え方については示されていないため、そうした考え方についても管理計画に記載したほうが今後の対応が明確となってよいのではないか。

(池邊会長) 巡回や点検・診断については、非常に大事な視点だと思う。18ページの米印の1～3には、通常行う車両による道路パトロール、徒歩等による近接目視、災害発生後等に行う道路パトロールとあるが、それらをしっかりと行っている事例は、他市や特別区でもあまりない。

何か問題が起こったり住民からの苦情あったりして、はじめて対応するケースが多いので、今回の管理計画では、巡回や点検・診断をしっかりと行うことを盛り込んだ方がよい。

梅澤委員のご発言のとおり、危険な樹木は伐採しなければならないが、すべて伐採されてしまうと受け止められないことがないよう、伐採後に中木や灌木、地被類が植えられないのかを検討することはあり得る。伐採して舗装だけの道路になってしまうと受け止められないよう、伐採後のイメージ図も必要になってくると思う。伐採後の対応には様々なバリエーションがあるため、そうした検討が必要になる。

(道路部調整官) 優先順位の考え方については、他の方策の検討や植樹ますの拡大が不可能な場合などを補足したほうがよいとのご意見をいただいたので、計画の中にどのように盛り込むか検討させていただきたい。

巡回、点検・診断のフローについては、管理方針では現状の点検・診断について、桜とブナ類のみを対象に行っていることを記載している。国の「街路樹点検の実施促進のためのガイドライン」の検討が、本市の管理方針の検討と同時期に行われていたため、管理方針では現状しか記載ができなかったものである。

国においてガイドラインが公表されたことを踏まえ、内容に齟齬が生じないようにしっかり確認しながら、今回の管理計画において巡回、点検・診断の実施についても明記したいと考えている。

なお、国のガイドラインでは、点検の優先順位が示され、重要度が高いものについては、年に1度は近接目視として樹木を直接確認することが示されたため、本市においても管理計画にも反映し、しっかり実施していきたいと考えている。具体的には、本日いただいたご意見も踏まえ、次回以降の審議会でお示ししたい。

(池邊会長) 私も国の委員会などに参画しているが、どちらかと言えば、国道の方が管理頻度は低い状況で、国道16号は異なるかもしれないが、全国的には5～6年に1回の剪定のため、棒状の街路樹になってしまうとの話を聞いている。

一方で、特別区などではきめ細かく取り組んでいるところもあり、私に関係

している横浜市では、以前は5年に1回程度の剪定で棒状の樹形になっていたが、維持管理費にみどりの市民税を充当して、現在では2～3年に1回の剪定を行い、きれいな樹形を保っている。

どこの自治体でもきれいな樹形を保ちたいのと思うが、街路樹は大きくなればなるほど非常にお金がかかるもので、例えば、高所作業車が必要だったり、ガードマンの誘導が必要だったりする。そうしたことがあまり理解されないまま、単に伐採してはいけないとか、棒状に剪定されて悪い樹形だということだけが伝わってしまうのは残念なことである。

国道の場合は電線の地中化が進み、きれいな街路樹が形成されている路線も多くなってきているが、市道等の場合は道路の幅員も異なり、一概に国道と合わせた整備を進めることは難しいところである。

(相武国道事務所副所長) 本ガイドラインは、昨年度末の3月30日に公表したもので、国道16号の場合、ガイドラインの6ページに優先順位の表があるが、区分Aに該当するものと認識している。緊急車両などが通行するというので、より安全に配慮した管理しなければならないということである。

先日、公園において桜の木の倒木事故があり、樹木管理について記者からの質問に対し、国土交通大臣からは、当該ガイドラインを公表し、これに従って点検等を行うように指示しているとの答弁もあったところである。

また、先ほど維持管理の予算について、他の委員から驚きの声が上がっていたが、国道管理の場合も、様々な業者に業務を発注しており、樹木を剪定する業者と路面を補修する業者は別々に契約していて、予算も分かれている状況である。

(田嶋委員) 2点質問させていただきたい。

1点目は、対応策や優先順位の判断の仕方について、本日示していただいた内容は、安全性の確保ということが非常に強く打ち出されているが、他の委員の方からのご発言にもあったとおり、街路樹の有している多面的な機能や価値について評価する視点が必要なのではないか。

昨年度も議論があったと記憶しているが、例えば、景観形成や防災対策、CO2固定や生物多様性の確保のほか、先ほど議論のあった温暖化への対応など、気候危機とも言われる時代にあって、街路樹にはそうした機能を発揮できるポテンシャルを有している。数値的に評価・判断基準を示すことは難しい側面があると思うが、そうした機能をしっかり踏まえた上で、本計画の対応策を考えているということを示しておいたほうがよいのではないか。

2点目は、対応策について、特に「シンボル並木の形成」に関連すると思う

が、「樹勢回復」としての土壌改良などが含まれていないため、対応策としてどこかに盛り込む必要があるのではないかと。

(池邊会長) 街路樹の多面的な機能や価値について、これまでの議論においても、気候変動や、それに伴う夏場の高温について挙げられてきたところである。また、景観的な価値については、琵琶湖のメタセコイヤ並木の事例などをご存じの方も多いと思うが、相模原市においても、SNSにアップされるような桜や紅葉の美しい街路樹もあると思うし、街路樹があることによって建物や通りがきれいに見えるということもある。さらに、みどりのコリドー（回廊）として、昆虫や鳥など生物多様性を確保するということが世界的に言われており、相模原市の場合には、津久井湖の辺りまでネットワークができているように思われるが、そうした役割・機能が街路樹にはあるのではないかとのご指摘だと思うので、管理計画において考慮しておく必要がある。

樹勢回復については、事務局からなにかお答えいただけるか。

(道路部調整官) 樹勢回復については、現状では対応しきれていないところである。理由としては、現在の街路樹管理が事後対応的になっており、樹勢を回復する以前に、診断の結果、伐採しなければならないという対応に追われているような状況である。

残さなければならない樹木があるのであれば、土壌改良などによる樹勢回復について検討する必要があると考えている。

管理方針では「新設路線への植栽の考え方」について記載したが、新設路線については、根張りをよくするための工夫も必要だと考えている。管理方針・計画に基づく取組を進め、「幸せな樹形」の形成が図られた後に、土壌改良を行ってでも残していきたい樹木が現れてくる段階に至るものと考えている。いただいたご意見をよく検討させていただきたい。

(池邊会長) 土壌改良については、グリーンインフラとも関連がある。土壌が硬くなり過ぎたことで、水を吸収しないような植樹ですが見受けられるが、土壌を改良して植樹ですが水を吸収することにより、洪水の頻度が少なくなるということがあり、国においてもグリーンインフラの取組を進めているところである。

街路樹整備とグリーンインフラの取組を連携しながら取り組んでいるところもある。海外のニューヨークなどでは、街路樹の土壌が水を吸収するように整備することで、実際にハドソン川の洪水の頻度が低くなるといった効果が上がっているようである。

(吉田委員) 危険を放置するわけにはいかないため、「安全性の確保」を掲げることについての異論はない。

しかし、私はこれまでの会議で30年間くらいの長期的な時間軸で考えてはどうかという話をさせていただいたが、30年後には日本の人口が3,000万人くらい減ってしまうともいわれている。その時に、人がほとんど歩いていない道路で、目標樹形の形成等にどこまで取り組む必要があるか。放置してもよいということではなく、負担にならないような街路樹との向き合い方も考えていかなければならないのではないかと。人間側のソフト面での対応を考えてもよいのではないかと思う。

今回の説明資料では、「伐採」という言葉が何度も出てくるが、伐採を“是”とするのが街路樹管理の在り方の根底かということ、自分の中で問いかけながら考えていたところである。

先ほど、新磯地区まちづくり会議の話があったが、そうした地域住民からのアイデアとの向き合い方については、管理方針・計画を定めたからと言って、昭和期のインフラ整備ように邪魔なものは全部退かしてしまうといった一面的な向き合い方ではなく、様々な判断材料を考慮しながら、優先順位等については柔軟に対応していただきたいと思う。

街路樹をどう剪定・伐採するかという議論を続けてきたが、インフラ整備の考え方を変えて、民地側に歩道を1.5メートル広げるような方針を持っても構わないのではないかと。

また、根上がりの対応や伐根処理には非常に手間がかかるとのことだが、車いすや自転車は直線的な動きになるかもしれないが、人間はまっすぐにしか歩けない動物ではないはずであり、樹木の周りに曲線的な迂回ルートをつくることで、それがまちの景観づくりにも繋がるような取組があってもよいと思う。

街路樹にとっても「幸せ」という方針を掲げた以上、人間の側も折り合いをつけていくという視点を盛り込んでいただければ嬉しいと思った次第である。

(池邊会長) 私は「伐採」ではなく、「計画更新」という言葉を使うようにしている。「計画更新」の場合には、巨木化した樹木は伐採しなければならないが、中木や灌木に変えることで、みどりそのものが無くなってしまわないということである。

30年間の長期的な時間軸は非常に重要な視点である。多摩市の事例では、きれいな街路樹を今のまま守ってほしいとの意見も強かったが、今のまま守って10年も経てば、高齢化が進んで人口も減少し、街路樹は森のようになって、新しい子育て層が入ってこられるようなまちではなくなってしまう。地域とし

て森のようなまちにするという方針ならばそれでも構わないが、住宅地として残すのであれば、子育て層がベビーカーを押して歩きやすいとか、夜道を女性が1人で歩いても怖くないといった取組を進める必要があるのではないかと。

どうしても守らなければならない樹木があり、みんなで守ろうという気持ちがあれば、吉田委員からご意見があったように、人間側のソフト面で対応するということが、特別解かもしれないが、あってもよいのではないかとも思う。

例えば、市民の側はどうしてもその樹木を守りたい。しかし、市側としては方針や予算の都合で折り合いがつかない。そうした場合には、クラウドファンディング制度の活用や伊藤紀子委員が活動されているようなアダプト団体等と連携した取組事例が出てきてもよいと思う。

今回の説明資料では、先ほど梅澤委員からご意見があったとおり、事務局としてはそのようなつもりはなかったかもしれないが、全体として「伐採」が前面に打ち出されていて、切口上な印象を受ける。また、石川委員からご意見があったとおり、地域の方々と話し合いながら、市民と街路樹の両方にとって「幸せ」にしていかなければならない。すべて伐採してしまえば、市民にとっても、街路樹にとっても「幸せ」ではなくなってしまう。

資料の表現については、改めて検討をする必要があると思うが、「伐採」という言葉は、巨木になればなるほど「命を刺す」という意味合いが大きくなっていくものである。地域のランドマークとして愛されている樹木が、急にすべてなくなってしまうというのは、地域の皆さんはすごく寂しく感じるし、まち全体に非常に影響を及ぼすものであり、そうしたランドマークを再びどのように作っていくのかということも、もう一度考えて進めていただければと思う。

(道路部調整官) 事務局においても、「伐採」はやむを得ない場合に行うものと考えており、池邊会長の方からもご指摘のとおり、管理計画での表現については工夫をする必要があると考えている。事務局内で改めて検討し、皆さんにご提示したい。

(池邊会長) 説明資料19ページの「伐採+更新(異種)」という表現も、一般の市民の方には分かりづらいかもしれない。道路が狭いところでは、樹形が細くてあまり広がらない樹種を選ぶなど、適材適所に変えていくということだと思うので、表現を工夫してもらえればと思う。

昨年から議論を続けてきた委員の皆さんであってもこれだけのご意見があげられているので、広く市民の方々に示した途端に、管理計画ではなく伐採計画を作っているのかと言われてしまえば、会長の私としても立つ瀬がない。

これは伐採計画ではなく、街路樹と市民が一緒に共生していくための管理計

画であると私は考えているので、ぜひそうした形で進めることができればと思っています。

次に、「5 今後のスケジュール」について、事務局より説明を行い、次のとおり意見等があった。

(池邊会長) 審議内容も含め、開催回数については、これくらいが適正かと思う。

また、6～7回目くらいになると思うが、実際に現地の状況を皆さんに見ていただき、先ほどの対応策や優先順位の設定が適切だということを確認・共有する機会を設けたい。

(石川委員) 6回目の「対象路線等選定」について、対象路線が233路線あるとのことだったが、そのすべてについていずれかの取組方針や対応策を選定するというのか。または、いくつか代表的な路線をピックアップするのか。

(道路部調整官) 管理方針では、取組方針1・2に該当しない路線等はすべて取組方針3の対象路線等とすることとしており、管理計画においても全233路線を対象とする考えである。

現在、対象路線や樹木のリスト化を進めているが、街路樹が数本しかない路線もあるため、樹木本数が多かったり、歩道の有効幅員が狭かったりする路線から、お示ししていくことになると思う。10年間の計画期間で全てに対応することは難しいと思われるため、まずは最初の10年間に取り組む路線から具体的にお示ししたいと考えている。

(池邊会長) 皆さんから様々なご意見をいただいたので、次回までに事務局と内容を詰めながら、表現や選定フローなどについて、修正したものを皆さんにご提示することになるかと思う。

以前の会議でも言ったように、行政が管理する街路樹ということではなく、「OURS (私たちの街路樹)」になってほしいと願っている。

今後は、第6～7回が議論のピークになると思うが、実際に現地も見えていただきながら議論を進めていきたい。

管理計画では、計画期間の10年間で全233路線にどのように取り組んでいくかということを決めていくが、先ほど吉田委員からご意見のあったとおり、人口が減少し、街路樹管理のための予算も増えないであろう状況で、コストパフォーマンスのよい管理の仕方ということも考えていかなければならない。

残していきたい樹木については、クラウドファンディング制度の活用や、

「OURS (私たちの街路樹)」として、水やりなどを市民の手で行うような管理もぜひやっていただけたらと思う。

今年度はパブリックコメントも予定されているとのことだが、伐採計画としてではなく、みんなで相模原のみどりを育てていく計画だと思っていただけるようなものにしていきたい。皆さんの検討を引き続きお願いしたい。

(池邊会長) 会議録の作成については、会長一任とすることで、よろしいか。

(総員) 異議なし

以 上

相模原市街路樹の管理方針・計画の策定に関する審議会
委員出欠席名簿

	氏 名	所 属 等	備 考	出欠席
1	池邊 このみ	千葉大学 グランドフェロー	会 長	出席
2	大沢 昌玄	日本大学 教授	副会長	出席
3	田嶋 豊	多摩美術大学 教授		出席
4	柳田 眞由美	相武国道事務所 事務所長		代理
5	石川 正典	相模原造園協同組合 理事		出席
6	伊藤 紀子	F・Cボランティア 代表		出席
7	梅澤 将司	特定非営利活動法人 みどりのお医者さん 理事		出席
8	吉田 貴亮	相模原市自治会連合会 理事		出席
9	伊藤 裕子	公募委員		出席
10	辻野 泰子	公募委員		出席
11	若山 美代子	公募委員		出席