

第5章 取組の推進方策



第5章 取組の推進方策

1 推進方策

(1) 整備方針の選定

街路樹再生に向けた整備方針は、路線ごとの街路樹の生育状況や植栽環境、周辺土地利用の特性を踏まえ、以下のフロー図に沿って選定します。

なお、同一路線であっても、路線の途中で植栽環境や周辺土地利用等が大きく変化する場合、区間分けし別の路線として整備方針を選定します。

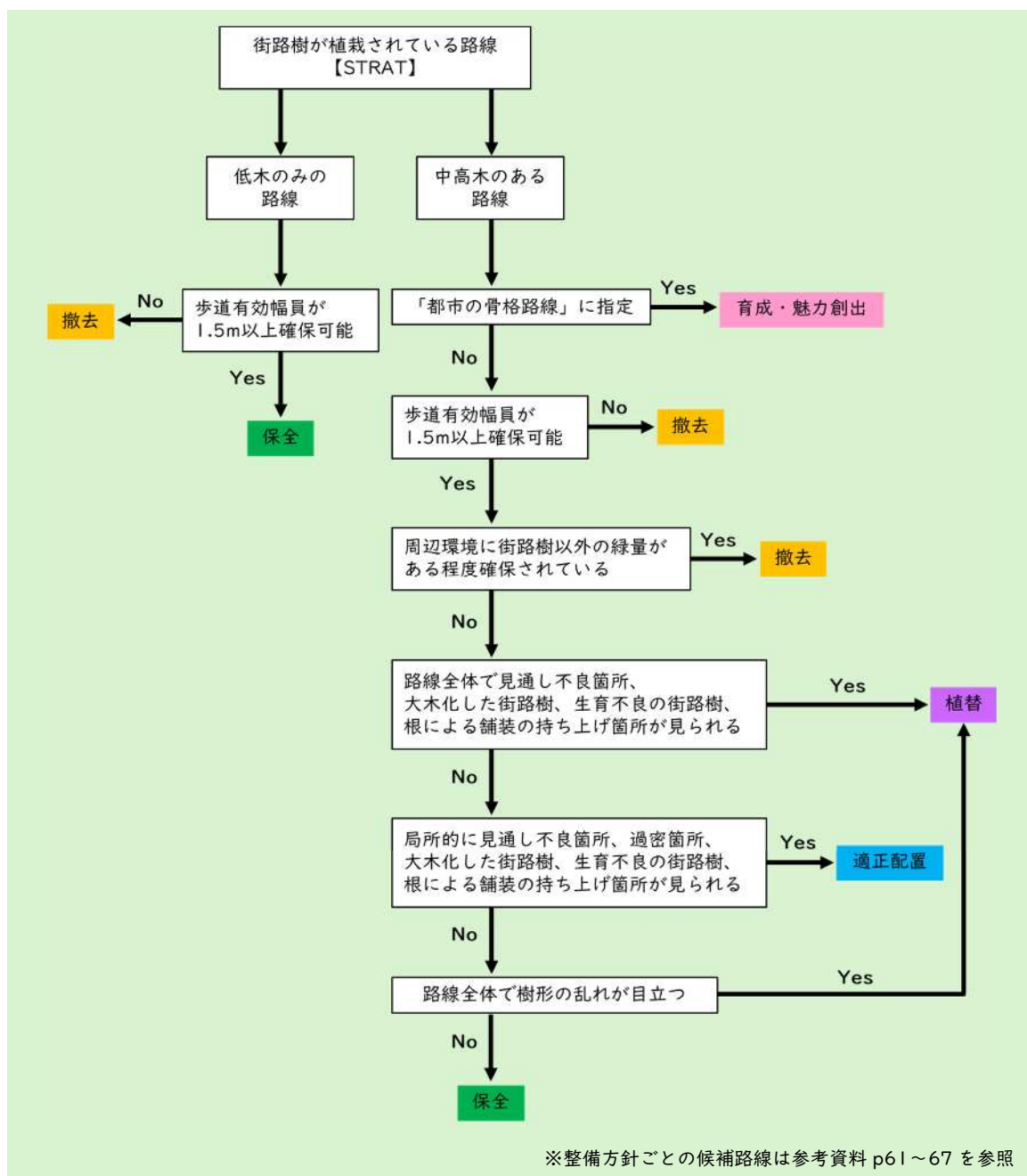


図 5-1 整備方針の選定フロー



(2) 取組の優先度の設定

街路樹再生に向けた取組は、本市の財政状況を踏まえ、中長期的に推進していくこととなります。そのため、整備方針の選定により、「植替」や「適正配置」、「撤去」となった路線については、安全性を優先しつつ、整備効果の早期発現等を考慮し、以下のフロー図に沿って取組の優先度を設定します。

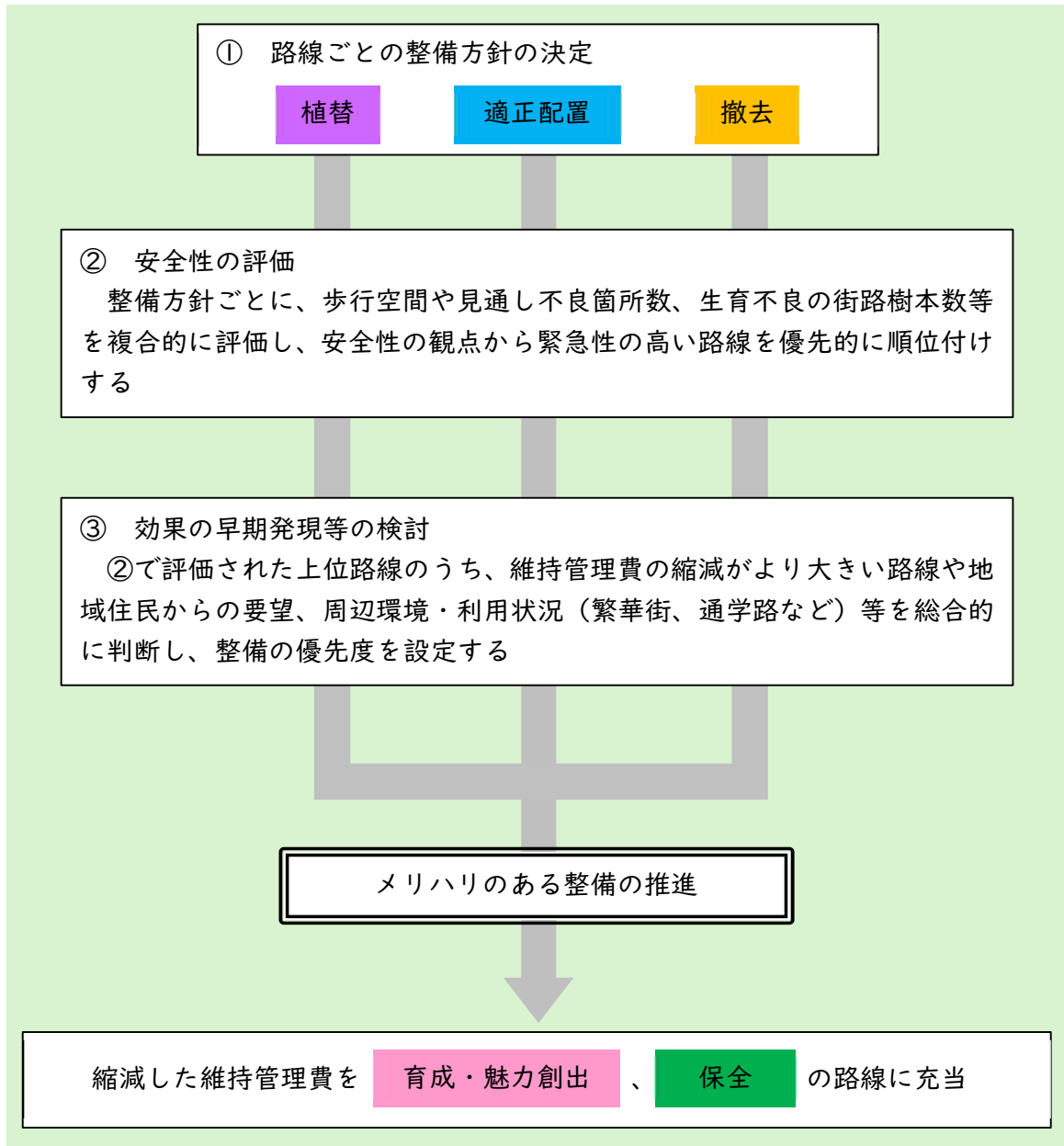


図 5-2 優先度の設定フロー

(3) 個別対応方針

街路樹再生に向けた取組を推進するにあたり、前章で示した路線ごとの整備方針のほかに、必要に応じた対応が求められる事項を個別対応方針として整理します。

① 交差点部などの見通し確保

交差点や横断歩道周辺などにおいては、街路樹が車両や歩行者の見通しを阻害している場合があります。安全な通行や視認性の向上を図るため、関係機関などとも十分協議の上、見通しを阻害する街路樹は、「撤去」を基本に検討します。

また、道路改良などの際には、交差点などに新たに植栽しないこととします。

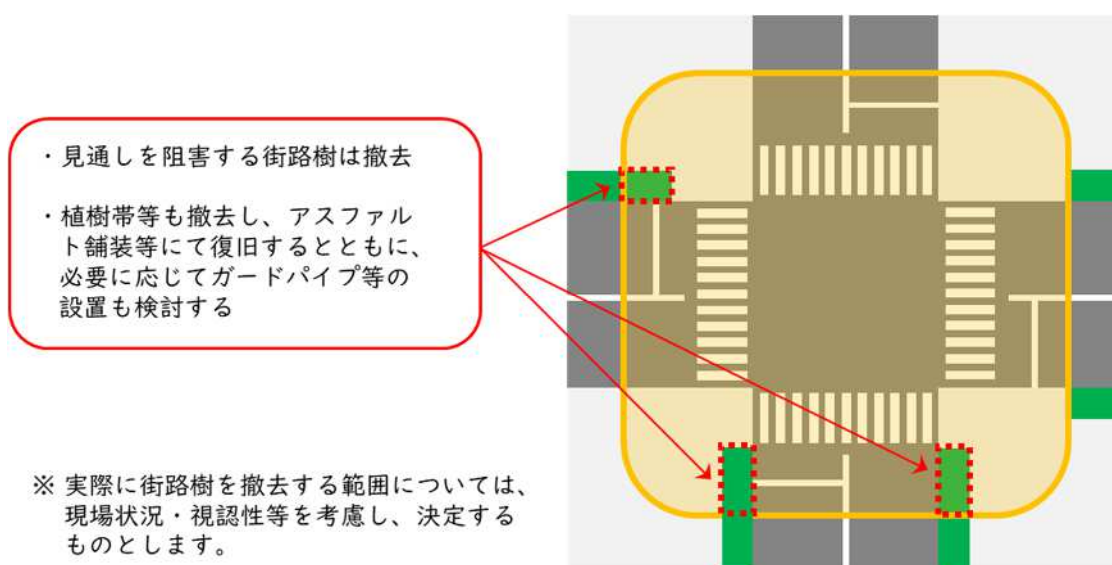


図 5-3 見通しの確保対策（交差点部）のイメージ





② 特殊な形態の街路樹

街路樹が植栽された路線の中には、「歩道がない」路線に植栽された街路樹のように、一般的な形態とは異なるものもあります。

これらの特殊な形態の街路樹は、「保全」を基本としつつも、樹木の宅地等への越境による問題などが懸念されることから、街路樹の必要性などについて地域住民の意向を把握したうえで対応を検討します。

■ 歩道なし－歩車共存道路にある街路樹



■ 歩道なし－団地等の外周部にある街路樹



■ 歩道なし－交通島状や生垣状の街路樹



・歩車共存道路：参考資料の用語解説 p60 を参照
・交通島：参考資料の用語解説 p59 を参照

③ ヤシ類の予防的対策

ヤシ類は、一般的に乾燥や高温、強風に強く、南国に適した樹木であり、長寿命で樹高も高くなる種類が多く存在します。

本市の街路樹では、現在、3種類のヤシが確認され、ワシントンヤシが392本、ピロウヤシが302本、フェニックスが1本植栽されています。樹高の大半は、ワシントンヤシが10m以上、ピロウヤシが3~7mとなっています。植栽地としては、全体の2/3となる約450本が与次郎ヶ浜周辺の路線で見られ、陸上競技場や公園、商業施設などの敷地内においても多くのヤシ類が植栽されており、エリア一体として南国を感じられる雰囲気を出しています。

一方、特にワシントンヤシは、落ち葉が道路上へ散乱するほか、その葉が車両へ落下することによる物損事故も発生していることから、毎年剪定をする必要があります。また、高木化していることから、アームの長い大型の高所作業車を必要とするなど、多くの維持管理費を要しています。

これらのことから、国道・県道に植栽されているヤシ類との連続性や、周辺に植栽されているヤシ類との調和なども勘案しながら、以下の観点を踏まえ、「樹高の低いヤシ類への植替」や「撤去」を含めた今後の在り方を検討します。

■今後のヤシ類の維持管理に関する問題

- ・台風等の強風に伴う高所からの落ち葉による人身事故や物損事故リスクの増
- ・大型の高所作業車が必要になることによる維持管理作業の高難度化と維持管理費の増

