

相模原市街路樹管理方針



令和8年3月

相 模 原 市

目 次

第1章 はじめに

- 1. 街路樹管理方針の目的と位置付け 2
- 2. 街路樹とは 3

第2章 街路樹の現状と課題

- 1. 沿革 4
- 2. 市内の街路樹の状況 5
- 3. 街路樹の維持管理 8
- 4. 現状の課題 9

第3章 目指すべき将来像・基本的な考え方

- 1. 目指すべき将来像 . . . 17
- 2. 基本的な考え方 . . . 18

第4章 取組方針・具体的な取組施策

- 1. 取組方針 . . . 20
- 2. 具体的な取組施策 . . . 26

第5章 持続可能な管理に向けて

- 1. 伐採した樹木の有効活用 . . . 39
- 2. その他の管理手法 . . . 40

資料編

- 1. 相模原市街路樹の管理方針・計画の策定に関する審議会
 - (1) 委員名簿
 - (2) 審議経過
- 2. 街路樹の法的位置付け
 - (1) 道路法
 - (2) 道路構造令
 - (3) 相模原市道路構造条例
 - (4) 道路緑化技術基準

第1章 はじめに

1. 街路樹管理方針の目的と位置付け

本市の街路樹は、植栽から約70年を経過する樹木もあるなど、近年は巨木化・老木化が進み、倒木や落枝による事故をはじめ、安全面での課題が顕在化しています。

一方で、街路樹は、良好な都市景観の形成や緑陰等による温暖化対策、交通安全機能など、多面的な機能を果たしており、これらの機能を引き続き確保しつつ、事故等の防止を目的に、適正な管理を行う必要があります。

これまで本市では、平成24年3月に策定した「相模原市街路樹維持管理計画」及び「市役所周辺桜並木の維持管理方針」に基づき、街路樹の維持管理を行ってきましたが、策定から13年が経過し、街路樹を取り巻く状況の変化に対応した新たな管理方針の策定が必要となったため、この度、「相模原市街路樹管理方針」（以下、「本方針」という。）を策定しました。

本方針は、「相模原市総合計画」を上位計画として、「相模原市公共施設等の総合的・計画的な管理に関する基本的な考え方」に基づき、部門別計画である「相模原市土木施設維持管理基本方針」の別冊（街路樹管理に関する個別方針）として、「相模原市水とみどりの基本計画」その他の関連計画等と整合を図りつつ策定するものです。

本方針の対象としては、本市が管理する道路の街路樹とし、市内にある本市以外の道路管理者が管理する街路樹については、本方針に則した管理を行うよう、働きかけることとします。

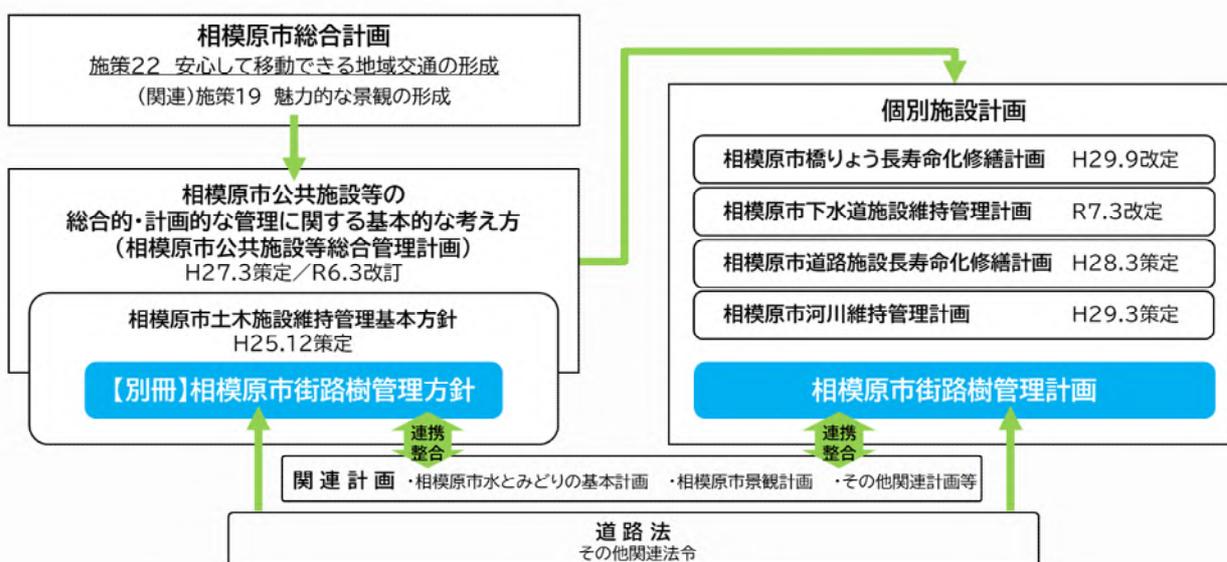
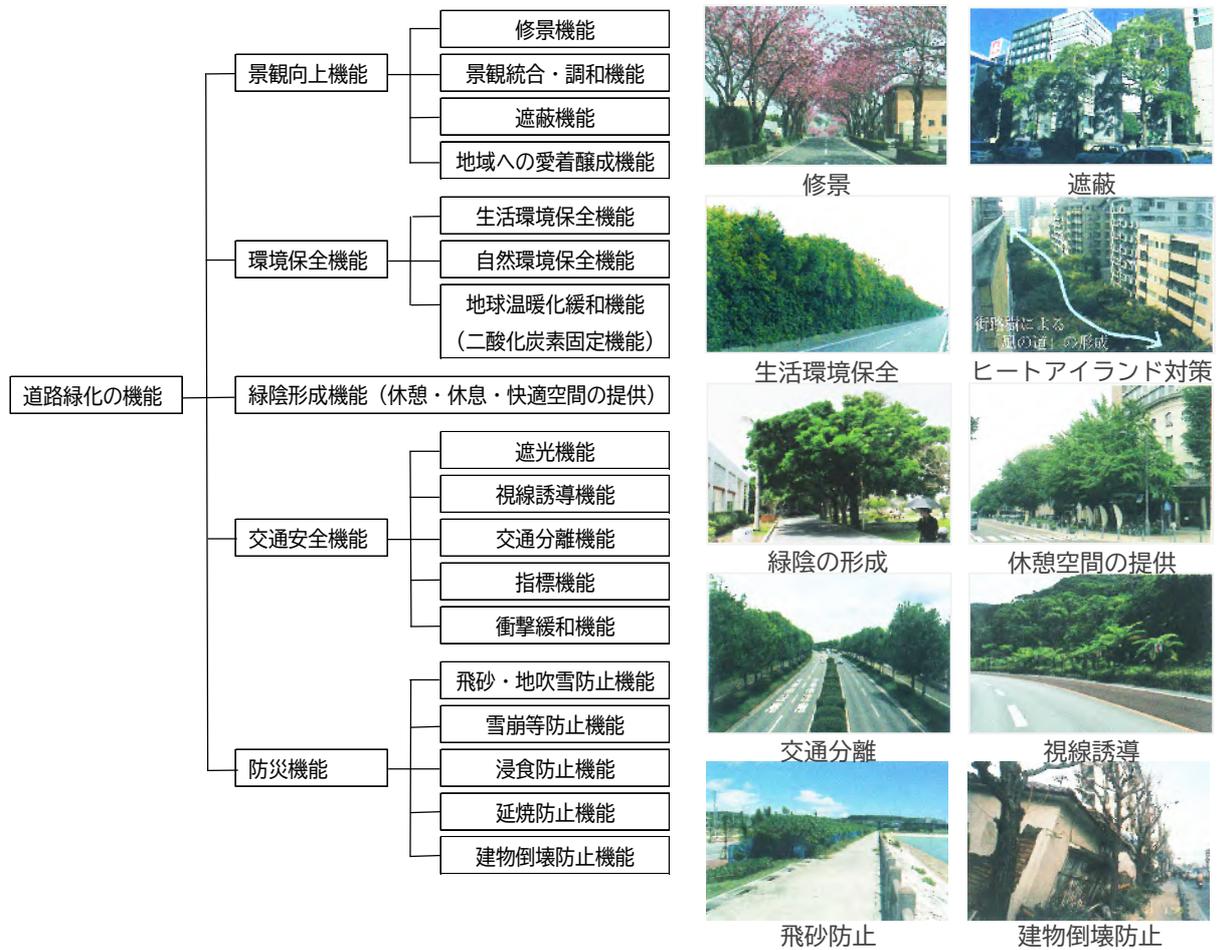


図 1—1 計画体系

2. 街路樹とは

街路樹とは、道路用地の植樹帯、植樹ます、分離帯の中に列状に植栽される樹木のこと、道路法（昭和27年法律第180号）第2条第2項第2号で道路の附属物として「道路上の並木で道路管理者の設けるもの」と規定されています。

その役割・機能は、季節感を演出するなど良好な都市景観の形成、緑陰等による温暖化対策、騒音の緩和や大気汚染物質の吸着による環境保全、遮光や衝撃緩和等の交通安全機能、延焼防止などの防災対策機能など様々なものがあり、概ね以下のとおりです。



出典：「道路緑化技術基準・同解説」P2～ 公益社団法人日本道路協会

図 1-2 街路樹の機能

第2章 街路樹の現状と課題

1. 沿革

相模原市では、戦後間もない昭和27年に、神奈川県緑化祭の取組の一環として市役所周辺の道路において桜の植栽整備が始まったと言われています。その後、街路の整備に併せて、イチョウやケヤキなどの樹種も多く取り入れながら街路樹の整備を進め、美しい風格のある都市景観を形成してきました。

なお、「市役所さくら通り」と愛称が付けられた、市道市役所前通の約1.5kmの区間には約300本のソメイヨシノが植わっており、開花の時期には市民まつりの会場となるなど、市民の憩いの場として親しまれています。平成24年11月には、景観法（平成16年法律第110号）第28条の規定に基づき、これらのソメイヨシノを景観重要樹木に指定しました。

しかしながら、植栽から70年を経過する樹木もあるなど近年は街路樹の巨木化や老木化が進み、倒木、落枝等の事故や、交差点付近での視認性の低下といった課題が顕在化しています。

2. 市内の街路樹の状況

市内の街路樹（令和7年8月時点）の状況は、高木が11,378本、中木が587本で整備路線数は234路線になります。

樹木本数（令和7年8月時点）表 2-1

樹木区分	本数	路線
高木	11,378本	234路線
中木	587本	
合計	11,965本	

※ 樹木本数については、完成樹高を基準に高木：3m以上、中木1m以上3m未満として本方針の策定に合わせ見直しを行ったことから、以下、国土交通省国土技術政策総合研究所「わが国の街路樹Ⅹ」（令和4年3月時点の樹木本数）との相違があります。

国土交通省国土技術政策総合研究所が公表している「わが国の街路樹Ⅹ」（令和5年6月公表）では、道路延長1km当たりの街路樹本数が、高木4.5本（政令指定都市中16位）、中低木350.6本（政令指定都市中9位）となっています。

出典：「わが国の街路樹Ⅹ」P1-18 国土技術政策総合研究所
「道路統計年報2023」表25 国土交通省道路局 を基に作成

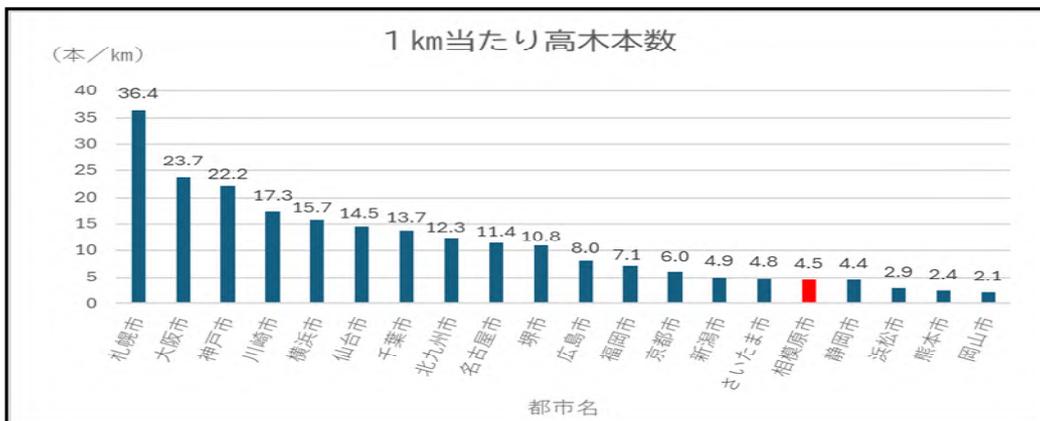


図 2-1 管理道路1 km当たりの街路樹高木本数

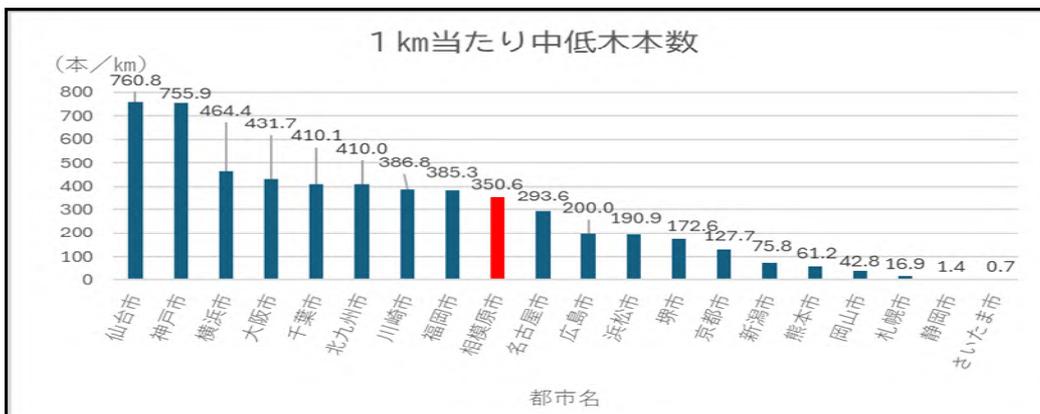


図 2-2 管理道路1 km当たりの街路樹中低木本数

市内の街路樹の高木の樹種別本数は、イチョウが最も多く、次にハナミズキ、ケヤキ、サクラ（ソメイヨシノ）、トウカエデ、ユリノキの順となっており、以下のグラフのとおりです。

樹種別本数

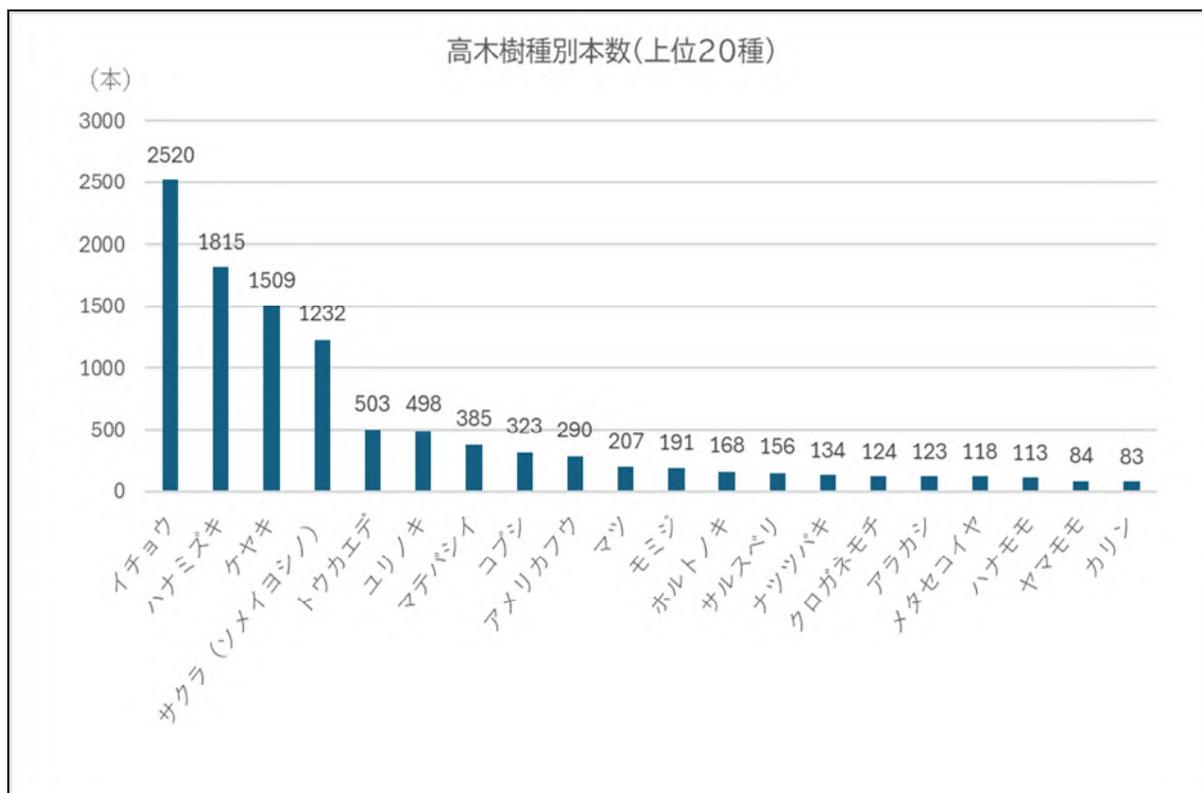


図 2-3 高木樹種別本数（上位20種）

樹種別の割合は、高木ではイチョウが最も多く（24%）、ハナミズキ（17%）、ケヤキ（14%）、サクラ（ソメイヨシノ）（11%）の順となっています。中木では、ツバキ（35%）、キンモクセイ（18%）、サザンカ（10%）といった構成です。（詳細につき、以下の円グラフを参照）

樹種別の割合

高木樹種割合

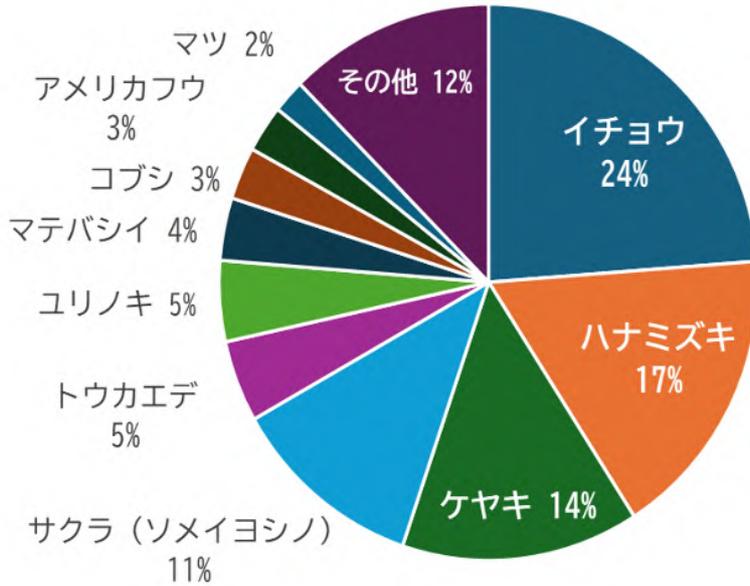


図 2-4 高木樹種割合

中木樹種割合

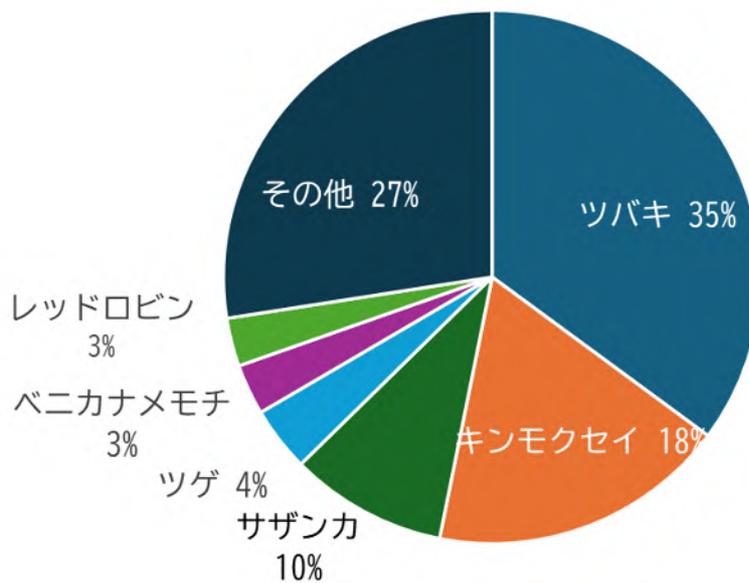


図 2-5 中木樹種割合

3. 街路樹の維持管理

現状の維持管理は、「道路緑化技術基準・同解説」（公益社団法人日本道路協会 平成28年3月改訂）を参考に、街路樹及び周辺の状態・状態などを勘案し、以下に示す内容で実施しています。

(1) 高木、中木管理

成長が早い落葉樹で台風による倒木の恐れのある樹木等の「夏期剪定」、骨格枝を整える「冬期剪定」、市民まつりへの対応として「枯損枝除去」のほか、サクラ、ブナ科の樹木については「街路樹診断」を実施しています。

- ・ 夏期剪定 [対象樹木：ユリノキ、アラカシ（一部路線）]

台風等による倒木等を防ぐとともに、乱れた樹形を整えることを目的として、1年に1回、7月から8月を基本として実施しています。

- ・ 冬期剪定 [対象樹木：ケヤキ、イチョウ、トウカエデ等]

樹木の骨格枝を整えることを目的に、樹種や予算の状況等に応じて2～3年に1回を基本として、落葉前の11月から1月に実施しています。

- ・ 枯損枝除去 [対象樹木：サクラ]

例年4月に市役所さくら通りで行われる市民まつり前に枯損枝の除去を行います。

なお、これに合わせ市役所さくら通り以外のサクラも実施しています。

- ・ 街路樹診断 [対象樹木：サクラ、ブナ科の樹木]

倒木・幹折れ・枝折れなどの危険性がある樹木を早期に発見して適切な処置を施すことにより、倒木による事故を防止することを目的として、5年に1回程度を基本として樹木の健全度を判定しています。（令和3年度街路樹診断等マニュアル：東京都建設局を参考）

また、診断の結果、倒木の危険性が確認された樹木については、適宜伐採を行うこととしています。

(2) 低木管理

植樹ます、植樹帯の低木について、1年に1回を基本として刈り込み作業を実施しています。

(3) 除草・草刈り

植樹ます、植樹帯については、除草や草刈りを、1年に1回を基本として実施しています。

繁茂の状況や要望が多い箇所は、1年に2回実施しています。

4. 現状の課題

(1) 事故リスク等の増加

本市の街路樹は植栽から70年を超える樹木もあり、巨木化・老木化した樹木の倒木や落枝による事故をはじめ、通行空間への枝の張り出しが車両等の通行の支障となることや、信号、標識の視認性の低下による交通安全上の問題、根上がりや歩道幅員が狭小なことにより歩行者が通りにくいこと、また、隣接する土地や家屋への枝の張り出し、街路樹の強剪定による景観の悪化など、様々な課題が発生しています。

表 2-2 管理瑕疵事故の発生件数(平成27年度～令和6年度までの10年間)

	倒木	枝の落下	枝の張り出し	汚水ますへの根の侵入	計
管理瑕疵件数	2	11	7	1	21

※上表は市に過失がある事故件数で、このほか管理瑕疵に至らない事故も発生しています。

① 老木化等による倒木事故の発生

桜並木において、老木化に伴う樹勢の衰えや腐朽により倒木に至る事故が発生しています。

また、樹木の植栽間隔が狭いことや樹木の巨木化などによる生育環境の悪化に伴い、風雨による倒木も発生しています。



市道市役所前通



市道相模大野32号



市道新磯

市内の倒木事例(人身等の被害なし)

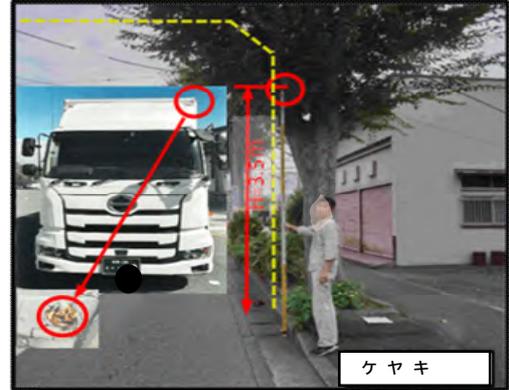
② 枯れ枝の落下や張り出した枝による事故の発生等管理の困難化

枯れ枝を落とす性質のあるケヤキやサクラ、イチョウなどは、巨木化により枝が太く重くなることや、老木化により枝が枯れることで、枝の落下事故が発生しています。

また、車道に張り出して生育している街路樹の枝に通行車両が接触する事故も発生しています。



枯れ枝の落下事故



張り出した枝による接触事故



車道側へ張り出した枝



歩行等に支障となる枝

市内の街路樹は、植栽から長い年月が経過していることから、必要に応じて剪定等を行っていますが、高木化・巨木化する街路樹が多くなり、剪定や発生材の処分などの業務量の増大、高木化による高所作業の困難化などが課題となっています。



高木化した街路樹



幹が肥大し巨木化した街路樹

③ 信号機を含む交通安全施設や電線等への影響、見通しの悪化

街路樹が、信号機を含む交通安全施設や電線等に近接して植栽されている箇所は、樹木の成長や枝葉の繁茂などが交通安全や管理上の課題となっています。

また、交差点付近の街路樹が巨木化したことにより、見通しが悪くなり、交通安全上の課題となっています。



街路樹により信号機が隠れている



街路樹により道路標識が隠れている



街路樹により道路標識が隠れている



街路樹により照明灯が隠れている



街路樹により見通しが悪くなっている

④ 根上がりや歩道幅員が狭小なことによる通行の支障

街路樹の巨木化により、樹木の根が歩道の舗装やブロック、タイルなどを持ち上げる「根上がり」が発生しており、必要に応じて補修などの対応を行っていますが、歩行者等の通行の支障となっています。

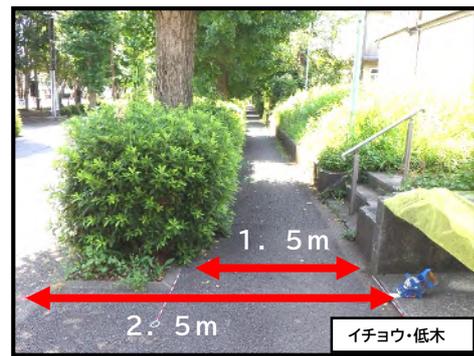
また、過去に整備された道路においては、歩道幅員が狭小であっても街路樹が植栽されている路線もあり、樹木の巨木化などにより、更に歩道の通行空間の圧迫や通行の支障となっています。



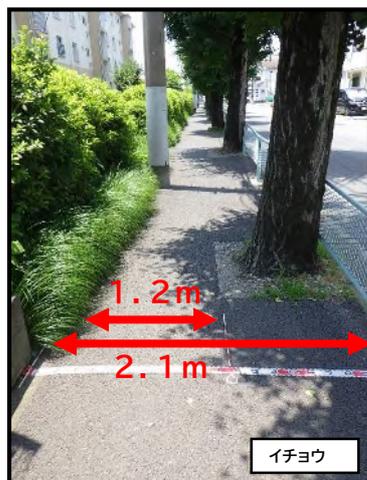
根上りによる舗装の亀裂、タイルの隆起



ブロック上部への根上がり



歩道有効幅員が狭い



歩道有効幅員が狭い



⑤ 道路空間や沿道、周辺環境との調和

本市の街路樹は、植栽から70年を超えるものもあり、狭小な道路空間への植栽が巨木化し、歩道幅員に対し大きくなり過ぎている樹木があるほか、張り出した枝が私有地側へ越境したり、落ち葉が雨どいを詰まらせることがあります。

さらには、これらを避けるために強剪定すると、切り口から腐朽菌が侵入して枯れてしまうことや景観の悪化につながるなど、様々な影響が出ています。

また、周辺環境との調和に関しては、公園などの樹木との競合により、植栽環境の悪化やその必要性に疑問が生じるなど、様々な状況の変化への対応が必要となっています。



歩道内の巨木化した街路樹



私有地側への枝の越境



強剪定による枯死



強剪定による景観の悪化



公園樹木との競合による街路樹の枯死



2列植栽による街路樹の過密化

⑥ 沿線住民等への負担の増加

街路樹による沿線住民等への負担としては、高木化・巨木化により樹木からの落ち葉が私有地内へ侵入することや、雨水排水処理の障害になり道路冠水が発生すること、落ち葉が路面へ堆積することにより滑りやすくなり通行の支障となるなどの影響が生じています。

また、街路樹の根茎が下水道管内へ侵入することにより、排水施設の損傷、流下能力の低下、下水管のつまりなどによる排水障害のほか、病虫害の発生による市民生活への影響も懸念されます。



落ち葉の堆積及び排水障害による道路冠水



街路樹の根茎が下水管内に侵入



病虫害による被害

(2) 維持管理におけるリスクの増加

① 街路樹等維持管理費の推移

本市では、街路樹の健全な育成を図り、街路樹の果たす機能・役割を十分に発揮させるとともに、通行する車両や歩行者の安全を確保するため、剪定や除草、街路樹点検・診断などの維持管理を実施しています。

街路樹の維持管理予算は平成22年の3.3億円から一時減少したものの、近年の当初予算は4億円程度で推移しています。

しかしながら、平成24年以降労務単価の高騰が続いており、今後も労務・資材費の高騰が想定される中、街路樹管理に必要な予算を確保し、効率的・効果的に管理を行うことが課題です。

また、通常の維持管理とは別に、根上りによって亀裂等が生じた歩道の補修等を行っていますが(22, 524千円・37件/過去5年間)、この費用は下のグラフには含まれていません。



出典：国土交通省公共工事設計労務単価
 ※補正予算は倒木事故等による緊急対応経費
 ※令和7年度は予算額

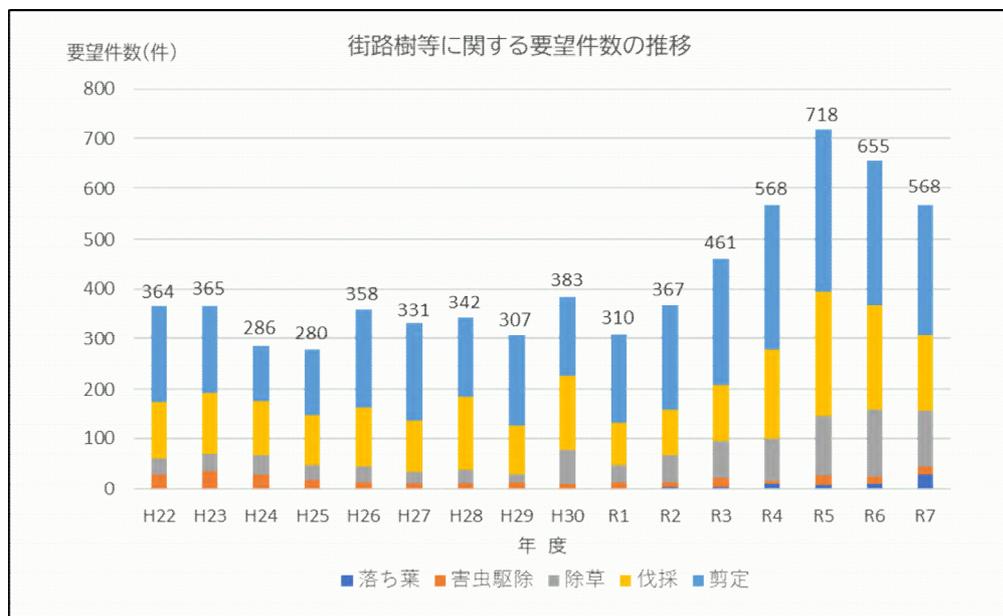
図 2—6 街路樹維持管理費と労務費の推移

② 街路樹等に関する要望の増加

街路樹等に関する要望については、樹木の成長などに伴って、剪定や伐採等の要望が増える傾向にあり、令和6年度には元年度の2倍を超える要望件数となるなど、現場での対応業務が増加しています。

また、本来、街路樹の管理は樹木に関する専門知識を有する造園職職員が担当することが望ましいところですが、本市の造園職職員は3名で、そのうち街路樹担当は1名のみの配属となっており、管理業務や市民要望等への対応は、主に土木職職員が対応しています。

しかしながら、本市の技術職員数は平成29年度の263名をピークに減少し、令和6年度、7年度に増員しましたが、新たなまちづくりや災害防除などの業務も増えていることから、技術職員の事務負担が増加しています。



※令和7年度は令和8年1月末時点の件数

図 2-7 街路樹に関する要望件数の推移



図 2-8 本市における技術職員数の推移

第3章 目指すべき将来像・基本的な考え方

1. 目指すべき将来像

安全・安心な道路環境を守り 都市の魅力を育む 人も街路樹も幸せなまち相模原

目指すべき将来像の設定に当たっては、道路本来の「トラフィック（通行）機能」、「アクセス機能」、「滞留機能」などの基本的な機能を確保するとともに、街路樹による良好な都市景観のための並木の形成など本市の魅力向上に資するよう、道路と街路樹の双方の機能が調和し、それらの機能を十分に発揮させる必要があります。

また、街路樹等は本市の「第2次相模原市水とみどりの基本計画・生物多様性戦略」において、「水とみどりの軸」や「拠点を結ぶ連携軸」として位置付けています。

一方で、本市の街路樹は植栽から70年を経過する樹木もあり、街路樹に起因する事故の発生防止や、維持管理に要するコストの縮減などにも取り組んでいく必要があります。

なお、道路法第42条には、「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」と規定されています。

こうしたことから、街路樹については、現状有している様々な機能を維持しつつ、安全・安心な道路環境と都市の魅力向上とを両立させるとともに、将来にわたり継続していくため、街路樹の量の拡大から質の向上への転換を図ることなどの視点で「目指すべき将来像」を設定します。

2. 基本的な考え方

本市の街路樹は、道路整備に伴う植栽や緑化の推進のために、多くの樹種が植栽されていますが、植栽から年数が経過したことで巨木化・老木化し、倒木などによる事故の発生や通行環境の悪化、交通安全上の課題、周辺環境への影響が懸念される路線が散見されます。

こうしたことから、街路樹管理の考え方に、20年から30年後を見据えた長期的な時間軸を取り入れるとともに、量の拡大から質の向上への転換を目指すためにも伐採や更新を行う必要が生じています。

目指すべき将来像

安全・安心な道路環境を守り都市の魅力を育む
人も街路樹も幸せなまち相模原



基本的な考え方

① 事故防止と安全な通行環境の確保

- 倒木・落枝事故の防止
- 安心して通行できる環境の確保
- 信号機、道路標識等の視認性の確保
- 交差点や横断歩道での見通しの確保

② 良好な都市環境の形成

- 都市の魅力向上や地域振興につながるシンボル並木の形成
- 道路空間との調和のとれた並木の形成
- 街路樹の持つ多様な機能をいかした並木の形成

③ 量の拡大から質の向上への転換

- 「幸せな樹形」の実現・配置の適正化
- 過密化や周辺の緑との競合の解消
- 沿線住民等への負担の軽減
- 電線、管きよ等道路占用物件との離隔の確保
- 効率的な維持管理の実現と担い手の確保育成

第4章 取組方針・具体的な取組施策

目指すべき将来像

安全・安心な道路環境を守り都市の魅力を育む
人も街路樹も幸せなまち相模原

基本的な考え方

- ①事故防止と安全・安心な通行環境の確保
- ②良好な都市環境の形成
- ③量の拡大から質の向上への転換

取組方針

方針1 安全性の確保

- ・倒木を防ぐための樹木点検・診断の実施
- ・安全な通行を確保するための剪定、更新、伐採

方針2 シンボル並木の形成

- ・シンボル並木の選定
- ・並木の形成、存続のための計画的な更新等

方針3 持続可能な管理

- ・「幸せな樹形」の実現等に向けた計画的な更新等
- ・予防保全的な管理等の実現に向けた計画的な更新等
- ・持続可能な管理に向けた担い手の確保育成

1. 取組方針

方針1 安全性の確保

交通安全上の視認性、視距（障害物を認めてから停止するまでに必要な距離）の確保や、安心して通行できる環境整備のため、倒木等の事故事例が多い樹種については剪定・更新（同種又は異種）を行います。

(1) 剪定・更新対象路線等の考え方

剪定・更新対象路線等は、下表のいずれかとします。

	内 容
①	倒木等による事故が起きている路線
②	通行に支障となる樹木がある路線
③	植樹帯等から根元がはみ出している、又は根上がりや地下埋設物への影響がある路線
④	信号機、道路標識、道路照明灯、道路反射鏡等の支障となる樹木

※対象路線は、樹種、路線延長、路線の状況等により区間を区切る場合があります。

表 4-1 対応内容



落枝等の発生しやすい樹木の更新



通行の支障となる樹木の更新



通行に支障となる樹木の剪定・更新





視認性確保のための剪定・更新



視認性確保のための剪定・更新

(2) 伐採対象路線等の考え方

伐採対象路線等は、下表のいずれかとします。

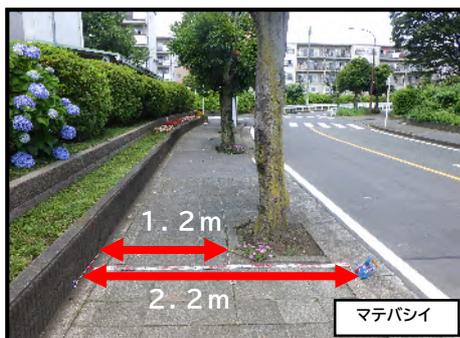
	内 容
①	樹木の点検・診断の結果、伐採が必要な樹木
②	歩道幅員が狭く有効幅員（2.0m）を確保できていない路線（低木、植栽帯を含む）
③	街路樹の幹が信号機、道路標識、道路照明灯、道路反射鏡等の支障となる樹木
④	交差点付近や沿道にある公共施設等の出入口部分で、見通しを悪くしている樹木（低木、植栽帯を含む）

※対象路線は、樹種、路線延長、路線の状況等により区間を区切る場合があります。

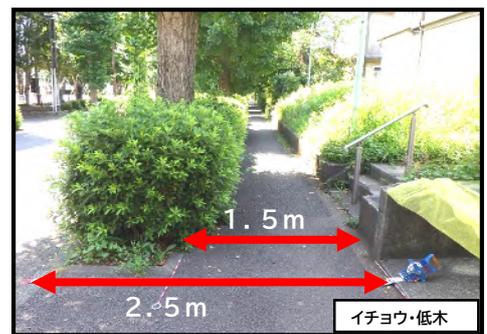
表 4-2 対応内容



倒木対策のための伐採



通行空間確保のための伐採



標識の視認性確保のための伐採



視距確保のための伐採

方針2 シンボル並木の形成

都市の魅力向上につながる並木の美しさを維持し、良好な都市景観を形成することにより、都市のブランド力の向上に努めます。

そうした街路樹の機能を最大限発揮できるように、目標樹形の形成に向け、適正な植栽間隔を確保するため、計画的な更新等による並木の存続を図ります。

なお、街路樹の点検・診断により倒木の恐れのある樹木と判定された場合には伐採を行います。その後、補植する場合には適正な並木の配置となるように努めます。

対象路線の選定の考え方

対象路線は、下表のいずれかの要件を満たすものから選定します。

	要件
①	本市の魅力向上や地域振興に寄与している路線
②	景観法に基づく景観重要樹木に指定している路線
③	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
④	街路樹名が道路の愛称や路線名となっている路線

※対象路線は、樹種、路線延長、路線の状況等により区間を区切る場合があります。

表 4-3 対応要件

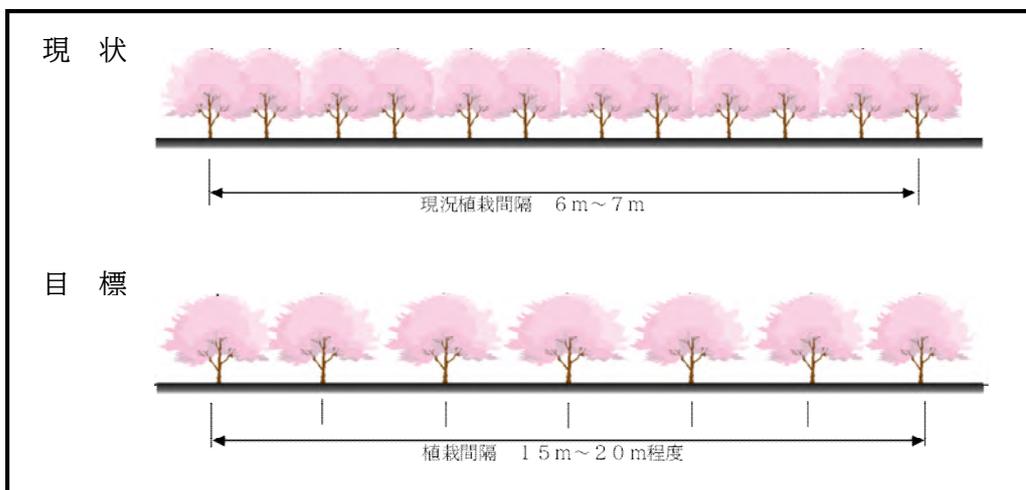


図 4-1 適正な並木の配置



ソメイヨシノ

方針3 持続可能な管理

街路樹の巨木化・老木化が進む中、安全面、景観面、経済性の観点から適切な樹木管理を行う必要があります。

こうしたことから、巨木化した樹木の樹高の抑制や計画的な更新等による、管理数量の見直し、剪定頻度を抑えられる樹種への更新などにより維持管理コストの縮減を図ります。

対象路線等の考え方

「方針1」、「方針2」の対象路線等を除く街路樹を対象とします。

なお、下表のいずれかに該当する路線等を優先して対応します。

	内 容
①	植栽間隔が狭く適正な植栽間隔への対応が必要な路線
②	樹木の成長により植樹ます内に収まらなくなっている樹木
③	道路空間や沿道状況に比べて巨木化している路線
④	公園等沿道環境と競合する樹木
⑤	落ち葉による排水障害や害虫などが発生しやすく苦情が多い路線
⑥	電線、管きよ等の道路占用物件に影響のある路線

※対象路線は、樹種、路線延長、路線の状況等により区間を区切ることがあります。

表 4-4 対応内容



ケヤキ

街路樹の適正配置のための間伐・更新



イチヨウ

管理の困難性回避のための更新・剪定



ケヤキ

沿線住民への負担軽減のための更新・剪定



ソメイヨシノ



カリン

周辺との競合を回避するための伐採



ソメイヨシノ・ケヤキ

過密化を解消するための間伐・更新



ケヤキ

排水障害を解消するための更新



ケヤキ



沿線住民への影響回避のための更新



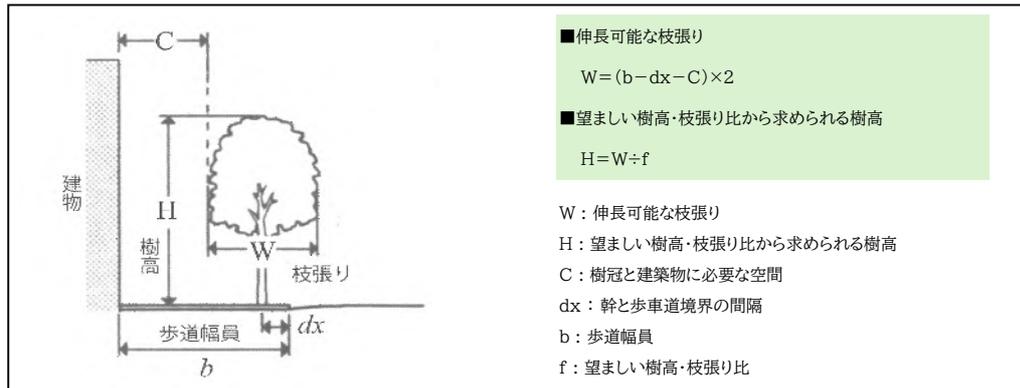
道路占用物件への影響回避のための更新

2. 具体的な取組施策

(1) 管理目標

① 目標樹形の設定

良好な樹木の状態を維持するため、また、路線において美しく統一性のある樹形管理の指針とするため、歩道幅員や樹種の条件から目標樹形を設定し適正管理を行うこととします。



出典：「街路樹剪定ハンドブック」P59 一般社団法人日本造園建設業協会

図 4-2 目標管理樹形の設定

樹形タイプ区分	「東京都街路樹マスタープラン検討委員会報告書」…(a)	「道路緑化計画・植栽施工・管理技術指針」(建設省九州地方建設局)…(b)	(a),(b)を参考に望ましいと考えられる樹高・枝張り比(目安)
円錐形	イチヨウ 0.3	0.2	0.3
	メタセコイヤ 0.3		0.3
卵円形	アオギリ 0.7	0.4	0.7
	カツラ 0.4		0.4
	クロガネモチ 0.5		0.5
	コブシ 0.5		0.5
	シラカシ 0.5		0.5
	シンジュ 0.3		0.3
	タブノキ -		0.4
	トウカエデ 0.5		0.5
	ハクウンボウ 0.6		0.6
	ハナミズキ 0.6		0.6
	ヒメジャラ 0.7		0.7
	プラタナス 0.5		0.5
モミジバフウ 0.5	0.5		
ヤマモモ 0.7	0.7		
ユリノキ 0.6	0.6		
球形	アキニレ 0.5	0.5	0.5
	エンジュ 0.5		0.5
	クスノキ 0.6		0.6
	マテバシイ 0.7		0.7
盃形	オオシマザクラ -	0.6	0.7
	ケヤキ 0.7		0.7
	サトザクラ -		0.7
	センダン -		0.6
	ソメイヨシノ 1.0		1.0
	トチノキ 0.5		0.5
	ナンキンハゼ -		0.5
ヤマザクラ -	0.7		
ヤマボウシ 0.6	0.6		
枝垂形	シダレヤナギ 0.7		0.7

出典：「道路緑化ハンドブック」P163 株式会社山海堂を基に作成

表 4-5 望ましい樹高・枝張り比

② 目標樹形イメージ

※樹種ごとの標準的な樹高とした場合の目標樹形

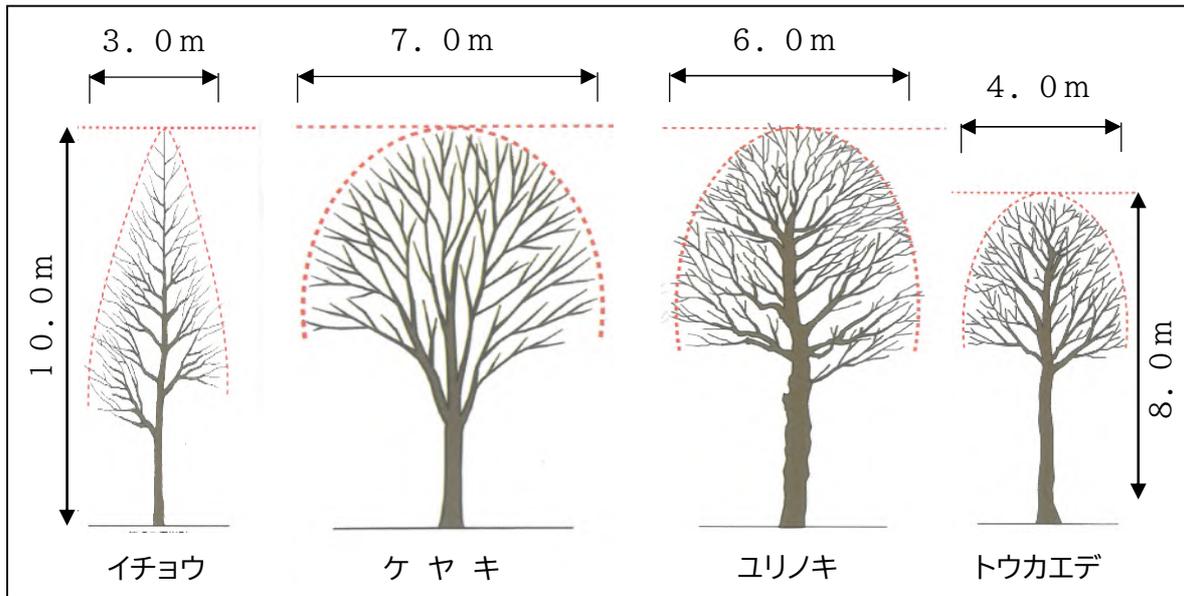
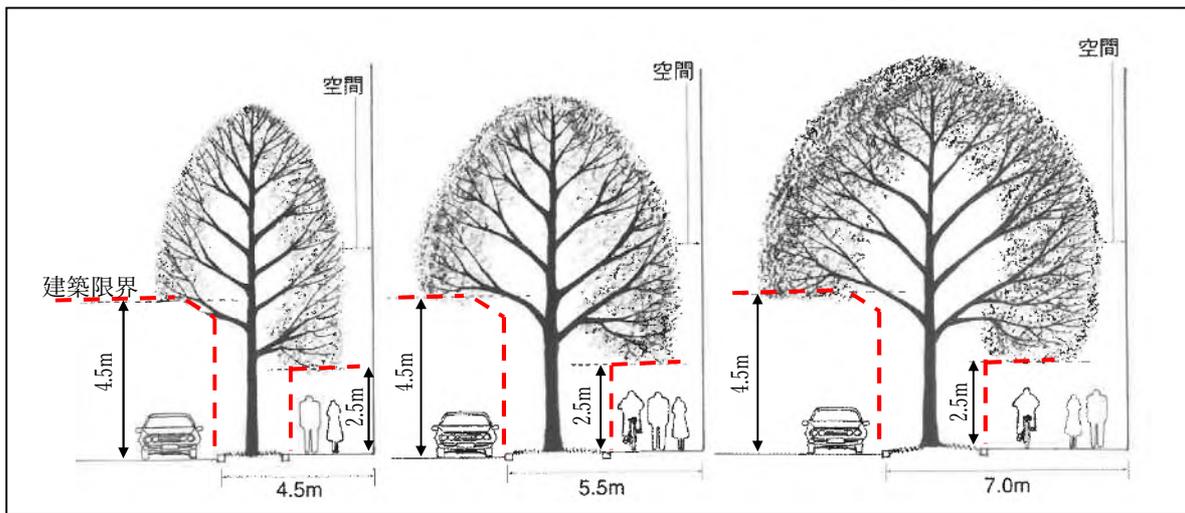


図 4-3 樹種ごとの「幸せな樹形」イメージ 出典：「都市緑化ハンドブック」P95～
社団法人日本造園建設業協会



※重要物流道路においては車道側高さを4.8mとします。

※歩道幅員に対し目標樹形を確保できない場合には樹種の見直しを検討します。

図 4-4 歩道幅員に応じた目標樹形 出典：「街路樹」P31 社団法人日本造園建設業協会
(空間に応じた樹木のバランス)

剪定頻度	樹種
毎年の剪定対象樹種	シダレヤナギ、プラタナス、ユリノキ
無剪定又は 適宜の軽剪定の対象樹種	アカエゾマツ、ハナミズキ、ブンゲンストウヒ、 メタセコイヤ
2年毎を目安に剪定する樹種	上記以外の樹種

※剪定は樹種に応じて、適した時期に実施します。

※特定の樹種や路線に応じた目標樹形を定める場合などは、上表によらず剪定頻度を別に定めます。

表 4-6 目標樹形を保つための剪定頻度 出典：「街路樹剪定ハンドブック」P57
一般社団法人日本造園建設業協会を基に作成

③ 植栽間隔の設定

樹木の成長により隣接する樹木との間隔が樹冠幅に比べて狭い場合には、伸長した枝が絡み合うことで、信号機を含む交通安全施設への影響や見通しの悪化、枯枝が発生することにより落枝が起きやすくなることなど、安全な通行環境の確保に課題が生じてきます。

こうしたことから、緑化機能の発揮を前提としつつも、樹冠の広がり进行考慮し、樹形に対して樹冠同士が重ならないように、適正な植栽間隔を確保する対応が必要となります。

- ・ 完成樹形の樹冠の被覆率（縦断方向）＝キャノピー率（※）を目安に植栽間隔を設定
- ・ 現状の街路樹において、樹冠幅に比べ植栽間隔が狭く植栽されている路線について、計画的な更新等による対応を検討します。

※キャノピー率：縦断方向の連続した緑量を確保するための指標値（植栽間隔を算出する指標値）

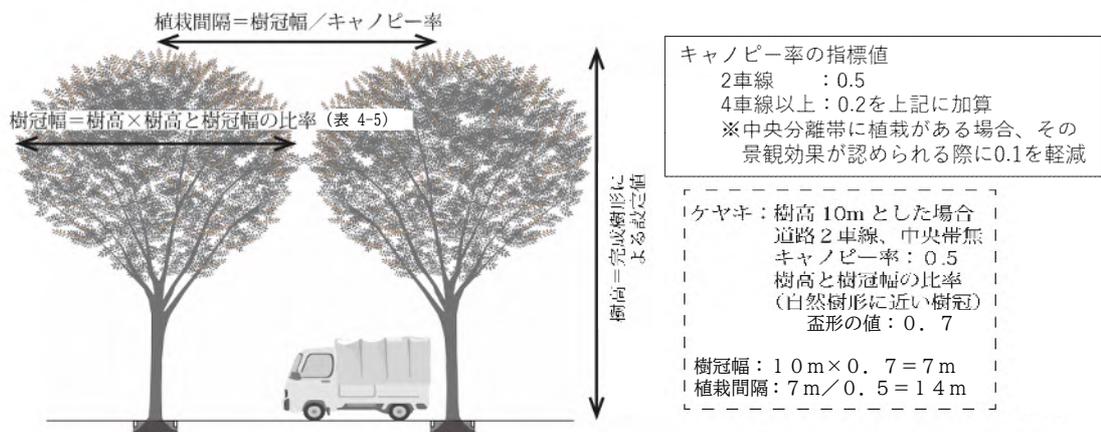


図 4-5 完成樹形を考慮した植栽間隔

出典：「街路樹の倒伏対策の手引き 第2版」P1-52 国土技術政策総合研究所

樹種	目標樹高(m)	植栽間隔(m)	樹種	目標樹高(m)	植栽間隔(m)
アメリカカフウ	10	10	ハクウンボウ	8	10
イチョウ	10	6	ハナミズキ	6	8
クロガネモチ	8	8	ハナモモ	5	6
ケヤキ	10	14	ホルトノキ	8	10
コブシ	8	8	マツ	8	8
サクラ(カワズ)	8	16	マテバシイ	8	12
サクラ(ソメイヨシノ)	8	16	メタセコイヤ	10	6
サクラ(ヤエ)	8	16	モクレン	8	10
サルスベリ	6	8	モミジ	5	7
ツバキ	5	5	ユリノキ	10	12
トウカエデ	8	8	カリン	5	6
ナツツバキ	5	6	ヤマボウシ	5	6
ナンキンハゼ	8	8			

※目標樹高は樹種ごとの標準的な樹高とし、キャノピー率を用いて植栽間隔を算出しています。
 ※歩道幅員などの植栽環境により目標樹高は変更となることから、本表の植栽間隔は目標樹高の場合の目安とします。

表 4-7 目標樹高を考慮した植栽間隔

(2) 対応策

対応策① 並木の形成【剪定+間伐（方針1、2、3に対応）】

街路樹による並木の形成は、都市の景観形成に資するものですが、植栽から年数が経過したことにより巨木化した結果、枝の重なり合いなどから、枯れ枝が発生して落下事故につながる可能性があります。

こうした事故の発生を防止するためにも、適切な植栽間隔となるよう間伐を行うとともに、樹高の抑制、目標樹形に向けての剪定を行うことにより安全で良好な美しい並木を形成します。



出典：「都市緑化ハンドブック」P62
一般社団法人日本造園建設業協会

視距の確保などを考慮した樹木の適正配置による並木の形成

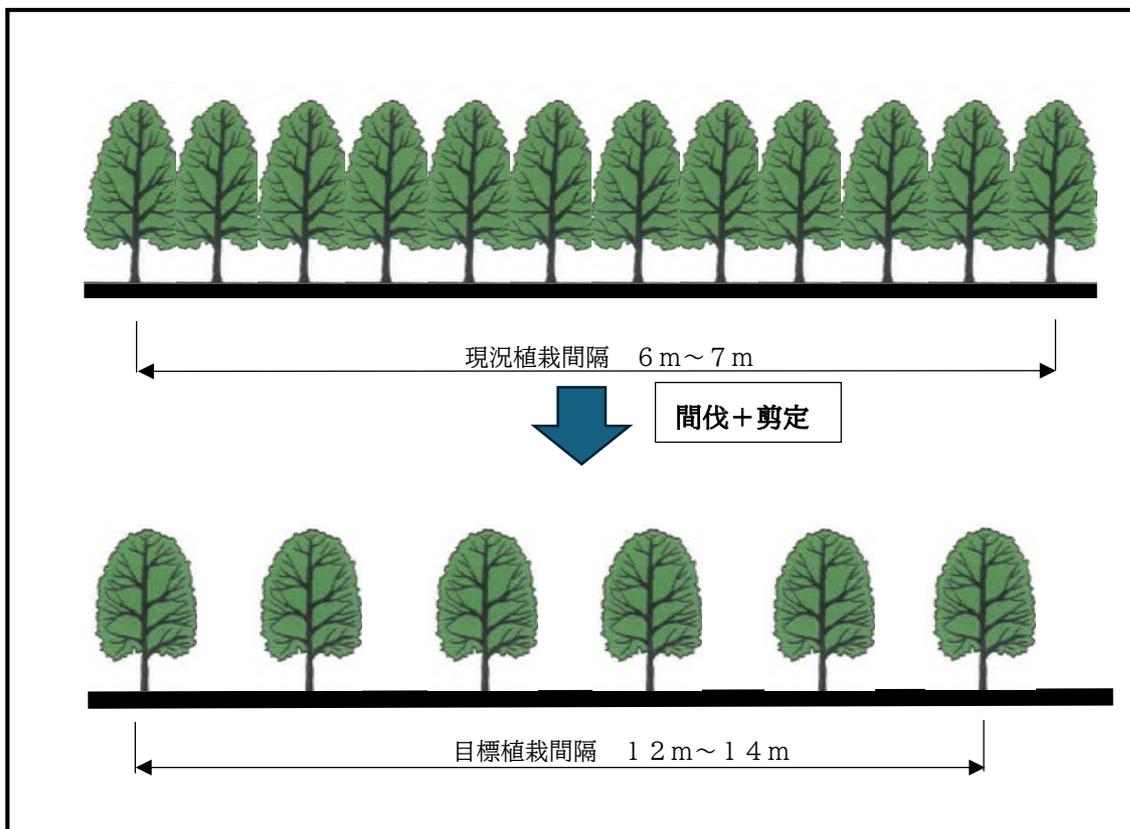


図 4—6 適正な植栽間隔へ変更する区間

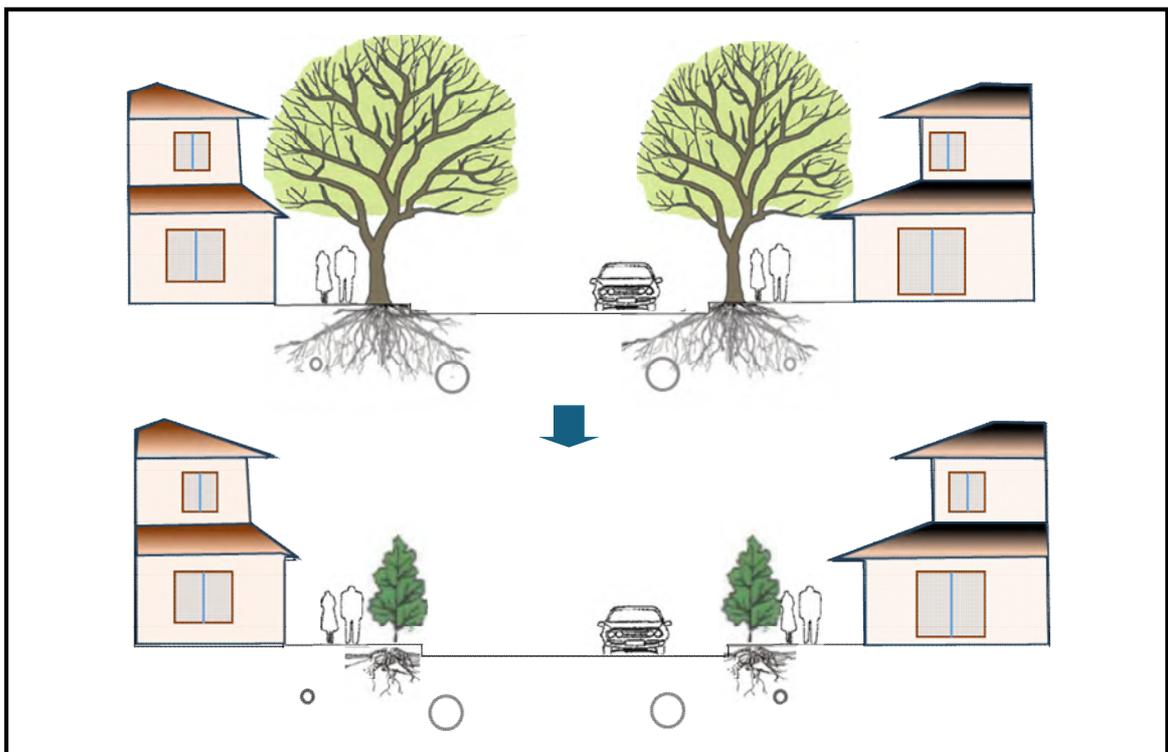
対応策② 並木の再生【伐採+更新(異種)】(方針1、3に対応)

街路樹は都市部における貴重なみどりであり、良好な並木など道路環境の形成に資するものですが、植栽から年数が経過したことから、巨木化・老木化により、腐朽による倒木の危険や、根上がり等による歩行者通行環境の悪化など、安全面での課題が多く発生しています。

こうしたことへの対応として、今後の維持管理を考慮し樹種変更により街路樹の持つ並木としての機能を維持します。



巨木化・老木化したケヤキ並木をヤマボウシに樹種変更し並木を存続
県道57号(中央区星が丘)



巨木化などによる越境や根上がり、埋設物に影響がある街路樹の更新イメージ

図 4-7

更新（異種）、新規路線への植栽の考え方

街路樹を植栽する場合には、歩行者の通行幅員2.0m以上を確保することを前提に、本方針の主旨を踏まえ、目標樹形、植栽間隔を定めて行うこととします。

また、樹木の成長を考慮し、車道からの離隔を取るなど植栽位置に配慮するとともに、樹種については地域の意向を確認したうえで、以下の点に留意して選定します。

○ 道路植栽樹木選定の留意点

A 道路空間の形状に適合すること

自然樹形を基本に育成する場合は、道路空間の規模に対応した形状を維持できる樹種を選びます。

B 気候・気象条件に合致していること

積雪量や潮風の有無、また、高架下の日照、降雨量が少ない場所があるなど、これらの条件への適応力が求められます。

C 生育環境への適応力があること

道路の植栽環境は、建築限界（道路において、構造物などを配置してはならない空間）や地下埋設物などが樹木の生育環境に影響を与えることから、種類に応じた樹形や開花などの特徴を活用できる樹種が求められます。

D 地域特性に配慮すること

地域には、それぞれの歴史や文化、景観、伝統、産業などの特性があり、県や市の木・花も特性を表す一つであることから、地域の特徴を表す樹種の利用が景観形成に寄与するものとなります。

E 沿道条件に配慮すること

沿道の状況は緑化された公開空地や工場緑化、住宅地の緑など様々であり、沿道条件に応じた道路植栽を行うことにより、沿道と一体化した緑の機能が多面的に活用されることとなります。

F 樹形が美しく、適切な緑陰を形成すること

街路樹は、自然樹形が美しい樹種や手入れの頻度が低くとも樹形を保てる樹種が望ましいです。また、緑陰機能が求められる道路では、豊かな樹冠を形成して日差しを遮る樹種が適しています。

G 維持管理が容易なこと

管理業務を効率化する観点からは、高木では数年に一度の剪定でも樹形が乱れないこと、中低木では、樹形が整えやすく成長が遅いなど維持管理が容易な樹種が望ましいです。

H 樹種選定のプロセス

樹種の選定は、住民の要望や維持管理部署などの意見を踏まえて決定することが望ましく、次ページ(表 4-8 代表的な街路樹と歩道幅員の関係)を参考とします。

出典：「道路植栽の設計・施工・維持管理」P121～ 財団法人経済調査会を基に作成

表 4-8 代表的な街路樹と歩道幅員の対応の関係

樹種名	狭い歩道幅員の道路 (~W 3.25m※)	補助的な幹線道路 (W3.25~4.75m)	広幅員の幹線道路 (W4.75m~)
ハナミズキ	○	○	×
ヤマボウシ	○	○	×
シデコブシ	○	○	×
ヤマモミジ	○	○	×
イロハモミジ	○	○	×
サルスベリ	○	○	×
ナツツバキ	○	○	×
ハクウンボク	○	○	×
クロガネモチ	○	○	×
モッコク	○	○	×
ソヨゴ	○	○	×
ナナカマド	○	△	×
フクギ	○	×	×
リュウキュウコクタン	○	×	×
ヤシ類	○	×	×
トウカエデ	×	○	○
ハナノキ	×	○	○
エゴノキ	×	○	×
コブシ	×	○	○
ハクモクレン	×	○	○
オオヤマザクラ	×	○	○
ヒツツバタゴ	×	○	○
シラカシ	×	○	○
マテバシイ	×	○	○
ホルトノキ	×	○	○
モチノキ	×	○	×
ヤマモモ	×	○	×
オオハマボウ	×	○	○
イチョウ	×	×	○
サクラ(ソメイヨシノ)	×	×	○
ケヤキ	×	×	○
モミジバフウ	×	×	○
プラタナス類	×	×	○
メタセコイヤ	×	×	○
クスノキ	×	×	○
タブノキ	×	×	○
リュウキュウマツ	×	×	○
ハウオウボク	×	×	○

※：W は歩道幅員、東京都の区分例に統一し、適用判断が異なる場合には総合的に勘案して記載

出典：「街路樹の倒伏対策の手引き 第2版」P1-44 国土技術政策総合研究所

対応策③ 並木の存続【間伐+更新(同種) (方針1、2、3に対応)】

街路樹の植栽から年数が経過したことにより、巨木化した街路樹が並木を形成していますが、経年の樹木の成長により見通しの悪化、通行環境の確保や過密による樹木の健全な成長の阻害が課題となるなど様々な影響が生じています。

しかしながら、一部の街路樹について道路の愛称や路線名として樹木名が用いられている路線もあり、地域での愛着や並木の形成に寄与しているものもあります。

こうした街路樹については、間伐し適正な植栽間隔とするとともに、一定の期間で計画的に同種樹木への更新を行い、美しい街路樹として継続的に並木の機能を維持します。(図 4-8 計画的な更新イメージ参照)



市内の並木の事例

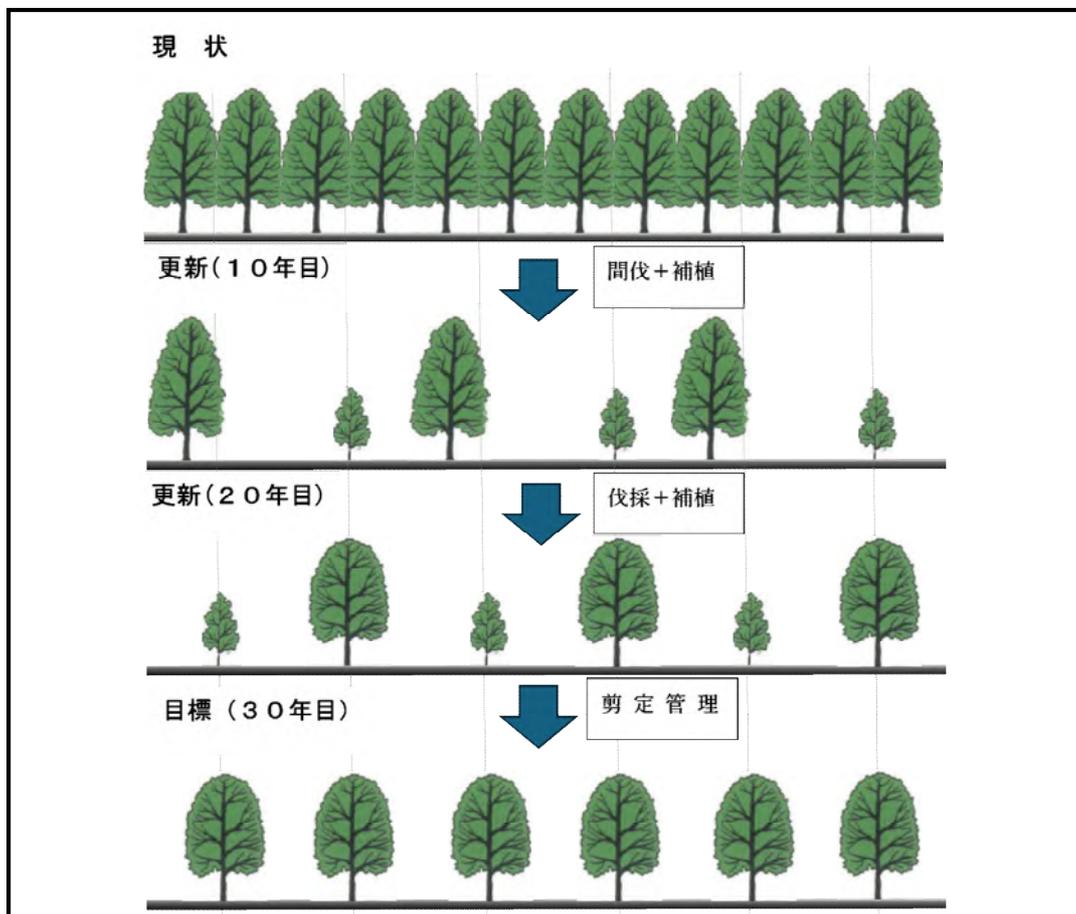


図 4-8 計画的な更新イメージ

＜参考＞

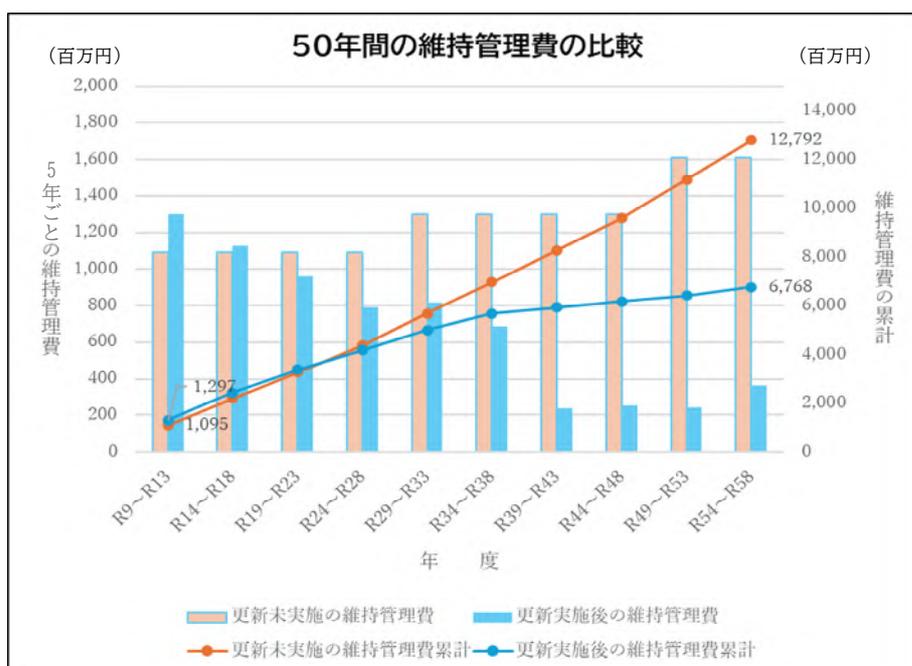
現在、管理を行う街路樹は234路線、11,965本（中高木）あり、今後も同様の維持管理を続けた場合には、更に巨木化・老木化が進み維持管理費が増大することが想定されます。

こうしたことから、本方針では、街路樹の計画的な更新等を行うことにより、経費の抑制をはじめ、持続可能な維持管理につなげることを目指します。

以下のグラフは、今後50年間の維持管理費の推計結果を示しています。現在と同様の維持管理を続けた場合には、約128億円（年平均約2.5億円）の維持管理費がかかる一方で、以下に示す条件に従い、樹木の計画的な更新等による管理を行った場合には、約68億円（年平均約1.3億円）となり、50年間で約60億円の維持管理費の縮減が期待できます。

維持管理費推計の条件は以下のとおりです。

- ・管理樹木のうち植栽割合の多い樹木（イチョウ、ケヤキ、ユリノキ）における高木剪定費用を計上します。（剪定頻度は2年又は1年に1回）
- ・樹木の目通り（1.2mの高さでの幹周）は、20年で剪定単価の規格が1ランク上昇する（太くなる）こととします。
- ・更新樹木の管理は5年目（目通り30cm未満）から開始します。
- ・更新植栽箇所は伐採箇所を避け、伐採樹木の伐根又は歩道の改修工事等は考慮していません。
- ・物価、労務単価等の上昇は見込んでいません。



※上記条件を基に算出しており、詳細は管理計画にて精査を行います。

図 4-9 維持管理費の比較

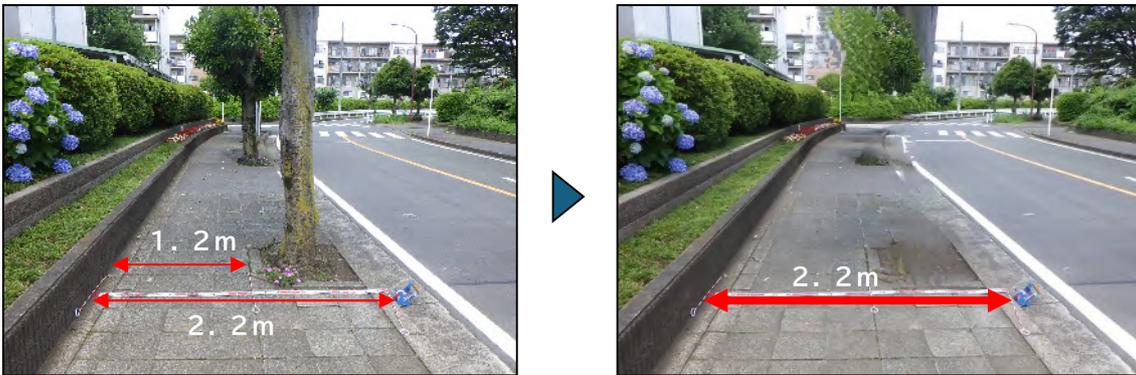
対応策④ 安全性の確保【伐採（方針1、3に対応）】

市内の道路において、過去の道路構造令の基準に従い植栽された街路樹では、現在の基準による歩道の有効幅員（2.0m）を確保できていない箇所があり、今後は樹木の巨木化により、更に歩行空間が狭まることや根上がりによる通行の障害などの課題が想定されます。

また、街路樹が巨木化することにより、信号機や道路標識が見えなくなっている箇所や、交差点での視距が確保できない路線も顕在化しています。

こうしたことから、安全な通行環境を確保するため、上記のような状況の街路樹については地域等への周知を行った上で伐採することとします。

なお、危険性を加味し緊急性の高いものは速やかに対応します。



有効幅員（2.0m）が確保できず通行に支障がある

（歩道幅員2.2m、有効幅員1.2m） ※AIによる処理画像

また、公園や緑地等に隣接している箇所は、競合による枯死などの恐れがあるため、地域等への周知を行った上で伐採することとします。

また、民間の緑地などと隣接する場合も樹木の配置について考慮します。

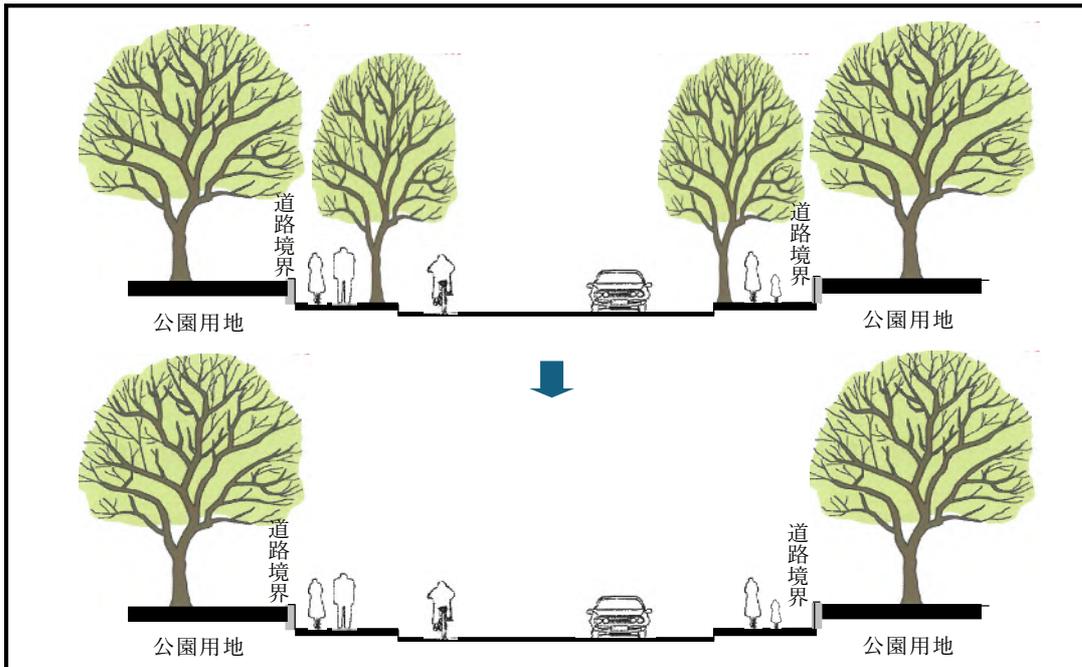


図 4-10 公園など周辺の緑地と競合する街路樹の伐採イメージ

安全確保上支障となる以下の範囲については、樹木の伐採等を行い、低木を含め植栽しないこととします。

- A 交差点（信号のある交差点を含む）から10mの範囲
- B 横断歩道の手前5m、横断歩道の先2mの範囲
- C 道路照明灯の前後5mの範囲

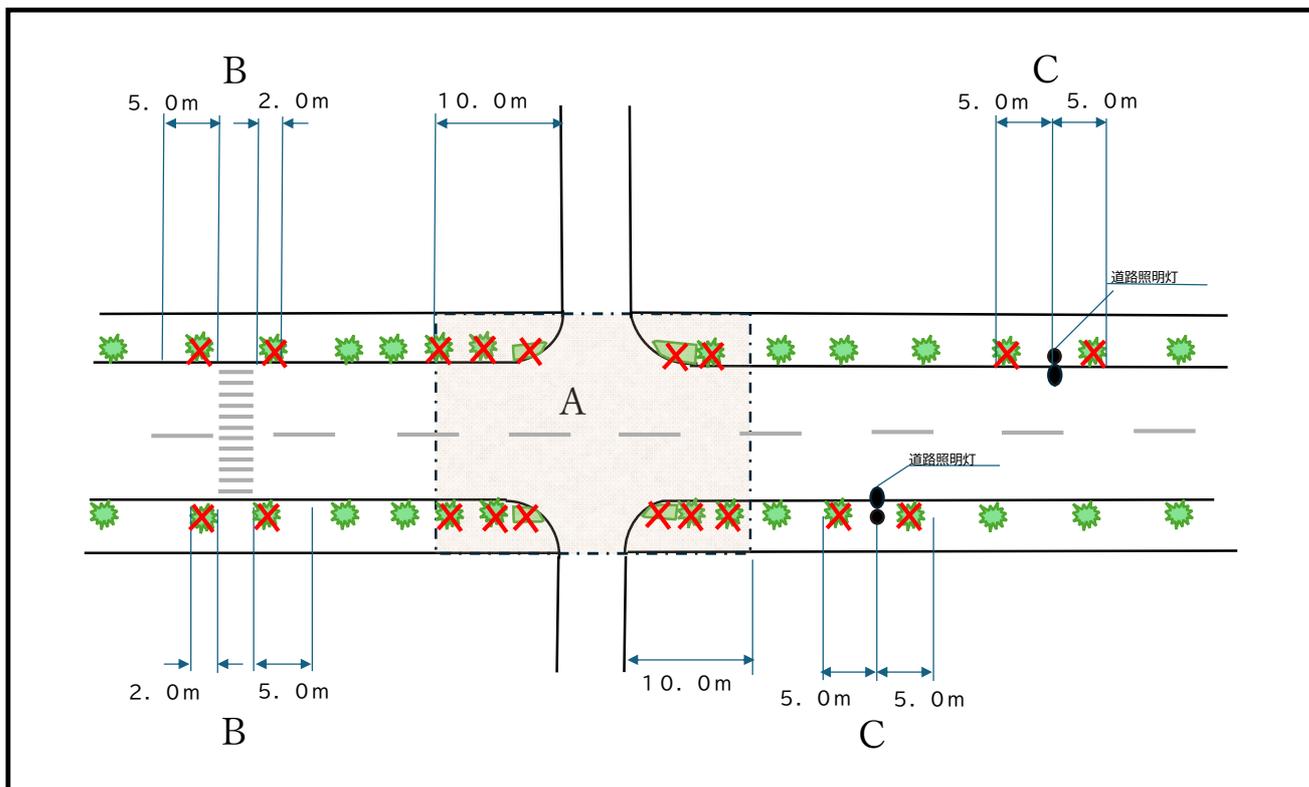


図 4-11 交差点付近等の交通安全上の対策

対応策⑤-1 官民連携に向けた取組【方針1、2、3に対応】

『街美化アダプト制度』とは、公園、緑地、道路、河川敷などの公共スペースの美化活動を市民の皆様が自発的に行い、市が活動を支援するという、相互のパートナーシップによるまちづくりを実施していく制度です。

市民の皆様と市が、互いの役割を分担し、合意に基づき、清掃や花植えなど美化活動を進めています。

なお、未来を担う子どもたちがボランティア活動に関心が持てるよう、関係機関との連携を図ります。また、街路樹管理における市内企業などと連携を図るとともに支援に取り組んでまいります。



清掃活動の様子



花壇の整備

市役所さくら通りでは、8つの団体が活動されています。(令和7年3月末時点) 歩道、植樹帯の清掃や花壇の管理などの活動があり、令和5年度からは、団体と市が協力し、清掃活動で収集した落ち葉を市民農園などで堆肥化する皆様へ配布する取組を行っています。

また、市民の皆様や道路利用者から、路面や街路樹等の損傷・異常を通報いただくための市民通報アプリ「パッ！撮るん。」等を活用し、街路樹についても様々なご意見を受け付けていますが、今後はアプリの更なる周知に努めるとともに、いただいたご意見に対する効率的な対応方法などを検討します。

**市民通報アプリ
「パッ！撮るん。」**

道路の損傷や街路樹の変状など、市民の皆様や道路利用者がスマートフォンを活用し、写真・位置情報を市に通報できるアプリ



対応策⑤-2 市民理解の醸成【方針1、2、3に対応】

本方針に基づく対応を行う上では、市民の皆様の理解の醸成を図る必要があります。

特に街路樹の伐採、更新を行う際には、市民の皆様への周知を行うことはもとより、更新樹種の選定においても、周辺自治会や近隣住民の皆様などの要望や意見を踏まえて取り組むこととします。

下の資料は樹木診断の結果、伐採が必要となった桜の更新時に周知する資料として作成し、伐採樹木に掲示したものです。

今後は、伐採した樹木の活用や周知方法の更なる検討を行いながら、市民の皆様のご理解の下、街路樹の維持管理に取り組みます。

さくらなみき まも みらい
桜並木を守り、未来へつなげるために
さくらなみき こうしん おこな
桜並木の更新を行います

わたしは、さくらの木です。この場所で約70年間、
春にはたくさんの花を咲かせてみなさんを楽しませ、
夏には暑い日差しを避ける木陰をつくって、喜ばれてきました。

でも、この前の健康診断で、わたしのからだには
空洞があることがわかりました。このままでは、近い
うちに倒れてしまうおそれがあるそうです。

わたしが倒れてしまうと、近くの人やものに迷惑を
かけてしまうので、残念ですが引退（伐採）して、若
いサクラの木と交代（補植）することにしました。

若いサクラは、ほかの仲間と協力して、変わらない
美しいサクラ並木を見せて
くれると思います。

今まで、大切に見守って
くれて、ありがとう。



相模原市役所〇〇土木事務所

第5章 持続可能な管理に向けて

1. 伐採した樹木の有効活用

伐採した街路樹についても、幸せな形で締め括ることができるように、机の天板やテーブル、スツール、資源などに活用できる手法について検討を行います。

また、発生材等の有効活用にあたっては、民間事業者等の知見を借りつつ、環境に配慮して、主に市の区域内で加工・利用ができないかを模索します。



ベンチ



ウッドチップ

2. その他の管理手法

本市が管理する街路樹は巨木化・老木化が進み、管理に伴う負担が増加しています。今回、そうした現状を改善し、より効率的・効果的に維持管理を実施できるよう、積極的に新技術を取り入れるとともに、これまでの年度ごと、箇所ごとの管理から、民間事業者と連携した複数年契約による剪定などの管理委託や、街路樹に関する様々な業務を包括的に委託する手法について事業者などの意見も踏まえ検討を行います。

また、街路樹の剪定は、「街路樹剪定士」の資格（注1）を有する技術者が、樹木の生育状況や樹種等に応じた適切な剪定を行うことが望ましく、複数年契約であれば、1年目は骨格を整える剪定をし、2年目は萌芽枝の剪定（注2）、3年目は切り返し剪定（注3）というように、一連の作業により目標樹形に近づけることが可能となります。

※（注1）一般社団法人 日本造園建設業協会が認定している資格

※（注2）萌芽枝の剪定とは、不要な枝を切り落として樹木の健康と成長を促す剪定方法です。

※（注3）切り返し剪定とは、枝が長く伸びたものを小さくまとめる剪定方法です。

また、管理業務委託を「複数年」「包括的」とすることで、事業者の受注機会の減少等が懸念されますが、導入により以下の効果が考えられます。

- ・ 幸せな樹形を見据えた、継続性のある樹木管理の取組が期待できます。
- ・ 街路樹の維持管理を包括化することにより、管理水準の向上や業務の効率化が期待できます。
- ・ 複数年にわたる業務規模・裁量範囲の拡大によりスケールメリットの発揮によるコスト縮減や計画的な業務の実施などサービス水準の向上が期待できます。
- ・ 市民要望への対応などを包括業務に含めることにより、要望から対応までの所要時間の短縮や職員の事務負担の軽減が期待できます。
- ・ 受注者としては、複数年契約による安定的な業務量の確保が考えられます。

<従来の管理>

年度ごと、箇所ごと
による個別管理



<これからの管理>

- ・ 複数年契約による継続性のある管理
- ・ 業務を包括した効率的な管理

街路樹剪定士、樹木医、造園施工
管理技士などの資格要件を検討
する。

資料編

1. 相模原市街路樹の管理方針・計画の策定に関する審議会

(1) 委員名簿 (50音順・敬称略)

	所属団体等	氏名	備考
1	千葉大学 グランドフェロー	池 邊 このみ	会 長
2	相模原造園協同組合 理事	石 川 正 典	
3	F・Cボランティア 代表	伊 藤 紀 子	
4	公募委員	伊 藤 裕 子	
5	特定非営利活動法人みどりのお医者さん 理事	梅 澤 将 司	
6	日本大学 教授	大 沢 昌 玄	副会長
7	多摩美術大学 教授	田 嶋 豊	
8	公募委員	辻 野 泰 子	
9	相武国道事務所 事務所長	宮 本 雄 一	
10	相模原市自治会連合会 理事	吉 田 貴 亮	
11	公募委員	若 山 美代子	

(2) 審議経過

会 議	開催日	審議の内容
第1回	令和7年 10月30日(木)	<ul style="list-style-type: none"> ・街路樹管理方針の位置付け ・街路樹とは ・街路樹の現状と課題 ・課題等の事例紹介(相模原警察署) ・スケジュール・進め方 ・意見交換 ・現地視察(市役所前通ほか)
第2回	11月19日(水)	<ul style="list-style-type: none"> ・第1回審議会の振り返り ・基調講演(国土交通省 国土技術政策総合研究所 社会資本マネジメント研究センター 緑化生態研究室) ・事例紹介(国土交通省 関東地方整備局 相武国道事務所) ・目指すべき将来像・基本的な考え方 ・取組方針
第3回	令和8年 1月14日(水)	<ul style="list-style-type: none"> ・第2回審議会の振り返り ・他都市の取組事例紹介(東京都町田市ほか) ・取組方針(対象路線等の考え方) ・具体的な取組施策 ・持続可能な管理に向けて
第4回	2月26日(木)	<ul style="list-style-type: none"> ・第3回審議会の振り返り ・答申について ・今後のスケジュール・進め方 ・相模原市街路樹管理計画の策定に向けて
答申書提出		<ul style="list-style-type: none"> ・市長に答申書を提出

2. 街路樹の法的位置付け

街路樹は道路法により法的に位置付けられており、構造の基準は条例で定めるとされています。(いずれも該当箇所のみ抜粋)

(1) 道路法（昭和27年法律第180号）抄

(用語の定義)

第2条（略）

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。

一 略

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

三～十 略

3～5 略

(道路の構造の基準)

第30条 高速自動車国道及び国道の構造の技術的基準は、次に掲げる事項について政令で定める。

一～十 略

十一 横断歩道橋、さくその他安全な交通を確保するための施設

十二・十三 略

2 略

3 前項に規定するもののほか、都道府県道及び市町村道の構造の技術的基準は、政令で定める基準を参酌して、当該道路の道路管理者である地方公共団体の条例で定める。

(道路の維持又は修繕)

第42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 道路の維持又は修繕に関する技術的基準その他必要な事項は、政令で定める。

3 前項の技術的基準は、道路の修繕を効率的に行うための点検に関する基準を含むものでなければならない。

(2) 道路構造令(昭和45年政令第320号)抄

(植樹帯)

- 第11条の4 第四種第一級及び第二級の道路には、植樹帯を設けるものとし、その他の道路には、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 次に掲げる道路の区間に設ける植樹帯の幅員は、当該道路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。
 - 一 都心部又は景勝地を通過する幹線道路の区間
 - 二 相当数の住居が集合し、又は集合することが确实と見込まれる地域を通過する幹線道路の区間
 - 4 植樹帯の植栽に当たっては、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。

(3) 相模原市道路構造条例(平成24年相模原市条例第99号)抄

(植樹帯)

- 第14条 第4種第一級及び第二級の道路には、植樹帯を設けるものとし、その他の道路には、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 次に掲げる道路の区間に設ける植樹帯の幅員は、当該道路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确实と見込まれる地域を通過する幹線道路の区間
 - 4 植樹帯の植栽に当たっては、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。

(4) 道路緑化技術基準（平成27年3月 国土交通省都市局長・道路局長通達）

第1章 総則

1-1 基準の目的

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とする。

1-2 適用の範囲

本基準は、道路において、緑化を図る場合に適用する。なお、法面緑化及び防災林の造成については、本基準の対象外とする。

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。

第3章 管理

3-1 道路巡回

1) 樹木等の管理にあたっては、道路巡回や道路利用者等からの道路の異状等に関する情報の活用により、道路交通への支障や道路利用者等の危険の未然防止に努めなければならない。

2) 通常巡回においては、落枝、枯損樹木、横断している、若しくは横断しようとする歩行者等又は道路標識の視認性への影響の有無等を確認することに努めなければならない。

3) 定期巡回においては、落枝、枯枝、枯損樹木の有無等の確認のほか、キノコ等の発生、他の構造物への干渉等の枯損や倒伏に繋がる事象を確認することに努めなければならない。

4) 台風や大雪、地震等の異常気象時や災害発生時においては、異常時巡回により、樹木の被災状況及び道路交通等への影響を確認しなければならない。

また、異常気象による被害が予想される場合は、通常巡回や定期巡回により確認された異状又はその兆候を踏まえ、枯枝の除伐等の事前の保護対策を講じることが望ましい。

5) 異状又はその兆候が確認された場合は、必要に応じて専門家による調査を行うなどの方法により、樹木の健全度について確認し、安全の確保の観点から対策の必要性及び緊急性を判断したうえで、必要な対策を適切に行わなければならない。

3-2 道路植栽及び植栽地の管理

1) 道路植栽の健全な生育及び緑化機能の維持向上、道路巡回で確認された事象への対応、道路利用者等の安全への影響の未然防止を図るため、剪定、除

草、病虫害防除、灌水等を適切な時期に行うことが望ましい。

2) 日本風景街道等の美しい景観形成が必要な地域や、景観法に基づく景観重要公共施設においては、樹形や植栽地の美しさを維持できるよう、十分な剪定や除草等の頻度を確保し、適切な方法で措置を講じることが望ましい。

3) 草花は定期的な植替えが前提となることから、季節に応じた計画的な植替えを行えるよう、沿道住民等との協働等、継続的な管理体制を構築することが望ましい。

3-3 樹木の更新

1) 樹木については、道路利用者等の安全確保を考慮して、落枝、病虫害・空洞等の活力低下が確認され、倒伏等に繋がるおそれがある場合、大径木化による道路交通や他の構造物への影響等が確認あるいは想定される場合には、危険回避のための除伐や未然防止のための更新その他の措置の必要性や緊急性等を総合的に検討し、適切な措置を講じなければならない。

2) 大径木化、高木化等により道路の区域内で健全な樹形や良好な景観が維持できなくなると予想される場合には、計画的かつ段階的な更新を行うことが望ましい。

3) 更新にあたっては、従前の道路植栽にこだわらず、道路利用状況、沿道状況等の変化を考慮し、植栽計画や植栽設計を再検討することが望ましい。

相模原市街路樹管理方針

発行／相模原市 令和8年3月

編集／都市建設局土木部路政課

〒252-5277

相模原市中央区中央2丁目11番15号

電話 042-754-1111 (代表)