



府中市街路樹の管理方針

府中市
平成29年3月

目次

第1章 府中市街路樹管理方針策定にあたって	1
第2章 街路樹の機能	2
第3章 現状の課題	3
第4章 街路樹の目指す姿	4
第5章 改善方針	5
第6章 日常の管理	6
1. 計画的な剪定	7
2. 伐採・間引きの対象とする樹木	9
3. 更新の対象とする樹木	9
4. 病虫害等への対策	9
第7章 市民・事業者との協働	11
参考資料	12

第1章 府中市街路樹管理方針策定にあたって

府中市では、道路の整備に合わせて緑豊かな都市を目指し、積極的な街路樹整備を進めてきました。府中市の街路樹は、天然記念物に指定されているケヤキ並木を始め約1万本を超え、近隣自治体と比較しても、多くの街路樹を有しています。

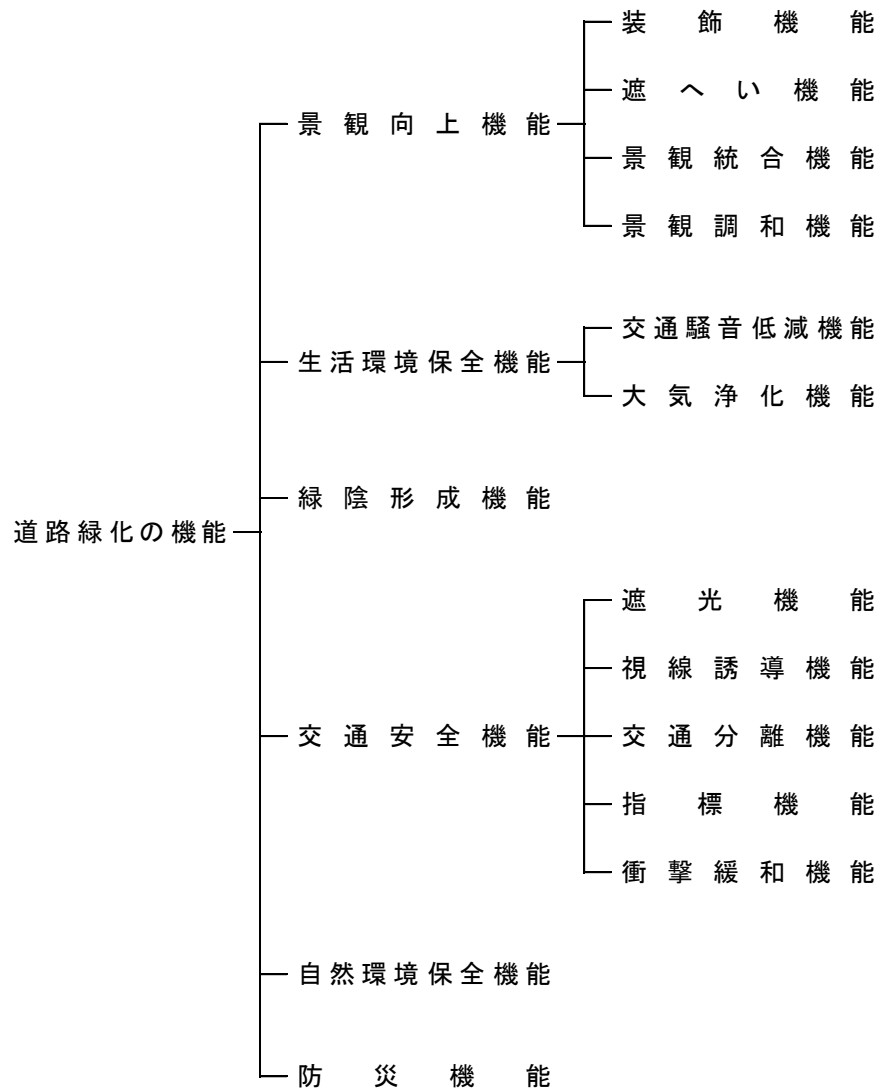
街路樹は、道路付属物として交通安全機能のほか都市環境の改善、景観形成、延焼防止等の役割を果たすと同時に、市民や通行人に対して「うるおい」や「やすらぎ」を与え、沿道環境の向上の一助を担ってきましたが、植栽から30年以上経過し近隣住民への落葉処理の負担や道路冠水・歩道の根上り・日照障害・信号機の視認低下・大木化した樹木による通行の支障などさまざまな課題が顕著化し市民生活に大きく影響をきたしています。

また、高度経済成長期に整備された都市基盤は、今後、維持管理や更新への投資が急増することが見込まれるため、府中市インフラマネジメント計画による計画的な維持管理を進めていくことにより、道路の安全と良好な環境を維持していくことが求められています。

このため「府中市街路樹の管理方針」では、「安全性の確保」「良好な環境と景観の形成」「維持管理費の軽減」を考慮しながら街路樹の課題を整理すると同時に、あるべき姿を構築することにより今後の街路樹の管理方針・対策を示すものです。

第2章 街路樹の機能

街路樹は、沿道環境を豊かにし快適な市民生活を提供します。都市の骨格となる緑を構成し、景観向上機能・生活環境保全機能・緑陰形成機能・交通安全機能・自然環境保全機能・防災機能を有するとともに人々に「うるおい」や「やすらぎ」、「親しみ」などを与える重要な役割を担っています。維持管理していく上で街路樹の機能を十分に尊重していく必要があります。



H28.3 道路緑化技術基準・同解説
(引用：公益財団法人 日本道路協会)

第3章 現状の課題

府中市の街路樹は、約1万本以上あり、その中でも植栽後30年以上を経過するものが増えています。大きく成長した街路樹は、地域景観の向上、緑陰の形成など都市空間に潤いをもたらし、人々にやすらぎを与えている一方で、大木化や老朽化、生育環境の悪化により、倒木や落枝等の事故、住民への清掃等の負担や冠水の発生など多くの弊害をもたらしています。

経年的な成長による維持費の増大だけでなく老齢化した街路樹は、危険の増加や通行の支障となることから安全性を確保するため伐採や植替え等の作業が必要となります。しかし、長い間地域の景観として親しまれてきた街路樹などは、住民からの保全要望などにより植替えや伐採などの更新に時間を要することがあります。

（１）安全面の課題

- 1) 生育環境の悪化や老朽化による倒木事故の発生
- 2) 枝の越境（建築限界）、電線、信号機（視距）への影響
- 3) 落葉樹による道路の冠水
- 4) 樹木の大型化による幅員狭小と根上りによる通行支障
- 5) 低木の大型化に伴う歩行者・車両通行時の影響

（２）環境・景観面の課題

- 1) 樹木の過密化
- 2) 道路空間と沿道とのバランス悪化

（３）維持管理費の課題

- 1) 住民への清掃負担
- 2) 剪定費の増大

第4章 街路樹の目指す姿

道路空間における街路樹は、道路法において「並木」が道路の付属物として規定されており、高度経済成長期には環境問題を背景に道路空間における緑量の拡大を最優先で道路緑化に取り組んできた結果、主要な道路に植栽地が設けられ、並木が整備されてきました。

このような取組みにより、道路空間は都市や人々の歴史を物語る風格ある並木、快適な緑陰、沿道空間の質の向上等の機能を発揮するとともに温室効果ガス吸収による地球温暖化の緩和効果も期待されておりました。

一方、時代の変化とともに、社会・経済状況も大きく変化し、今日の道路環境整備においては、地域の個性を活かした景観づくりや健康で快適に暮らせる生活環境の確保などに対応した道路緑化が求められております。また、少子高齢化を背景として、街路樹を含む道路管理に充てられる財源については厳しい状況にあるため、道路の植栽については、より効率的な管理が求められるとともに、適切な管理を実施していくことが以前にも増して、求められています。

上記のような社会的背景を踏まえて、道路利用者や沿道住民にとって美しく快適な道路空間を地域の特性に応じて整備・保全していく必要があり、街路樹が有する多様な機能を総合的に発揮し、街路の質を高める必要があります。

街路樹の目指す姿として、適切な整備・管理による道路交通の安全確保を第一とし、街路樹を地域共有の貴重な財産として位置付け、地域住民との協働の下、良好な環境・美しい都市景観を創出し、地域価値の向上を目指すとともに、様々な制約や時代の潮流に答えられるよう、街路樹の状況や管理内容を再確認し、管理作業の見直しや改善を実施していく必要があります。

街路樹の目指す姿

- ・ 適切な整備・管理による安全確保
- ・ 良好な環境・美しい都市景観の創出による地域価値の向上
- ・ 街路樹管理作業の再構築

第5章 改善方針

府中市内の街路樹の課題を解決するための管理のあり方を以下に示します。

（１）安全で快適な通行の確保

- ・根上りや狭い歩道幅員の改善
- ・低木の適切な管理による視距の確保
- ・樹木の競合により日光が阻害され、生育環境が悪化した植樹帯の改善

（２）良好な環境・景観の形成

- ・けやき並木の歴史や文化、桜通りや競馬場通り等の地域景観に配慮した適正な維持管理
- ・計画的な更新・撤去による街路樹の再生
- ・低木の移植・除去による緑量の調整

（３）適正な維持管理コストと効果

- ・樹高抑制・間伐による剪定管理
- ・市民サービス確保のための並木道保全、更新と公益性の低い街路樹の廃止
- ・街路樹廃止に伴う落葉等の清掃や冠水被害に対する住民負担軽減

第6章 日常の管理

府中市の街路樹を安全で良好なものとするために、現在の街路樹の状況や維持管理内容を再確認し、適切な管理作業の見直しや改善を行う必要があります。

日常の剪定作業について、計画的な実施を心がけることが大切です。そのためには、適正な時期に適正な作業・回数を実施していきます。また、危険箇所の除去を行う日常管理や年間を通した計画的な剪定を実施してまいります。

今後、府中市の街路樹が植えられている道路については、道路の歴史、位置付け、沿道状況を考慮しカルテを作成し、あるべき姿を検討した上で経年的な成長により生じた課題を整理し、市民と協働し、解消していきます。

1. 計画的な剪定

1. こうぼく 高木

市内の全ての高木に対して、樹形に悪影響を与える強剪定を抑制するため、1年に1回はメンテナンスを行うよう努めるとともに、最低でも3年に1回は剪定することとする。剪定時期について、特に落葉樹については、冬期剪定（基本剪定）を基本とする。

市内全ての高木において、最低でも3年に1回は剪定を行う。

1-1 けやき並木通りについて

けやき並木通りは、国指定天然記念物としては国内唯一のものであり、全国的にも貴重な文化財であるとともに、いまや府中市の表玄関にふさわしいシンボルとして、府中市を代表とする歴史的に由緒ある貴重な文化財となっている。

このため、けやき並木通りについては別途『国指定天然記念物馬場大門のケヤキ並木保護管理計画』において管理方針を定める。

1-2 桜の管理について

桜通りについては、開花時期に開催される桜まつりに市内外から約20万人が訪れるなど、地域にとどまらず、本市の観光名所として大変親しまれている。

このため、桜通りについては別途『桜通り等改修計画』において管理方針を定める。

また、多磨霊園南参道や多摩川通りなど、街路樹として桜が植えられている路線については夏期剪定（軽剪定）を基本として、ヤゴ・胴吹きの除去などのメンテナンスを行うことで、樹形を維持するとともに、水分代謝のバランスや樹幹内の通風を促す。

加えて、桜は強風などにより枝が折れやすいため、台風などの際に人身事故を未然に防止するため、出水時期の前に枯れ枝を除去する。

なお、桜は特に害虫が発生しやすい樹種であるため、害虫の発生には特段留意するとともに、発生を確認した際には速やかに駆除を行う。（4.病虫害等への対策を参照）

けやき並木通り及び桜通りについては管理を別途計画で定める。

桜については、年1回初夏にメンテナンス・出水時期の前に枯れ枝除去を行う。

2. 低木

市内の全ての植樹帯の低木について、初夏に市内全域で一斉に刈り込みを行う。

生育が旺盛な箇所について、低木の存在が車両から歩道の視認性を低下させるなど安全性が阻害される場合のみ 2 回目の刈り込みを行うが、時期が遅くなると翌年の芽吹きを抑制してしまうおそれがあるので、実施時期については十分留意する。

市内全ての低木において、一斉に刈り込みを行う。(初夏、原則年 1 回)

3. 除草

市内の全ての植樹帯に生えている雑草について、梅雨の時期及び初夏・初秋の年 3 回、市内全域で一斉に除草を行う。但し、現地の状況により、3 回目の除草が不要であれば 2 回のみとする。

市内全ての植樹帯において、一斉に除草を行う。(梅雨時期と初夏と初秋、原則年 3 回)

2. 伐採・間引きの対象とする樹木

- 歩道が狭く有効幅員 2.0mが確保できない路線
 - バリアフリーの観点から、車椅子が交互通行可能なスペースを確保するため
- 植栽間隔が狭く間引きによる影響が少ない路線
 - 隣接する樹木との競合により成長阻害が想定されるため
 - 植栽間隔が短く、伐採後も景観への影響が少ないと考えられるため
- 沿道の樹木と競合する路線
 - 隣接する施設の樹木と競合により、成長阻害が想定されるため
 - 伐採後も景観への影響が少ないと考えられるため

3. 更新の対象とする樹木

- 信号、電線、道路反射鏡等に支障となる樹木
 - 交通安全上・インフラ施設の保安上、支障となっているため
- 生育不良などによる倒木の危険性のある樹木
 - 倒木による危険を未然に防ぐため
- 歩行者・自動車等の通行の支障となる樹木
 - 交通安全上、支障となっているため
- 根上りにより通行の障害となっている樹木
 - 快適な通行の妨げとなっているとともに、躓きや転倒などの事故を未然に防ぐため

4. 病虫害等への対策

- 薬剤の使用に際しては、農薬取締法の関連法規等及びメーカー等で定めている使用安全基準、使用方法を遵守する。
ポジティブリスト制度^(※)のもと、農薬の飛散（ドリフト）防止について、さらに一層の徹底をはかる。
- 薬剤散布の希釈液は指定の濃度に正確に希釈混合し、枝葉面に細かい水滴がつく程度にむらなく均一に散布する。
- 散布に際しては風下から風に背を向けて風上に歩くように散布する。また通行人をはじめ対象物以外のものにかからないように十分注意をして行う。

- 散布方法は、それぞれの病害虫の特性に応じて、最も効果的な方法で行う。
- 散布は夜間、または早朝に行う。やむを得ず昼間に実施するときは、気象条件や薬剤の特性に十分注意して、監督員と打ち合わせの上、行う。
- 事前に病害虫の発生状況を調査し、防除予定を沿道住民に周知する。
- 農薬を使用する場所の周辺に食用農作物が栽培されている場合には、食用農作物への影響防止対策をとる。
- 以下の項目について記録し、提出する。
 - ・ 農薬を使用した年月日、場所、対象樹木、気象条件（天候、風向・風速）等
 - ・ 使用した農薬の種類又は名称及び単位面積当たりの使用量、希釈倍数等

(※) ポジティブリスト制度…食品中に残留する農薬、飼料添加物及び動物用医薬品（農薬等）について一定の量を超えて農薬等が残留する食品の販売等を原則禁止する制度
（平成 18 年 5 月 29 日施行 食品衛生法第 11 条第 3 項）

第7章 市民・事業者との協働

魅力ある街路樹景観づくりにあたっては、市民や事業者が街路樹の維持管理に関わる機会を増やし、市民協働の理念に基づいて街路樹を育てていくことが大切です。

府中市には府中まちなかきらら（インフラ管理ボランティア制度）として、市内の道路や公園の清掃活動を実施しております。

府 中 ま ち な か き ら っ ぽ

～道路・公園の管理ボランティア制度のご案内～

市では、市民の方や企業の方による、「道路や公園での、清掃、除草などの無償ボランティア活動」を通じて、「**清掃用品の貸与や保険料の負担**などの支援をしています。

地域の方々や道路や公園の保護に、愛情と責任を持つ行う維持管理活動を通して、次世代の子供達まで良好な地域の環境を育っていくことを目指します。



ロゴマーク採用作品

これらのボランティア活動



**清掃用具、ごみ袋などは
市が提供します**

**活動中の事故等に対する保険加入では
保険料が負担します**

**事業主（会社）や学校等、これまでに未参加の
団体も対象として参加しやすくします**

**サインボードを設置して、利用者にPRします
市製のものをお貸しします（代表者のみ）**

**参加団体の連絡会等で参加者がつながります
みんなで情報交換し、活動を盛り上げます**



府中市

1 市と登録者の役割

【登録者】

- ・ 清掃
- ・ 除草
- ・ 剪定（低木）
- ・ 点検・報告

【市】

- ・ 清掃用品の貸与
(ほうき、ちり紙、軍手 など)
- ・ ボランティア保険の加入
- ・ ごみの処理
- ・ 名刺やサインボード（周知看板）配布

2 登録の種類

【長期登録】

（募集期間：4/1～4/30、10/1～10/31）

- ・ 1年以上継続
- ・ 1ヶ月に2日以上活動

3 長所・ロゴマーク

【長所】

府中まちなかから

府中の中心にある公園を管理する数少ない事例になってほしい、という願いが込められています。

【ロゴマーク】

府中（市）をモチーフに、地元産品をコンパチの心（府中）に笑顔で表現されています。

緑のふれあいのラインは、地元の方で地域の環境をイメージしています。

カラーの緑は環境、オレンジは健康のイメージをイメージしています。

お問い合わせ先

府中市

- ・ 都市整備部管理課生活環境（通称）
- ・ 電話：042-335-4328
- ・ 都市整備部公民館管理課生活環境係（公民館）
- ・ 電話：042-335-4312

登録者の名をお待ちしております

参考資料

(1) 第6次府中市総合計画（該当箇所のみ抜粋）

3 都市像および基本目標

(1) まちづくりの基本理念を踏まえて、市民と市がともに目指す都市像を次のとおり設定します。

都市像

みんなで創る 笑顔あふれる 住みよいまち
～みどり・文化・にぎわいのある洗練された都市を目指して～

(2) この都市像を実現するために、次のとおり基本目標を定め、市民と市が協働でまちづくりを展開します。

基本目標

- ・人と人が支え合い幸せを感じるまち（健康・福祉）
- ・安全で快適に暮らせる持続可能なまち（生活・環境）
- ・人とコミュニティをはぐくむ文化のまち（文化・学習）
- ・人を魅了するにぎわいと活力のあるまち（都市基盤・産業）

(2) 府中市都市計画マスタープラン まちづくり方針（全体構想）（該当箇所のみ抜粋）

(1) 道路・交通体系の整備方針

安全かつ円滑な都市活動の根幹となる道路、鉄道、バス交通等の道路・交通体系については、広域的な観点とともに、ユニバーサルデザインや景観にも配慮した整備方針を定めます。

1) 幹線道路の整備

① 都市計画道路の整備推進

- 広域幹線道路、地域幹線道路、地区幹線道路の整備推進
- 住民の理解と協力に基づく区画道路等の整備推進

② 環境や景観等に配慮した道路整備の推進

- 沿道のまちづくりと一体となった環境や景観に配慮した道路整備
- 緑の育成環境の確保と適切な街路樹の保全・維持管理
- 共同溝設置による電線類の地中化

③ 歩行者・自転車の安全性に配慮した道路整備の推進

- 歩行者空間の確保及びバリアフリー化
- 横断歩道など歩行者等の適切で安全な横断ルートの確保

(3) 府中市景観計画（該当箇所のみ抜粋）

3) 安全で快適な道路の景観づくり

かつて道は、人や物、文化・交流の場所であり、生活の舞台でしたが、モータリゼーションの発達により、現在は人や車の通行を処理する機能のみが前面に出てしまっています。そこで、文化の交流空間、人々の生活空間としての道の姿を取り戻すことが必要です。生活道路や幹線道路などの整備においては、人々の道への思い、要望を反映しながら、沿道に住む人々の参加と協力を得て、高齢者や子供たちが安心して歩ける道づくり、地域の自然や歴史とふれあい、沿道の人々の生活や文化とふれあえるような楽しい道づくりを進めます。

ア 安全で快適な道路空間を確保する

- ・ 地域での事情をふまえながら、高齢者や障害者が気軽に、安全に外出できるように、車いすの通行に十分な幅員の歩道の確保、車道との段差の解消を図ります。
- ・ 自転車と歩行者の通行の分離を進めます。
- ・ 置き看板、放置自転車、標識、電柱など歩行を妨害するものを整理して、取り除いていきます。
- ・ 防災上、課題のある細街路等の対策を進めます。

イ 好ましくない景観を取り除く

- ・ 商業地や住宅地などの地域特性に即した電柱・電線の地中化を推進します。
- ・ タバコやごみのポイ捨てなどのマナーの向上を促進させます。
- ・ 高速道路や鉄道の高架下の修景を推進します。

ウ 自然や四季、文化が感じられる道を育てる

- ・ 生活道路の整備に当たっては、道路の幅員や構造、道路整備のイメージ（並木や草花の種類、どのように地域の歴史や文化を取り入れるかなど）について周辺の住民の意見を求めています。
- ・ 道路に植える樹木や草花の管理については沿道住民の参加と理解を求めています。

エ 楽しく歩ける道をつくる

- ・ 公共サイン、ストリートファニチャーなどの路上設置物のデザインや設置場所を検討し、わかりやすく、統一のとれた道の景観をつくります。
- ・ 都市計画道路の整備に合わせて、沿道建物の高さ、形態、デザイン、緑化のあり方、広告・看板のあり方などについて検討し、統一のとれた街並みをつくります。
- ・ 道路沿いの敷地の緑化、生け垣化など道に向けた表情を大切に住宅、建物づくりを進めます。

(4) 府中市景観ガイドライン（該当箇所のみ抜粋）



2-2 府中市が目指す緑の景観づくりの目標

府中市では、景観づくりの基本理念として、

- 居心地のよい生活環境があるまち
- 府中らしい自然や緑のあるまち
- 歴史や文化の奥行きを感じさせるまち

を目指して、市民や事業者の皆さんと一緒に景観づくりを進めていきます。

また、大切にしたい府中らしさとして、以下の要素を守ります。

多摩川や崖線の自然や緑・武蔵国府からの長い歴史・緑豊かなゆとりある生活環境

これを受けて、次のような緑の景観の実現を目指します。

目標 1 :

武蔵野の面影と調和した緑

江戸時代の新田開発により人口が増えると、生活に欠かせない燃料や肥料等の供給を担う農用林としてクヌギ、コナラ等による落葉広葉樹林が形成され、管理されてきました。こうした林は次第に少なくなりましたが、現在でも崖線や浅間山等に残っています。こうした緑を保全し、周辺へと広げることで、武蔵野の面影を伝える緑を育成し、地域の自然と調和した緑の景観づくりを進めます。

目標 2 :

快適な生活環境を支える彩り豊かな緑

市内には、多摩川、府中崖線、国分寺崖線や浅間山のほか、大規模な公園などのまとまった緑があり、住宅地に潤いと安らぎをもたらしています。これらの緑をネットワークさせ、まち並みに季節感や彩りを与えることで、快適な生活環境を支える緑化を進めます。

目標 3 :

維持管理の協働による持続性のある緑

良好な景観を守り、より魅力を高めるには、きめ細やかな緑の維持管理が重要です。府中市では、市民や事業者との協働により、郷土への誇りや愛着を育むとともに、快適な生活環境を生み出す緑の持続的な維持管理を行います。



4-1-1 道路空間の緑化

道路は、誰もが利用する空間であり、まちの骨格となっていることから、街路樹をはじめとする道路空間の緑は、市内の緑の景観の大きな構成要素となっています。

道路空間は、都市生態系の保全や都市環境の改善に役立つように、緑の多様な機能に配慮した緑化を行うものとします。

【全体指針】

- 馬場大門のけやき並木や多摩川、府中崖線、国分寺崖線、浅間山をはじめとする緑のネットワークを強化し、緑の相乗効果を高める。
- 歩行者や自動車等の利用主体による見え方の違いに配慮する。
- 歩車道の分離や、道路の方向を案内する等、道路空間の安全性を高める。
- 花や実、紅葉等季節の変化を感じさせる樹種を取り入れる。
- 良好な樹形を維持するため、病虫害や排気ガス等の生育阻害要因に対して適応性の高い樹種を選定する。
- 野鳥や昆虫等の通り道や採餌空間としての機能に配慮した緑化空間を形成する。

【個別指針】

①街路樹

- 樹木ごとの自然樹形を生かすとともに、通行の妨げとなりにくい形態の樹種を選定する。

②道路植栽

- 環境施設帯^{※8}やバス停留所等の周辺では、快適性の高い緑化空間を形成する。また、市民の憩いの場となる緑化空間を創出する。
- 法面は原則として緑化し、緑の連続性を高める。

2 「府中市緑の基本計画」の改定

(1) これまでの経過

本市では、緑を守り育てるために、昭和56年に計画的な公園・緑地の整備を位置づけた「府中市緑のマスタープラン」を、さらに昭和62年には緑の保全、緑化推進を位置づけた「府中市グリーンシティ計画(都市緑化推進計画)」を策定しました。そして、平成6年に都市緑地保全法(現「都市緑地法」)が改正され、「緑の基本計画」の策定が規定されたことを受け、「府中市緑の基本計画（以下「前計画」）」を平成11年に策定し、“グリーンシティ21ー緑ゆたかなふるさと府中を次世代にー”の実現に向けて様々な施策を進めてきました。

(2) 「府中市緑の基本計画」改定の視点

本計画は、公園・緑地の現況、緑の実態調査や、市政世論調査、平成20年度に提出された府中市緑の基本計画検討協議会の「府中市緑の基本計画2009 緑の基本計画検討協議会報告書」などを踏まえ、次の4つの視点をもとに改定しました。

① 「量」から「質」への転換

これまで、都市化の進展に伴い失われた緑を確保するため、緑の量の確保に重点を置き、公園・緑地の整備を進めてきました。しかし現在は、市民の生活スタイルの変化や価値観の多様化が進み、公園・緑地についても、安全性の向上、余暇需要の変化への対応など、より質の高い空間の確保が求められています。

このことから、個性と魅力あるまちづくりを進めるために、これまでの「量的な充足」に加え、公園の防災機能の向上、公園施設の充実や適切な維持管理などの「質の向上」へ、緑のまちづくりの考え方を転換します。

② 緑の保全・創出による持続可能な環境共生型社会の実現

21世紀は「環境の世紀」と言われています。緑は、地球温暖化の抑制に寄与するとともに、様々な生物の生息・生育空間となります。

本市には、多摩川をはじめ、身近に自然とふれあうことのできる豊かな緑が残っていますが、一方で、都市化の進展に伴い、市内の農地や樹林などの緑は、年々減少しています。

このことから、環境教育・学習の実践などを通じて環境問題への意識を高めるとともに、これまで以上に緑を保全・創出し、持続可能な環境共生型社会^{*}の実現を目指します。

③ 市民や事業者の「参加」から「協働」への転換

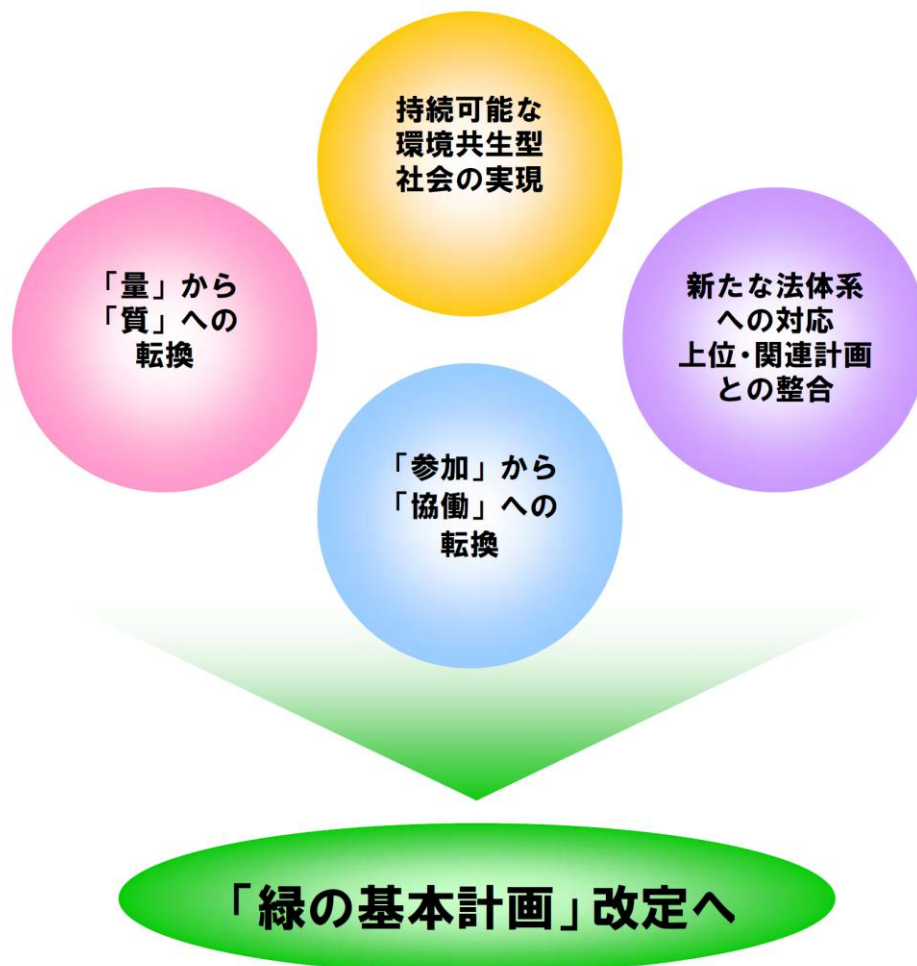
これまでの緑のまちづくりは、市民や事業者の「参加」を得ながら、行政主体で進めてきましたが、市民の生活スタイルの変化や価値観の多様化が進み、行政主体の取組では多様なニーズへの対応が難しくなってきました。

このことから、市民や事業者、行政が、本計画の趣旨を共有し、「参加」するだけでなく「協働」による緑のまちづくりの実現を目指します。

④ 新たな法体系への対応や上位・関連計画との整合

本計画の根拠法となる「都市緑地法」は、平成16年6月に改正され、緑の基本計画の拡充や、緑の保全・創出に関わる制度の拡充が図られました。また、平成20年1月に本計画の上位計画である「第5次府中市総合計画[※]後期基本計画」が策定されているほか、平成20年4月に関連計画の「府中市景観計画[※]」も策定されています。

このことから、新たな法体系への対応や上位・関連計画と整合した計画として改定するものです。



基本目標 3 : 「緑化の推進」 ～魅力ある 緑や花の あふれるまち～

基本方針 1 : 公共施設の緑化を進めます

施策18

道路などの緑化

道路の緑は、連続性のある景観の軸となって都市の緑の豊かさを特徴づける要素となっています。また、災害時の避難路確保など、都市の防災性の向上にも寄与する重要な機能も持っています。さらに、幹線道路には街路樹が植栽され、地域の特色や個性をあらわす特徴的な並木道も形成されています。

今後とも水と緑のネットワークを充実させる観点から、幹線道路だけでなく、市民の参加・協力により沿道民有地の緑化と一体となった、緑ゆたかな市街地空間の創出を進めます。

(1) 道路の緑化を進めます

- ① 市が施行する新たな都市計画道路の整備に際しては、緑化スペースの確保に努めます。また、東京都が施行する都市計画道路については、緑ゆたかな道路空間づくりを要請します。
- ② 身近な生活道路については、拡幅改修、改良事業を契機として、歩行者の通行の安全性確保を前提に、計画的な緑化に努めます。
- ③ 災害時の避難路や緊急輸送路となる主要な道路については、拡幅改修、改良事業を契機に耐火性に優れた樹種や沿道環境に配慮した樹種への更新を検討します。
- ④ 緑ゆたかな景観の軸を形成するため、既設の街路樹の適切な維持管理を行います。
- ⑤ 街路樹の健全な成長を可能とする環境の形成に向けて、道路の透水性舗装化や根張り空間の確保に取り組みます。
- ⑥ 樹木の成長によって民有地に枝や根が入り込み、また歩道を傷めるなどの問題に対応するため、適切な維持管理の方法を検討します。

(2) 沿道緑化を進めます

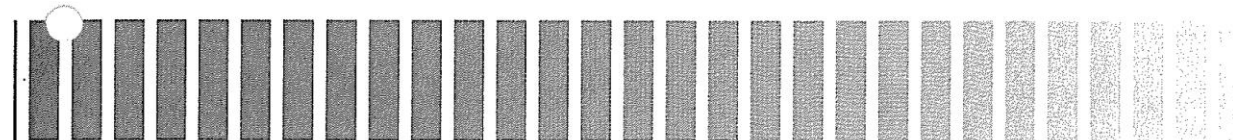
- ① 沿道民有地においては、良好な市街地環境や道路景観の形成、防災性の高い空間の確保の観点から、緑化を促進します。
- ② 緑ゆたかな街並みを形成するため、生け垣の造成や、それに伴うブロック塀の取り壊しに対する奨励金を交付し、市民による生け垣の設置を支援します。
- ③ 奨励金制度の積極的な利用を促すため、制度の内容や活用事例の紹介などについて、様々な媒体を活用したPRを進めます。

改訂版

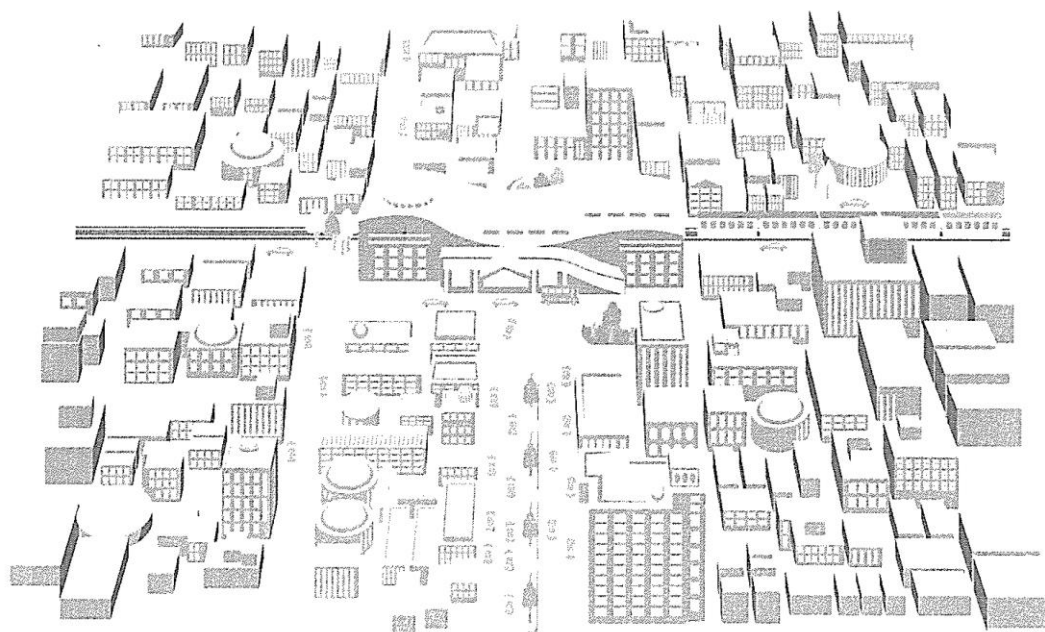
道路の移動等円滑化 整備ガイドライン

（道路のバリアフリー整備ガイドライン）

～道路のユニバーサルデザインを目指して～



●編集・発行／財団法人 国土技術研究センター



大成出版社

【バリアフリーとは】

高齢者、障害者等が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去（フリー）すること。物理的、制度的、意識上の障壁、情報面での障壁などすべての障壁を除去するという考え方。

3) 一体的・総合的な施策の推進が課題

今日の我が国では、男性も女性も互いにその個性と能力を十分に発揮するための男女共同参画のための取り組みが推進されている。一方、国際化が進む中で、ビジネス・観光など、様々な分野で外国人と我が国とのかかわりが深まってきている。

これらの変化などを受けて、平成17年7月には、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえた国土交通行政を推進するため、バリアフリー施策の指針となる「ユニバーサルデザイン政策大綱」がとりまとめられた。

この「ユニバーサルデザイン政策大綱」をとりまとめる議論の過程で、「『公平』であること」「『選択可能性』があること」「当事者の『参加』が図られること」といったユニバーサルデザインの考え方から、これまでのバリアフリー化の取り組みを見たときに、必ずしも十分とはいえない点があることが明らかになってきた。

例えば、バリアフリー化を促進するための法律が別々につくられていることで、バリアフリー化自体が施設ごとに独立して進められ、連続的なバリアフリー化が図られていないといった問題や、バリアフリー化が駅などの旅客施設を中心とした地区にとどまっているなど、利用者の視点に立ったバリアフリー化が十分ではないことが指摘された。

また、ハード面の整備だけでなく、国民1人1人が、高齢者、障害者などの自立した日常生活や社会生活を確保することの重要性について理解を深めるとともに、このような人たちの円滑な移動や施設の利用に積極的に協力していくという「心のバリアフリー」や情報提供など、ソフト面での対策が不十分であるなどの課題があげられた。

さらには、様々な観点から段階的・継続的に取り組みを進めるプロセスが必ずしも確立していないといった点も問題として指摘された。

(2) 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の成立

～ハートビル法と交通バリアフリー法を統合・拡充～

国土交通省では、「ユニバーサルデザインの考え方に基づくバリアフリーのあり方を考える懇談会」を開催するほか、「ユニバーサルデザイン政策推進本部」を設置し、様々な課題について議論を進める中で、今後、バリアフリーに関する法制度をどうするべきかについて検討を重ねてきた。

その結果、「ユニバーサルデザイン政策大綱」の施策の一つである「一体的・総合的なバリアフリー施策の推進」のためには、ハートビル法と交通バリアフリー法の一体化に向けた法制度の構築が必要という判断が下された。

そこで、ユニバーサルデザイン政策の柱として、ハートビル法と交通バリアフリー法を統合・拡充した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー新法）が第164回通常国会において成立し、平成18年6月21日に公布、12月20日から施行された。

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律 (バリアフリー新法) の基本的枠組み

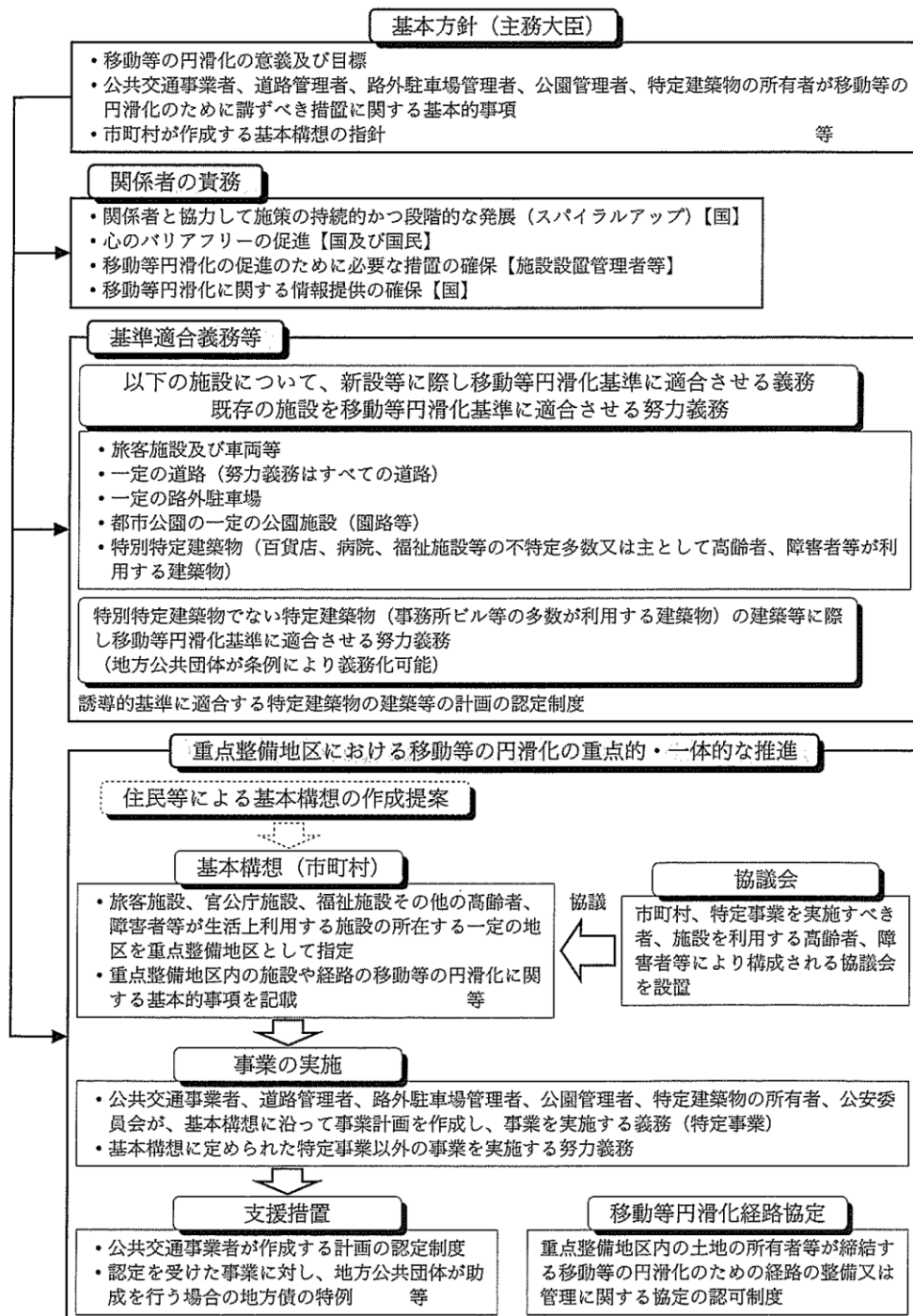


図1-1-1 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の基本的枠組み」

1-2-2 バリアフリー新法のポイント

(1) ハード・ソフト両面の施策を充実

バリアフリー新法は、ハートビル法と交通バリアフリー法で既に定められている内容を踏襲しつつ、この2つでは措置されていなかった新たな内容が盛り込まれたものである。

バリアフリー新法で新たに盛り込まれた内容は、次のとおりである。

1) すべての障害者が対象に

ハートビル法・交通バリアフリー法のいずれも、法の名前には「高齢者、身体障害者等」とあった。これが、バリアフリー新法では「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」と、「身体障害者」ではなく「障害者」となった。

これは、バリアフリー新法では、身体障害者のみならず、知的障害者・精神障害者・発達障害者を含む、すべての障害者が対象となることを明確にしたものである。

2) 生活空間におけるバリアフリー化を推進

バリアフリー新法では、バリアフリー化の義務を負う対象者として、ハートビル法の建築主等や交通バリアフリー法の公共交通事業者、道路管理者等に加え、路外駐車場管理者等・公園管理者等を規定している。

これにより、バリアフリー化基準に適合するように求める施設等の範囲は、公共交通機関・道路・建築物だけではなく、路外駐車場・都市公園にまで広がった。このように、バリアフリー新法は、高齢者や障害者などが日常生活や社会生活において利用する施設を広く面的にとらえ、生活空間におけるバリアフリー化を進めることとしている。

また、公共交通機関においても、交通バリアフリー法の対象とされていなかったタクシー事業者を法の対象に新たに取り込んだ。その上で、高齢者や障害者等の輸送を目的とした、車いす、寝台（ストレッチャー）のまま乗降できるリフト等を備えたいわゆる「福祉タクシー」について、新たに導入する際には、鉄道車両やバス同様、基準に適合させることとした。

さらに、日常生活で利用される施設等を幅広く取り込み、既存の特別特定建築物についても基準適合努力義務を課すこととした。

このように、バリアフリー新法には、ハートビル法と交通バリアフリー法の一体化に伴い、いずれの法律においても対象とされていなかったものが新たに取り込まれ、また、すでに取り込まれていたものも義務の内容が拡充するなど、バリアフリー新法は個別施設単体ごとの規制が拡充された内容となっている。

3) 駅がない地域でも重点整備地区に指定可能

市町村は、移動等の円滑化を図ることが必要な一定の地区を重点整備地区とし、移動等の円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本構想を作成することができる。

この基本構想の対象となる範囲は、交通バリアフリー法では、大きな鉄道駅など「特定旅客施設（主として、1日当たりの利用客数が5,000人以上の大規模な旅客施設）」と呼ばれる大規模な旅客施設の周辺のみ限定されていた。これを、バリアフリー新法では、1日当たりの利用客数が5,000人に満たない場合や、そもそも旅客施設が存在しない地区であっても、基本構想を策定することができるようにした。

また、交通バリアフリー法では、公共交通機関・道路・信号機等の3分野に限って、バリア

フリー化を進めるための事業を「特定事業」として位置付けていたが、バリアフリー新法では、これら3分野に加え、建築物・路外駐車場・都市公園、さらにはこれらの施設の間を結ぶ経路も、特定事業に位置付けることが可能となった。

このような柔軟な新しい制度の下、地域の実情に即した一体的・総合的なバリアフリー化が計画的に進むと期待される。

4) 当事者の参画で利用者の視点を反映

基本構想を策定する際の当事者の参画についても制度を充実させた。次にあげる新しい制度により、利用者の視点を十分反映したバリアフリー化が進むことが期待される。

① 協議会制度を法定化

まず、基本構想の作成の際、高齢者や障害者等の計画段階からの参加の促進を図るため、作成に関する協議等を行う協議会制度を法律に位置付けた。この協議会は、特定事業の実施主体はもとより、高齢者・障害者、学識経験者その他の市町村が必要と認める者で構成される。

このうち特定事業等の実施主体と見込まれるものは原則として必ず協議会に参加しなければならないこととした。これまで、特定事業の実施主体がバリアフリー化の実施に消極的な場合には、市町村が調整を行うこと自体が困難であったが、バリアフリー新法では、協議の場の設定を法的に担保することで、調整プロセスの促進を図るものである。

なお、この協議会は、基本構想の作成に関する協議のみならず、基本構想の実施に係る連絡調整も行う。これにより、基本構想に基づく事業の実施状況などの追跡調査も可能になることから、後述する「スパイラルアップ」を促進するためのツールとなることが期待される。

② 構想作成提案制度を創設

基本構想を策定する市町村の取り組みを促す観点から、基本構想の内容を、高齢者や障害者等が市町村に対し具体的に提案できる提案制度を新たに設けている。

提案できる者には、事業実施が見込まれる者はもとより、整備対象となる施設の利用に関して利害関係のある高齢者や障害者等の利用者や、地域住民なども含まれる。また、この制度の実効性を担保する観点から、提案を受けた市町村に検討結果の公表義務と、提案を採用しない場合には、その理由を説明する義務を課している。

5) 「スパイラルアップ」と「心のバリアフリー」

バリアフリー新法では、ハード整備だけではなく、ソフト施策の充実を念頭に、様々な責務についても位置付けている。

① 「スパイラルアップ」の導入等

高齢化や、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方が進展する中、バリアフリー化を進めるためには、具体的な施策や措置の内容について、施策に関係する当事者の参加の下、検証し、その結果に基づいて新たな施策や措置を講じることによって段階的・継続的な発展を図っていくことが重要である。

このような考え方は「スパイラルアップ」と呼ばれている。バリアフリー新法では、このスパイラルアップを国の果たすべき責務として新たに位置付けている。

また、地方公共団体も、国の施策に準じてバリアフリー化を促進するために必要な措置を講じることとされており、地域レベルで国の施策と同様の施策を実施する、あるいは、国の施策の実施に当たり連携を図ることとなる。

(7) 府中市福祉のまちづくり条例（該当箇所のみ抜粋）

第3条 市は、市民及び事業者の参加と協力の下に、福祉のまちづくりを推進する責務を有する。

（市民の責務）

第4条 市民は、福祉のまちづくりについて理解を深め、自ら積極的に福祉のまちづくりに努めるとともに、市が実施する福祉のまちづくりに関する施策の推進に協力しなければならない。

（事業者の責務）

第5条 事業者は、自ら積極的に福祉のまちづくりに努めるとともに、市が実施する福祉のまちづくりに関する施策の推進に協力しなければならない。

（福祉のまちづくりの総合的な推進）

第6条 市は、市民、事業者、国、東京都等との連携の下に、総合的に福祉のまちづくりを推進するために必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

（計画の策定）

第7条 市長は、福祉のまちづくりに関する施策を総合的に推進するための基本となる計画（以下「推進計画」という。）を策定する。

2 推進計画は、次の各号に掲げる事項について定めるものとする。

- (1) 福祉のまちづくりに関する目標
- (2) 福祉のまちづくりに関する施策
- (3) 前2号に掲げるもののほか、福祉のまちづくりに関する施策を推進するための重要事項

3 市長は、推進計画の策定に当たっては、市民及び事業者の意見を反映することができるよう必要な措置を講ずるとともに、あらかじめ次条に規定する府中市福祉のまちづくり推進審議会の意見を聴かなければならない。

4 市長は、推進計画を策定したときは、速やかにこれを公表するものとする。

5 前2項の規定は、推進計画の変更について準用する。

（福祉のまちづくり推進審議会）

第8条 市の福祉のまちづくりに関する施策を計画的に推進する上で必要な事項を調査及び審議をするため、府中市福祉のまちづくり推進審議会（以下「審議会」という。）を置く。

2 審議会は、市長が委嘱する委員15名以内をもって組織する。

3 審議会は、市長の諮問に応じて次の各号に掲げる事項を調査及び審議をする。

- (1) 推進計画に関する事項
- (2) 前号に掲げるもののほか、福祉のまちづくりの推進に関する基本的事項

4 専門の事項を調査及び審議をするため必要があるときは、審議会に専門部会を置くことができる。

5 第2項及び前項に定めるもののほか、審議会の組織及び運営に関し必要な事項は、規則で定める。

（整備基準の内容）

第9条 整備基準は、次に掲げる事項について、都市施設の種類及び規模に応じて定

めるものとする。

- (1) 出入口の構造に関する事項
- (2) 廊下及び階段の構造並びにエレベーターの設置に関する事項
- (3) 車いすで利用できる便所及び駐車場に関する事項
- (4) 案内標示及び視覚障害者誘導用ブロックの設置に関する事項
- (5) 歩道及び公園の園路の構造に関する事項
- (6) 前各号に掲げるもののほか、都市施設を円滑に利用できるようにするために必要な基幹的事項
(整備基準への適合努力義務)

第10条 都市施設を所有し、又は管理する者（以下「施設所有者等」という。）は、当該都市施設を整備基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

- 2 施設所有者等は、高齢者や障害者を含めたすべての人が円滑に施設間を移動することができるようにするため、他の施設所有者等との連携を図り、自ら所有し、又は管理する都市施設とその周辺の都市施設とを一体的に整備するよう努めなければならない。

(整備基準適合証の交付)

第11条 市長は、都市施設が整備基準に適合していると認めるときは、当該施設所有者等に対し、整備基準に適合していることを証する証票（以下「整備基準適合証」という。）を交付することができる。

- 2 整備基準適合証の交付を受けようとする者は、規則で定めるところにより、市長に対し申請をするものとする。

(整備基準の遵守)

第11条の2 都市施設で規則で定める種類及び規模のもの（以下「特定都市施設」という。）の新設又は改修（建築物については、増築、改築、大規模の修繕、大規模の模様替え又は用途変更（用途を変更して特定都市施設にする場合に限る。）をいう。以下同じ。）をしようとする者（以下「特定整備主」という。）は、整備基準のうち特に守るべき基準として規則で定めるものを遵守するための措置を講じなければならない。

- 2 特定都市施設を所有し、又は管理する者は、前項に規定する基準を遵守しなければならない。

(届出)

第12条 特定整備主は、第9条各号に掲げる事項について、規則で定めるところにより、工事に着手する前に市長に届け出なければならない。ただし、法令又は他の条例により、整備基準に適合させるための措置と同等以上の措置を講ずることとなるよう定めている事項については、この限りでない。

- 2 前項の規定による届出をした者は、当該届出の内容の変更（規則で定める軽微な変更を除く。）をしようとするときは、規則で定めるところにより、当該変更をする事項に係る部分の変更後の計画の内容を当該変更に係る工事に着手する前に市

② 歩道の有効幅員

【基本的考え方】

高齢者、障害者等歩行者のだれもが自由に移動できる歩行空間を連続的に確保する。

■整備基準（規則で定めた基準）

歩道の有効幅員は、原則として2m以上とし、歩行者が安心して通行できる歩行空間を連続して確保すること。

■整備基準の解説

(ア) 有効幅員の確保	●有効幅員は、車いす使用者同士が安心してすれ違えるように、車乗り入れ部において歩道を切下げの場合であっても、原則として2.0m以上の平坦部を連続して確保する。	→【図2.1】【図2.2】【図2.3】参照
(イ) 建築限界の確保	●安心して通行できる歩行空間を確保するために、歩道上には、高さ2.5m以上の空間を連続して確保する。	→【図2.1】参照 歩道又は自転車道においては高さ2.5mとなっている。（道路構造令）
(ウ) 施工上の配慮	●歩道の整備に当たっては、以下のことに配慮する。 ①標識柱、街灯柱などは、整理統合を図るとともに、設置位置に十分配慮する。 ②植樹帯については、有効幅員の確保と緑化推進の見地から樹種を選定するなど配慮する。 ③防護さくについては、ボルトの突起、巻き込み部のエッジ及び支柱等が歩行者に危険を与えないよう配慮する。 ④歩道への乗り上げによる違法駐車や不法占用を防止するため、ポラード等の設置などを検討する。ポラードの高さは80cm程度、色は周辺と区別のつく分かりやすいものが望ましい。 ⑤通行動線上に排水溝やますを設置する場合は、歩行の支障とならない蓋の構造とする。 ⑥PRシートを敷設し、視覚障害者誘導用ブロック上への商品のせり出しや置き看板、放置自転車等を防ぐ。 ⑦歩道に自転車等の駐車施設を設置する場合、歩行者の通行を阻害しない位置とする。	→高木等について、あまり枝が広がらない樹種を選定する等 →【図2.3】参照 →【図2.3】参照

■整備が困難な場合の施工例

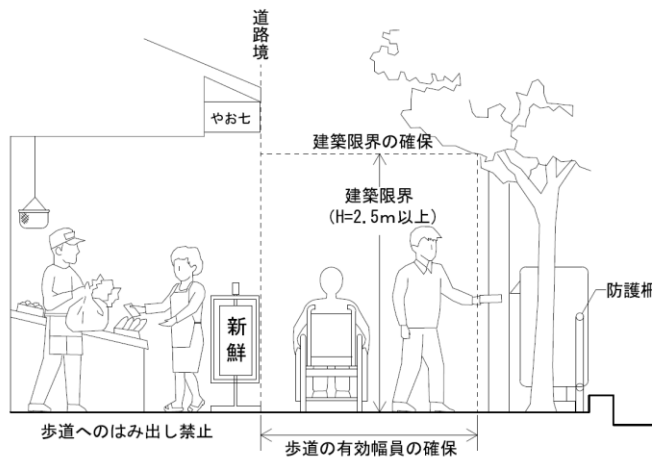
	◇沿道の利用状況や道路の交通量等により、歩道の有効幅員2.0m以上を確保することが困難な場合には、少なくとも歩道の有効幅員として1.5mを確保する。 この場合、要所に2.0m以上の有効幅員を部分的に確保し、車いす使用者同士のすれ違いを実現できるようにする。	
--	--	--

建築限界

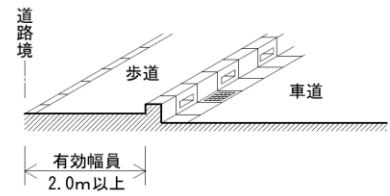
建築限界とは、道路上で車両や歩行者の交通の安全を確保するために、ある一定の幅、ある一定の範囲内には障害となるような物を置いてはいけないという空間確保の限界である。

《 参 考 図 》

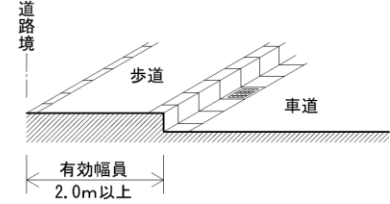
【図2.1】有効幅員の考え方



■セミフラット形式

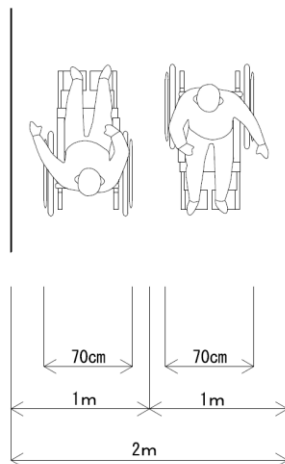


■マウントアップ形式

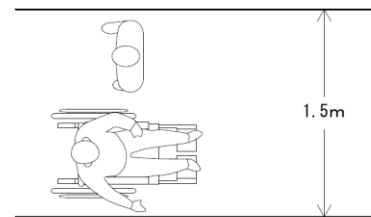


【図2.2】歩道幅員決定の根拠

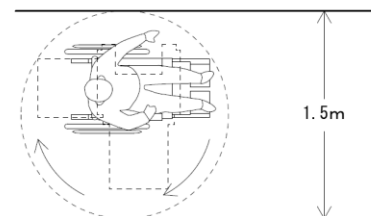
■車いす同士のすれちがい



■車いすと人とのすれちがい



■車いすの転回



(8) 府中市インフラマネジメント白書（該当箇所のみ抜粋）

表 街路樹の内訳（府中市インフラマネジメント白書より）

街路樹の分類	区 分	本 数（本）	全体に対する割合（%）
低 木	2m未満	1,458	13.57%
中 木	2m以上 4m未満	1,152	10.72%
高 木	4m以上 12m未満	6,933	64.52%
高高木	12m以上	1,201	11.17%
合 計		10,744	100%

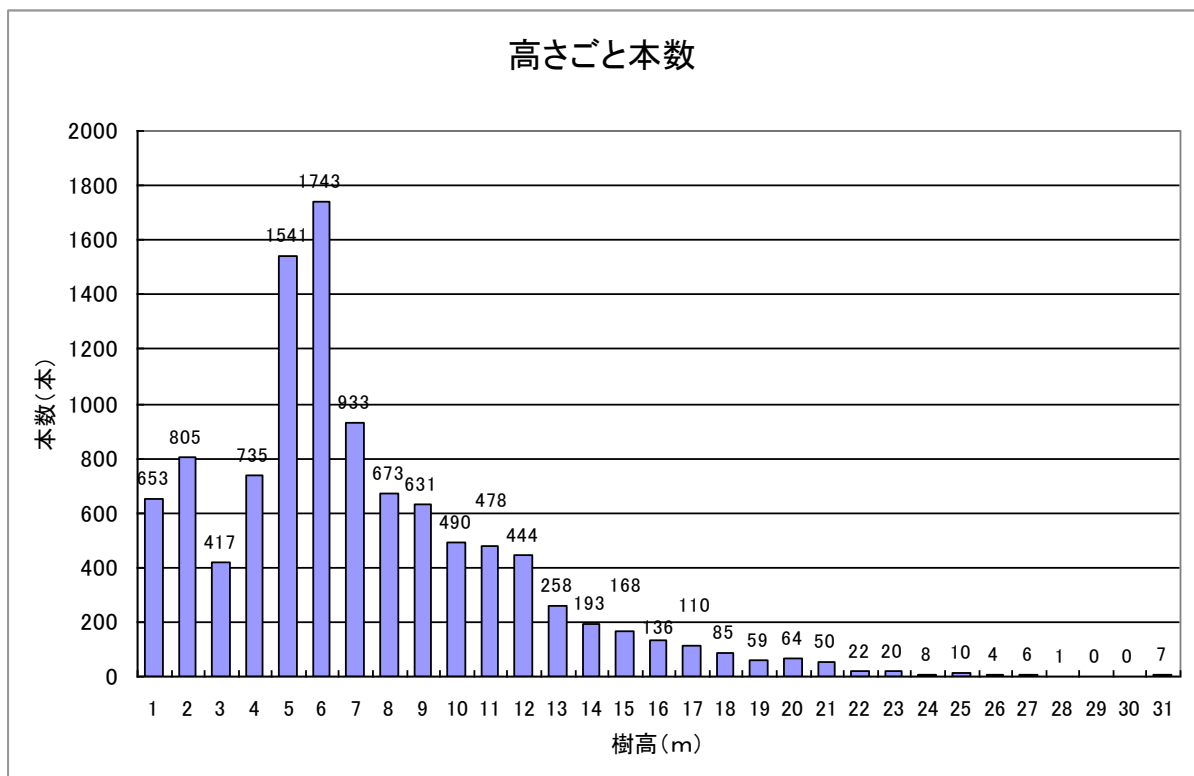


図 街路樹の高さ別本数分布図（府中市インフラマネジメント白書より）

・分布状況



図 街路樹の分布状況（平成 24 年度調査）（府中市インフラマネジメント白書より）



府中市街路樹の管理方針

編集・発行 府中市都市整備部管理課

〒183-8703 東京都府中市宮西町2丁目24番地

電話 042-364-4111 (代表)

042-335-4536 (直通)

FAX 042-335-0499

ホームページ <http://www.city.fuchu.tokyo.jp/>

発行日 平成29年3月