

3. タイプ別更新方針

(1) 更新タイプ

地域ごとの特色などを踏まえて、各路線の街路樹のあり方を示し、より円滑に更新を進めていく。更新タイプは、以下のとおりとする。

表 3-1 更新タイプ

更新タイプ	適正化	更新
重点管理路線 →関連計画において、景観を重視すべきとされている路線	<ul style="list-style-type: none"> ・路線や樹種に応じて、重点的にきめ細やかな管理を行い、良好な景観を維持する。 ・巨木化により交通等に支障が出た場合は植替えを行い、育成に適するよう樹木間隔を見直す。 例：宮川線（ケヤキ）	<ul style="list-style-type: none"> ・路線や樹種に応じて、重点的にきめ細やかな管理を行い、良好な景観に育成する。 ・巨木化により交通等に支障が出た場合には植替えを行う。 ・特定外来種や道路整備計画に伴う道路構造の変更により樹木の更新を行う。 例：川西線（サクラ）
育成管理路線 →重点管理路線にも、管理見直し路線にも該当しない路線	<ul style="list-style-type: none"> ・樹種に応じて道路の通行に支障のないように管理を行う。 ・大木化した際植替えを行い、路線として一定の大きさを保つ。 ・植替えの際、育成に適するよう樹木間隔を見直す。 例：山手線（トウカエデ）	<ul style="list-style-type: none"> ・樹種に応じて道路の通行に支障のないように管理を行う。 ・大木化した際植替えを行い、路線として一定の大きさを保つ。 ・特定外来種や道路整備計画に伴う道路構造の変更により樹木の更新を行う。 例：岩園並木坂（ナンキンハゼ）
管理見直し路線 →通行障害になっていたたり、街路樹としての効果が発揮されていない路線	通行に支障となっていたり、街路樹としての効果が発揮されていない路線については、地域住民と協議し、樹木のあり方の見直しを行う。	
緩衝緑地	芦屋浜線および打出浜線の緑地帯については、緩衝緑地としての機能を担保しつつ、大木化した樹木を中心に本数を調整し、緑地として適正な密度に誘導する。	

なお、更新については地域住民との調整の上、意見を反映しながら進めて行く。

(2) 重点管理路線

路線や樹種に応じて、重点的にきめ細やかな管理を行い、良好な景観を維持する路線を「重点管理路線」とする。

重点管理路線は、関連計画において位置づけられている路線や十分な道路幅員が確保されている路線等から抽出した。

表 3-2 重点管理路線

路線名称	種別	樹種 (主要なもの)	重点管理路線選定理由 (関連計画名)
① 芦屋川右岸線	適正化	マツ、サクラ	特別景観地区
② 芦屋川左岸線	適正化	サクラ	特別景観地区
③ 宮川けやき通り	適正化	ケヤキ	都市計画マスタープラン
④ 山手幹線	適正化	ケヤキ	道路幅員 20m以上
⑤ 川西線	更新 ^{※2}	サクラ	道路幅員 20m以上
⑥ 茶屋さくら通り	適正化	サクラ	ブランディングエリア
⑦ 鳴尾御影線	適正化	ケヤキ	ブランディングエリア
⑧ 芦屋中央線43号以南	適正化	ハナミズキ	都市計画マスタープラン
⑨ 宮川右岸線	適正化	サクラ	都市計画マスタープラン
⑩ 宮川左岸線	適正化	サクラ	都市計画マスタープラン
⑪ 芦屋中央線43号以北	更新 ^{※1}	ケヤキ、イチョウ	都市計画マスタープラン
⑫ 川東線	更新 ^{※3}	ナンキンハゼ	ブランディングエリア
⑬ 宮川線	適正化	ケヤキ、サクラ	都市計画マスタープラン
⑭ 稲荷山線	更新 ^{※2}	イチョウ、シンジュ	道路幅員 20m以上
⑮ 防潮堤線	適正化	マツ、ユリノキ	道路幅員 20m以上
⑯ 陽光涼風線	適正化	クスノキ	道路幅員 20m以上
⑰ 陽光海洋線	適正化	ケヤキ	道路幅員 20m以上

※1：10年以内に更新予定

※2：15年後以降に更新予定

※3：更新時期未定

※赤字：特定外来種



图 3-11 重点管理路線图

(3) 育成管理路線

樹種に応じて道路の通行に支障のないように管理を行う路線を「育成管理路線」とする。

表 3-3 育成管理路線

路線名称	種別	樹種（主要なもの）	路線名称	種別	樹種（主要なもの）
市道700-3号線	適正化	サクラ	市道721号線	更新	シンジュ
山手線	適正化	トウカエデ	市道722号線	更新	シンジュ
朝日ヶ丘線	適正化	イチョウ	岩園並木道	更新	ナンキンハゼ
さくら参道	適正化	サクラ	山麓線	更新	ナンキンハゼ, アカシヤ
市道153号線	適正化	クスノキ	山麓線	更新	ナンキンハゼ
市道185号線	適正化	シラカシ	稲荷山線	更新	イチョウ, シンジュ
市道235号線	適正化	ハクモクレン	市道146号線	更新	イチョウ, シンジュ
市道772号線	適正化	ハナミズキ	鉄道沿西線	更新	ユリノキ
市道354号線	適正化	クスノキ	市道358号線（楠町）	更新	ナンキンハゼ
市道358号線（清水町）	適正化	シラカシ	駅前広場西線	更新	トウカエデ
市道368-1号線	適正化	アメリカフウ	鳴尾御影線	更新	サクラ
打出コミュニティ道路	適正化	ケヤキ	呉川コミュニティ	更新	ナンキンハゼ, クスノキ
三八通り	適正化	ハナミズキ	松浜線	更新	ナンキンハゼ, サクラ
市道200号線	適正化	ハナミズキ他	涼風南浜線	更新	ナンキンハゼ, クロガネモチ, イチョウ
市道235号線	適正化	ケヤキ	南浜陽光線	更新	ナンキンハゼ, クロガネモチ
市道243号線	適正化	シラカシ	陽光1号線	更新	ナンキンハゼ
市道345号線	適正化	シラカシ			
鳴尾御影線	適正化	クスノキ			
芦屋浜3号線	適正化	ムクノキ			
西海岸線	適正化	マツ			
打出浜線	適正化	マツ			
芦屋浜7号線	適正化	アメリカフウ			
芦屋浜8号線	適正化	アメリカフウ			
芦屋浜1号線	適正化	クスノキ			
芦屋浜2号線	適正化	トウカエデ			
芦屋浜6号線	適正化	トウカエデ			
芦屋浜4号線	適正化	イチョウ			
芦屋浜5号線	適正化	エノキ			
打出浜1号線	適正化	クスノキ			
打出浜3号線	適正化	ムクノキ			
打出浜4号線	適正化	ムクノキ			
打出浜5号線	適正化	ムクノキ			
打出浜6号線	適正化	プラタナス			
打出浜2.8号線	適正化	アメリカフウ			
打出浜2号線	適正化	アメリカフウ			
打出浜7号線	適正化	ケヤキ			
打出浜9号線	適正化	シラカシ			
海洋1号線	適正化	アキニレ			
海洋3号線	適正化	クロガネモチ			
海洋4号線	適正化	ジャカランタ			
涼風線	適正化	シマトネリコ			
涼風緑地線	適正化	ヤマモモ他			
南浜海洋線	適正化	トウカエデ, クロガネモチ			

※赤字：特定外来種



图 3-12 育成管理路線図

(4) 管理見直し路線

車道上に植わっているまたは、歩道有効幅員が狭小である等の通行に支障となる路線や、街路樹としての機能を発揮していない路線を「管理見直し路線」とする。

表 3-4 管理見直し路線

路線名称	種別	樹種 (主要なもの)
市道130号線	見直し	サクラ
市道131号線	見直し	サクラ
市道143号線	見直し	サクラ
市道162号線	見直し	サクラ
市道175号線	見直し	サクラ
市道385号線	見直し	サクラ
市道399号線	見直し	サクラ
市道401号線	見直し	サクラ
市道102号線	見直し	サクラ
市道146号線	見直し	クスノキ
市道191号線	見直し	シラカシ
市道357号線	見直し	ナキンハゼ
市道377号線	見直し	クスノキ
市道347号線	見直し	シラカシ
市道121号線	見直し	ホルトノキ
市道150号線	見直し	クスノキ
市道153号線	見直し	アメリカフウ
市道226号線	見直し	マツ
市道312号線	見直し	アメリカフウ他
芦屋浜32号線	見直し	ムクノキ
芦屋浜33号線	見直し	ムクノキ
芦屋浜58号線	見直し	ムクノキ
芦屋浜52号線	見直し	エノキ
芦屋浜53号線	見直し	エノキ
打出浜21号線	見直し	ケヤキ
打出浜41号線	見直し	ムクノキ
打出浜50号線	見直し	ムクノキ
打出浜53号線	見直し	ムクノキ

※赤字：特定外来種



图 3-13 管理見直し路線図

(5) 緩衝緑地

芦屋浜線および打出浜線の緑地帯については、緩衝緑地としての機能を担保しつつ、大木化した樹木を中心に本数を調整し、緑地としての適正な密度に誘導する。

表 3-5 緩衝緑地

路線名称	種別	樹種 (主要なもの)
芦屋浜線 打出浜線	緩衝緑地	マツ、カイツカイブキ ウバメガシ、キョウチクトウ等



图 3-14 緩衝綠地圖

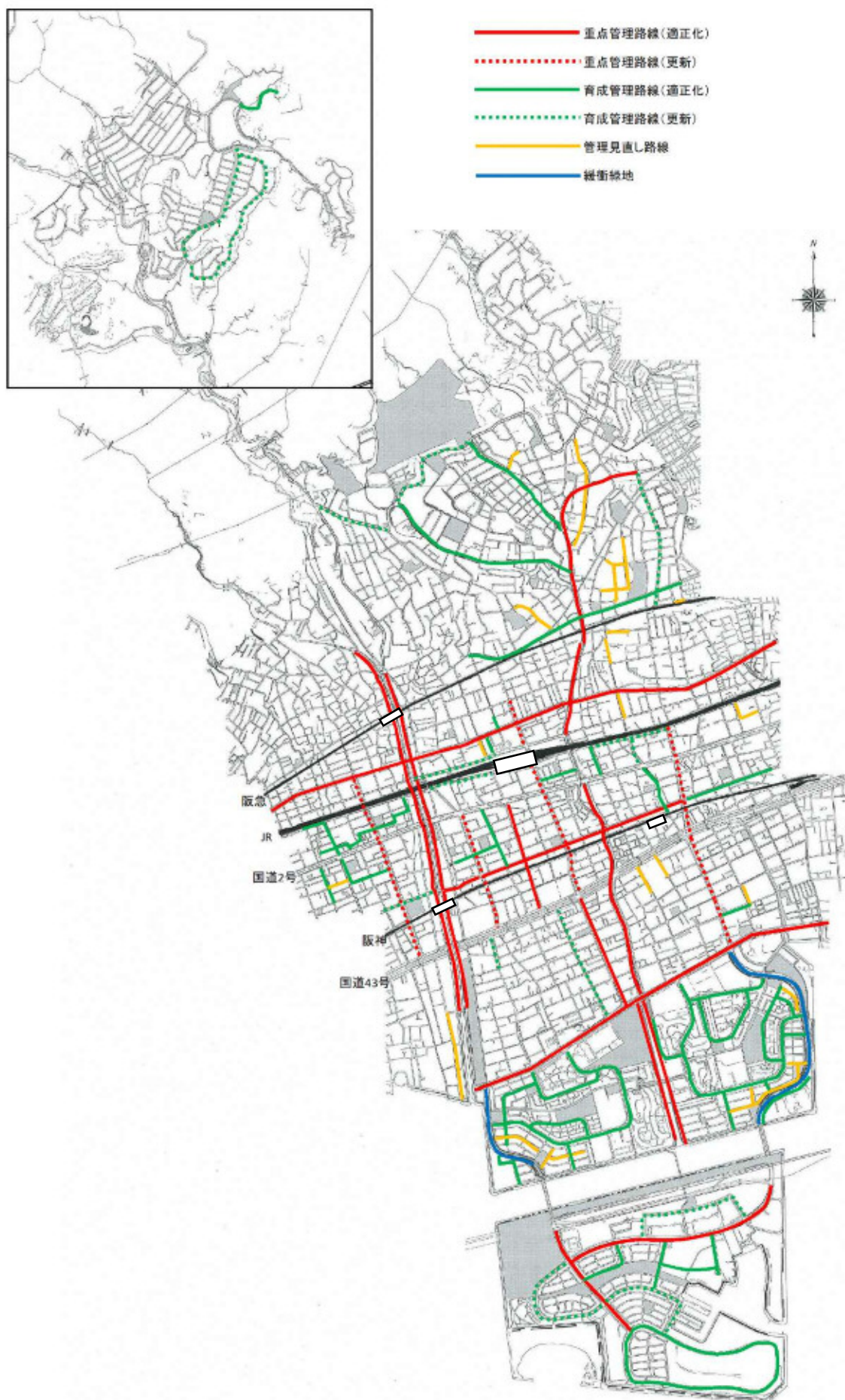


图 3-15 重点管理路線・育成管理路線・管理見直し路線・緩衝緑地 位置図

IV. 市民参画と協働

本市においては、庭園都市の実現に向けて市民と共にオープンガーデンの実施等に取り組んでいるが、みどりの骨格である街路樹の維持管理においても、地域住民や事業者と共に取り組む体制や対話の機会を充実させ、より一層の連携強化を図る。

①街路樹更新における地域住民との連携

計画策定後は、市民のみなさんのご意見を伺いながら、計画に沿って街路樹更新を進めていく。間引き・更新など街路樹の撤去を伴う場合は、事前に沿道住民との対話により合意形成を図るよう務める。

②清掃美化活動など地元との連携と協働の推進

街路樹の維持管理への地域の関わりを深めるため、花苗、園芸用資材、ごみ袋、清掃用具等の資材準備や傷害保険加入等の支援や地域で街路樹を育成する制度を検討する。

また、本計画に基づいた改善対策の実施や協働による取り組みを促進するため、情報提供を充実させるなど、住民及び各種団体、行政、維持管理業者の連携体制づくりを進めていく。

③街路樹への理解促進、啓発

良好な街路樹の維持管理には、市民に街路樹の必要性について理解を得ることが重要となる。そのため、街路樹管理についてもオープンガーデン等の取り組みを充実するとともに、樹名板の設置や学校園への出前講座等および、市の広報誌やホームページによる街路樹に関する情報提供を充実させ、街路樹本来の姿や多様な機能を市民に広く周知し、理解を得ることができるような取組を実施していく。

また、市民、商店及び企業と協働して、桜のライトアップ等、街路樹をテーマにしたイベントの開催を検討する。

さらに、街路樹の更新の際に、路線全体として市民の寄付により街路樹を植栽し、結婚・誕生日・定年退職などの特別な記念日のメッセージを書いた看板等の設置について検討する。

V. 計画を支える手法

1. 街路樹更新マニュアル等の策定等

①街路樹更新マニュアルの策定等

地域ごとの特色や市民の意識などを踏まえて、各路線の街路樹のあり方を示し、より円滑に更新を進めていくため、街路樹更新マニュアルを作成する。

また、更新計画に合わせ、既存の剪定管理マニュアルである「芦屋市街路樹等維持管理基本書」の修正を行う。

【街路樹更新マニュアル記載項目（例）】

- ・撤去・更新の基準（判断基準）
- ・新規植栽の基準（樹種、植栽樹の規格、植栽間隔、歩道幅員の確保、土壌改良等）
- ・更新タイプ別の進め方、維持管理の考え方 等
- ・住民参加・企業連携の進め方

②街路樹更新実施計画書の策定

マニュアル作成と並行して、路線ごとの実施計画と概算、優先的に実施する路線等についてとりまとめた街路樹更新実施計画書を作成する。また、計画書作成にあたって、無電柱化や自転車ネットワーク路線整備などの事業による整備やバリアフリー化など道路の改修計画を踏まえて、事業計画を作成する。

事業推進に際しては、重点管理路線を設定し、維持管理等を行い、その実績を検証することによって、さらに充実した作業計画を策定する。

【街路樹の撤去・更新が急がれる路線（短期的な目標）】

- ・老朽化・大木化が著しく倒木等の恐れや車両・歩行者に支障がある路線
- ・歩道幅員が確保できていない路線
- ・侵略的外来種が植栽されている路線
- ・二重植栽など街路樹植栽の効果が薄い路線
- ・標識や街路灯・信号などの妨げ、その他問題の多い樹種が植栽されている路線

③街路樹維持管理における新たな仕組みの検討

これまで街路樹の維持管理は行政が主体となってすすめてきたが、今後は街路樹の大木化・老木化に伴う様々な課題の顕在化や維持管理費用の縮減に対して、行政の対応だけでは対応しきれないことが想定される。そこで、路線における街路樹の役割に応じて管理頻度に差をもたせるとともに、官民協働による管理へ移行することが必要である。

そのため、企業等との連携を推進し、能動的な維持管理や市民要望に対するレスポンス向上、市内造園業者の育成などにも取り組むことが望まれる。特に、重点管理路線など高い管理水準を求めべき路線では、地域や事業者等との連携強化に取り組み、質の高い管理を達成することが望まれる。

また、個別業務ごとに単年度で委託していた複数の業務を一括して複数年度契約し、さらに要求

される水準を定め、たうえでそれらを達成するための業務運営については受注者の創意工夫に委ねる「包括的性能発注」の導入についても検討する。

④PDCA サイクルに基づいた計画の推進

計画に沿って街路樹の更新を進めていくため、街路樹更新計画、街路樹更新マニュアル及び街路樹更新実施計画書（Plan）を策定後、計画に沿って街路樹更新や適切な選定管理などの維持管理作業を実施（Do）、効果や推進状況の評価（Check）、計画の改善（Action）のPDCA サイクルに基づき計画を推進していく。

概ね10年毎に実施した対策や街路樹管理の検証結果を検討することで、新たな街路樹更新計画に反映しながら策定していく。

また、計画の進捗状況を把握する評価指標として、以下の指標を定める。

<評価指標>

●緑に対する満足度

街路樹の緑の「質」を（満足＋やや満足）と感じる方の割合を向上（参考 R2年：46.1%）

※令和2年度緑の基本計画市民アンケート調査より

⑤街路樹剪定の技術力向上

芦屋市では、現在全路線の管理において街路樹選定士を導入しているが、より芦屋市らしい質の高い街路樹景観を創出するには、以下のような剪定の技術力向上に向けた取り組みが必要である。

- ・業者におけるより多くの技術者育成推進

⑥発生材料の活用

更新方針に基づき伐採した樹木の有効活用として、ウッドチップ、堆肥化等の方法を検討する。

2. 維持管理費用の試算

(1) 全体

- 方針に従い維持管理費を試算した結果は、今後 30 年間で約 21.5 億円縮減できる見込みとなる。
- 樹木の本数は、約 9,600 本 → 約 7,000 本となる。(約 73%)

表 5-1 維持管理費の将来予測 (30 年間累計)

現状の維持管理 方法の場合	方針に従って 維持管理を実施
52.05 億円	30.51 億円

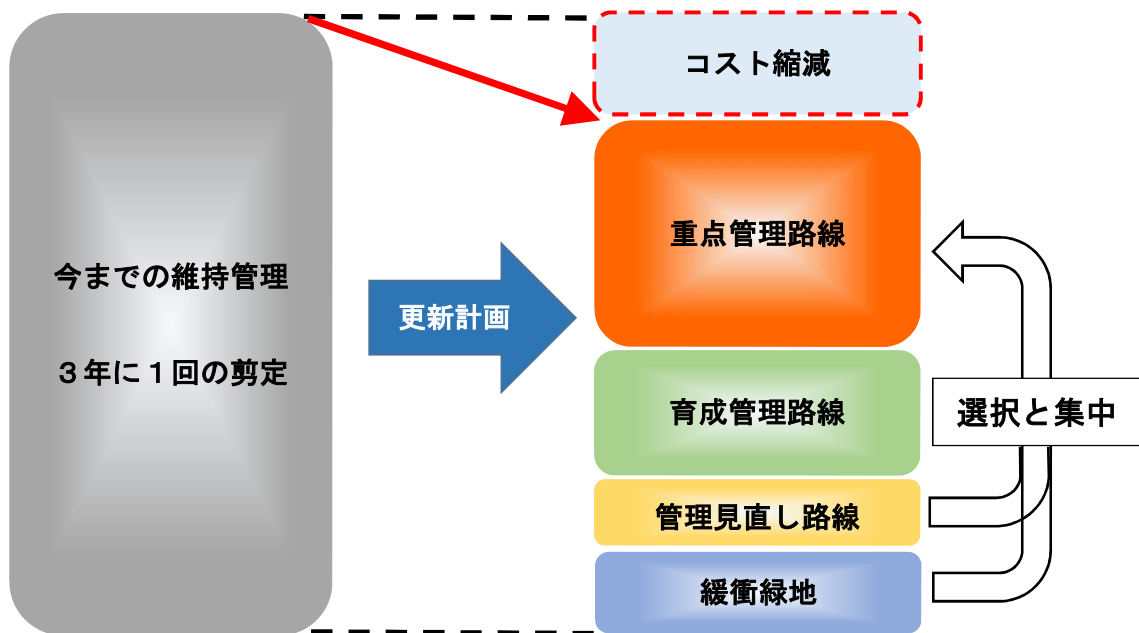


図 5-1 コスト縮減のイメージ

表 5-2 維持管理費試算（全体）

●30年試算 単位：百万円

年数	3年間剪定 必要額	伐採+植樹 費用	単年度 費用	累計
0-3年	203.45	93.93	99.13	297.38
4-6年	203.45	93.93	99.13	594.76
7-9年	203.45	93.93	99.13	892.14
10-12年	203.45	93.93	99.13	1189.52
13-15年	203.45	93.93	99.13	1486.90
16-18年	220.72	92.05	104.26	1799.67
19-21年	220.72	92.05	104.26	2112.44
22-24年	220.72	92.05	104.26	2425.20
25-27年	220.72	92.05	104.26	2737.97
28-30年	220.72	92.05	104.26	3050.74

（2）重点管理路線

- 重点管理路線の維持管理費は、30年間で約 17.8 億円となる。

表 5-3 維持管理費試算（重点管理路線）

●30年試算 単位：百万円

年数	3年間剪定 必要額	伐採+植樹 費用	単年度 費用	累計
0-3年	137.69	26.82	54.84	164.51
4-6年	137.69	26.82	54.84	329.03
7-9年	137.69	26.82	54.84	493.54
10-12年	137.69	26.82	54.84	658.06
13-15年	137.69	26.82	54.84	822.57
16-18年	162.79	28.61	63.80	1013.97
19-21年	162.79	28.61	63.80	1205.38
22-24年	162.79	28.61	63.80	1396.78
25-27年	162.79	28.61	63.80	1588.19
28-30年	162.79	28.61	63.80	1779.59

(3) 育成管理路線

- ・育成管理路線の維持管理費は、30年間で約9.7億円（適正化）、約1.2億円（更新）となる。

表 5-4 維持管理費試算（育成管理路線（適正化）、育成管理路線（更新））

●30年試算 単位：百万円					●30年試算 単位：百万円				
年数	3年間剪定 必要額	伐採+植樹 費用	単年度 費用	累計	年数	3年間剪定 必要額	伐採 費用	単年度 費用	累計
0-3年	61.07	31.73	30.93	92.80	0-3年	4.69	12.67	5.79	17.36
4-6年	61.07	31.73	30.93	185.59	4-6年	4.69	12.67	5.79	34.72
7-9年	61.07	31.73	30.93	278.39	7-9年	4.69	12.67	5.79	52.07
10-12年	61.07	31.73	30.93	371.18	10-12年	4.69	12.67	5.79	69.43
13-15年	61.07	31.73	30.93	463.98	13-15年	4.69	12.67	5.79	86.79
16-18年	51.49	49.32	33.60	564.79	16-18年	6.44	0.00	2.15	93.23
19-21年	51.49	49.32	33.60	665.60	19-21年	6.44	0.00	2.15	99.67
22-24年	51.49	49.32	33.60	766.41	22-24年	6.44	0.00	2.15	106.11
25-27年	51.49	49.32	33.60	867.22	25-27年	6.44	0.00	2.15	112.55
28-30年	51.49	49.32	33.60	968.03	28-30年	6.44	0.00	2.15	118.99

(4) 管理見直し路線

- ・管理見直し路線の維持管理費は、30年間で約0.4億円となる。

表 5-5 維持管理費試算（管理見直し路線）

●30年試算 単位：百万円				
年数	3年間剪定 必要額	伐採 費用	単年度 費用	累計
0-3年	0.00	8.42	2.81	8.42
4-6年	0.00	8.42	2.81	16.84
7-9年	0.00	8.42	2.81	25.25
10-12年	0.00	8.42	2.81	33.67
13-15年	0.00	8.42	2.81	42.09
16-18年	0.00	0.00	0.00	42.09
19-21年	0.00	0.00	0.00	42.09
22-24年	0.00	0.00	0.00	42.09
25-27年	0.00	0.00	0.00	42.09
28-30年	0.00	0.00	0.00	42.09

(5) 緩衝緑地

- ・緩衝緑地の維持管理費は、30年間で約1.4億円となる。

表 5-6 維持管理費試算（緩衝緑地）

●30年試算

単位：百万円

年数	3年間剪定 必要額	伐採+植樹 費用	単年度 費用	累計
0-3年	0.00	14.29	4.76	14.29
4-6年	0.00	14.29	4.76	28.59
7-9年	0.00	14.29	4.76	42.88
10-12年	0.00	14.29	4.76	57.18
13-15年	0.00	14.29	4.76	71.47
16-18年	0.00	14.11	4.70	85.58
19-21年	0.00	14.11	4.70	99.70
22-24年	0.00	14.11	4.70	113.81
25-27年	0.00	14.11	4.70	127.93
28-30年	0.00	14.11	4.70	142.04

VI. スケジュール

概ね5年毎に必要な応じて中間見直しを行い、10年毎に実施した対策や街路樹管理の結果を検証し、新たな街路樹更新計画に反映しながら策定していく。

	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
総合計画	第4次					第5次総合計画					
都市計画マスタープラン	改訂					取組実施					
緑の基本計画	改訂					取組実施					
街路樹更新計画	策定			取組実施		中間見直し			取組実施		中間見直し

Ⅶ. 参考資料

1. 関連計画

① 芦屋市総合計画（第5次 令和3年度策定予定）

「人がつながり 誰もが輝く 笑顔あふれる住宅都市」を本市の将来像として掲げており、街路樹に関連する計画として、以下のことが記載されている。

【施策目標9：住宅都市の魅力が受け継がれ、高められている】

＜まちなかの緑の持続可能な整備に努めます＞

地域主体の緑化の推進

- 花と緑で彩られた芦屋をつくるため、オープンガーデン参加箇所数の維持増加や市内緑化団体の活動を支援する。

持続可能な緑の維持管理手法の検討

- 緑の基本計画に基づき、まちに潤いをもたらす街路樹や公園の緑の維持管理に取り組む。

＜良好な景観を守り、魅力を伝えます＞

良質な都市景観への誘導

- 芦屋の美しい景観を守り、育てるため、「景観地区」の認定制度による良好な景観の創出と維持、屋外広告物条例の推進、無電柱化の推進などを図る。

② 都市計画マスタープラン（2017.3改訂、2020改訂予定）

景観に関する諸計画に基づき、良好な景観形成をさらに推進。また、花と緑に包まれた新しい市街地景観と、昔ながらの住宅地景観と山の緑が調和する多面的かつ有機的な都市景観の形成により、「庭園都市」の実現を目指し、以下のことが記載されている。

●都市景観形成の方針図

- ・シンボルロードの景観形成
- ・芦屋川沿いの景観保全
- ・宮川の河川空間を生かした街路景観の創出

●自然環境保全・都市環境形成の方針

- ・水と緑のネットワーク

③ 芦屋市公共施設等総合管理計画

今後の公共施設等の総合的かつ計画的な管理を推進するために、各種施設について長期視点を持ち、持続可能な行政を目指して、分野ごとの個別計画の策定を促している。

④ 緑の基本計画（2021.3改定予定）

芦屋市では、「芦屋庭園都市の実現」を目指して、「芦屋市緑の基本計画」を策定し公園や街路樹だけでなく、民有地内の緑など、まち全体の緑の『量』を増やす取り組みを進めてきた。

それらの取り組みについて、行政による取り組みの検証や市民アンケートの結果、総合計画等関連計画との整合性の観点で振り返ったところ、緑を増やす取り組みは、目標値には届かなかったものの、一定の成果を収めてきたといえるが、より持続可能な緑としていくため、また成熟したまち芦屋として一層魅力を高めるため、続けるべき施策は継続するとともに、『質』を高める取り組みも重要になる。

これからは、今ある緑の『量』をできるだけ維持しつつ、緑の『質』を高めていくための施策に重点を置き、芦屋市に住んでみたい・これからも暮らし続けたいと感じていただけるまちづくりを進める。

◎緑の在り方として「量」を保ち「質」を高める

これからは、周辺のまちなみと調和した緑の在り方を地域ごとに考え、丁寧な維持管理を行い、見て美しいと感じられる景観を地域と一緒につくる取り組みを進める。

◎地域の課題に「協働」で取り組む

公園や街路樹を美しく保つ取り組みに加えて、地域と行政で共に考えて、共に実施することにより、緑があることで暮らしの豊かさを実感できるまちづくりを目指す。

◎緑の施策を「再編」する

これまで、「環境保全」「レクリエーション」「防災」「景観」を柱として関係法令や計画の種類ごとの分類から、各計画等の横のつながりを意識し、「緑の効果」ごとに施策をまとめ、施策の効果が最大限に発揮される計画とする。

「市街地の緑」

これまで時間をかけて創り、育ててきた市街地の緑は、芦屋川・宮川という縦の軸、幹線道路という横の軸、それらをつなぐ住宅地や公園・緑地、街路樹の緑によって構成されている。とりわけ山手の緑と隣接する北部地域や芦屋の代表的な景観を形成する芦屋川沿いには、住宅地、公園・緑地、街路樹ともに十分な量の緑が整備されている一方で、市街地の一部には、緑の量が十分ではない地域もある。

<街路樹>

- ・幹線道路を含め重点的に管理する路線を決め、周辺のまちなみとの調和、都市の防災機能の向上、生物の住みかの確保など、様々な視点でその路線ごとに適切な整備や管理の方法を地域の皆さんとともに考え、共に施策を実施する。

⑤無電柱化推進計画

林立する電柱や張り巡らせた電線が歩行者や車いす利用者の通行を妨げるとともに、良好な都市景観を損ねることとなっている。無電柱化による防災機能の強化が必要であることが改めて認識されている。将来にわたり、国際文化住宅都市として、良好な住環境を維持し、災害に強いまちとして継続して発展していくために、本計画を策定。優先路線を定め、計画的に無電柱化を図り。それ以外の道路については、優先路線の整備後に、順次、無電柱化を図ることとすることが記載されている。

表 7-1 無電柱化の短期及び中期目標路線

短期目標路線	中期目標路線
■実施予定路線 ・ 芦屋川右岸線（鳴尾御影線以南） 731m ・ 芦屋川左岸線（鳴尾御影線～阪神電鉄） 69m	・ 稻荷山線（国道2号～国道43号） 342m ・ 鳴尾御影線（芦屋川右岸線～神戸市境） 268m ・ 鳴尾御影線（芦屋中央線～川東線） 435m ・ 川西線（国道2号～国道43号） 608m ・ 鉄道沿西線（JR芦屋駅～芦屋川右岸線） 460m ・ 川東線（阪神電鉄～国道43号） 232m ・ 稻荷山線（防潮堤線～国道43号） 600m
■他事業に併せて取り組む必要のある路線 ・ 駅前広場西線（JR芦屋駅南口～芦屋川左岸線） 371m ・ 駅前広場東線（JR芦屋駅南口～芦屋中央線） 102m	
■路線評価による路線 ・ 芦屋川右岸線（鉄道沿西線～阪急電鉄） 358m ・ 鳴尾御影線（芦屋川右岸線～県道奥山精道線） 100m ・ 芦屋中央線（駅前広場東線～国道2号） 137m ・ 芦屋中央線（国道2号～国道43号） 522m	

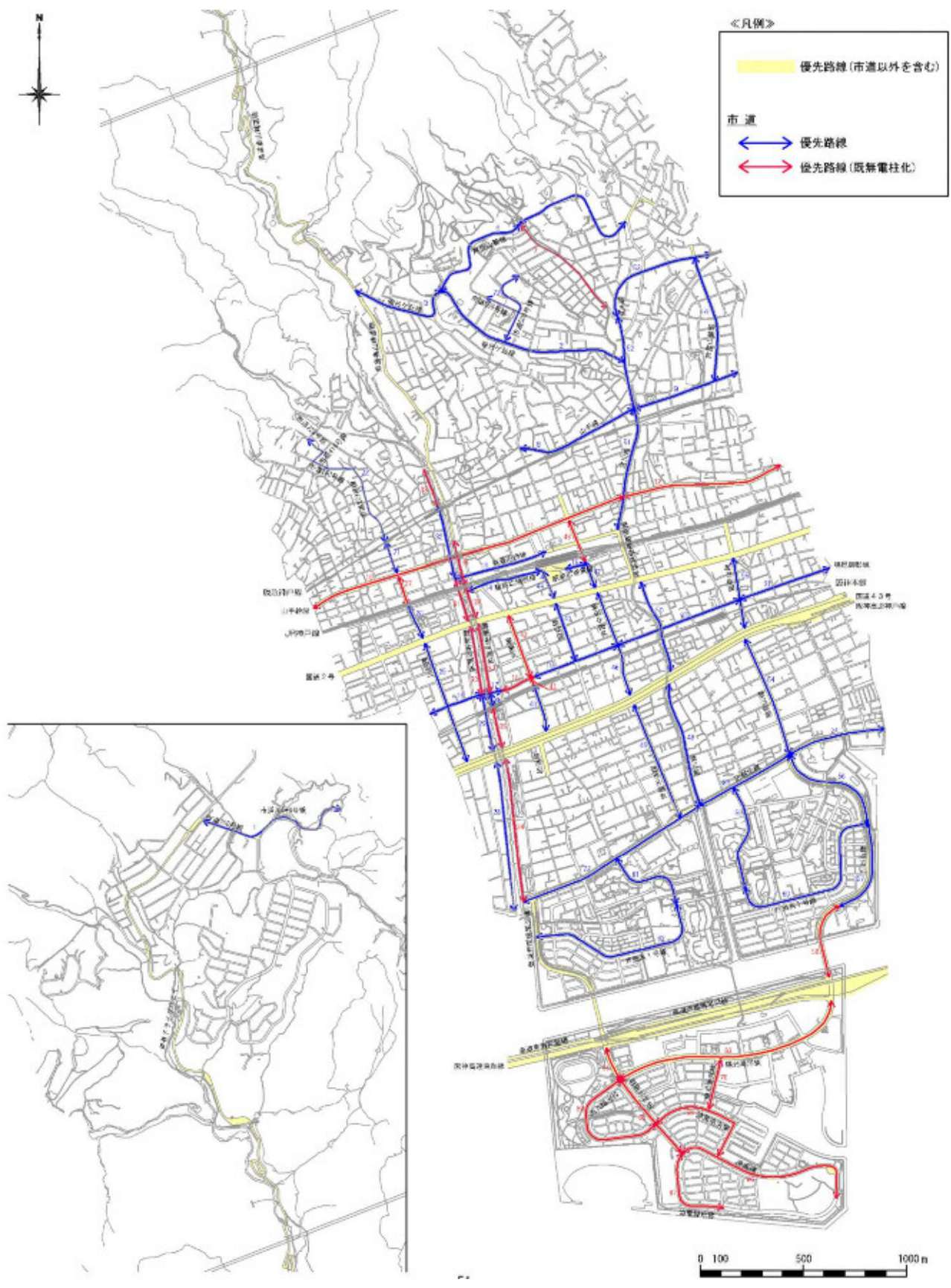


图 7-1 無電柱化優先路線 区間図

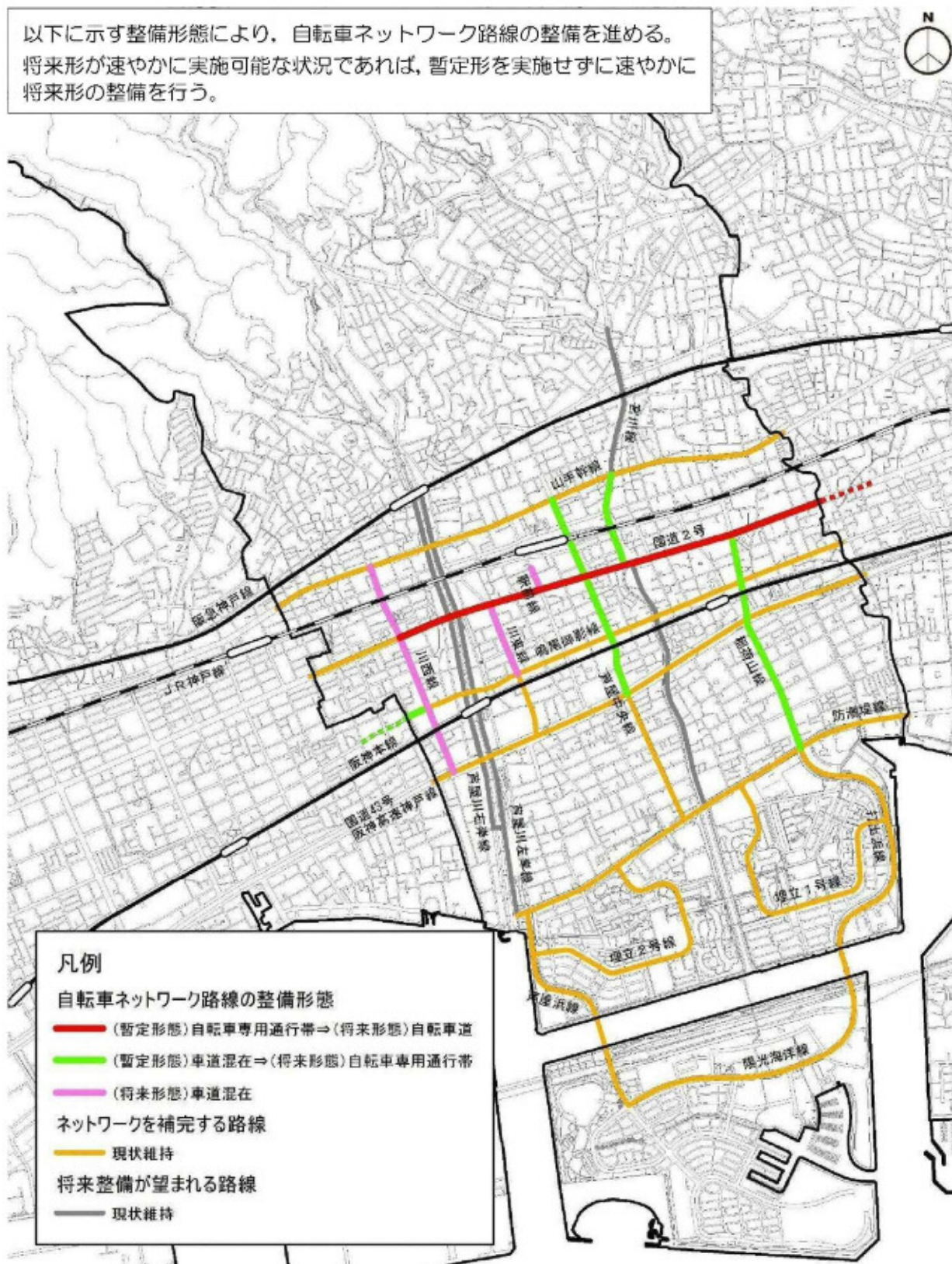
⑥ 芦屋市自転車ネットワーク計画

歩行者・自転車・自動車が安全・安心で快適に通行できるような走行環境の整備が課題となっており、芦屋市でも安全・安心なまちづくりを進めていくうえで走行環境の整備を行っていく必要がある。本計画は、歩行者・自転車の安全・安心のために、自転車走行環境を整備（自転車の走る場所を明確化）し、自転車ネットワークを形成することを目的として策定。

表 7-2 自転車ネットワーク路線

自転車ネットワーク路線	ネットワークを補完する路線 (現状維持)	将来整備が望まれる路線 (現状維持)
<ul style="list-style-type: none"> ・ 国道2号 ・ 芦屋中央線 (国道43号以北) ・ 稻荷山線 ・ 宮川線 (山手幹線～国道2号) ・ 駅前線 ・ 川西線・鳴尾御影線 (市境～川西線まで) ・ 川東線 (鳴尾御影線以北) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国道43号 ・ 芦屋中央線 (国道43号以南) ・ 鳴尾御影線 ・ 芦屋浜線 ・ 打出浜線 ・ 陽光海洋線 ・ 埋立1号線 ・ 埋立2号線 ・ 防潮堤線 ・ 山手幹線 ・ 川東線（鳴尾御影線以南） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 宮川線（山手幹線以北） ・ 宮川線（国道2号以南） ・ 芦屋川左岸線 ・ 芦屋川右岸線

以下に示す整備形態により、自転車ネットワーク路線の整備を進める。
 将来形が速やかに実施可能な状況であれば、暫定形を実施せずに速やかに
 将来形の整備を行う。



- 凡例**
- 自転車ネットワーク路線の整備形態
- (暫定形態)自転車専用通行帯⇒(将来形態)自転車道
 - (暫定形態)車道混在⇒(将来形態)自転車専用通行帯
 - (将来形態)車道混在
- ネットワークを補完する路線
- 現状維持
 - 将来整備が望まれる路線
 - 現状維持

芦屋中央線のJ Rとの立体交差部等、幅員の変更が特に困難である特殊部に関しては、当面は現状活用することとする。

図 7-2 自転車ネットワーク路線の整備形態

2. 関連法令

①道路法

街路樹は「道路法」において、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として、道路管理者が設置する「道路の付属物」の一種と位置づけられている。

②道路構造令

道路には、地上空間に街路灯や交通標識などの道路附属物のほか、電柱などの占用物件があり、また、地下空間にも上下水道管やガス管、共同溝などさまざまな施設があり、街路樹と空間的に競合している。これらの施設や車両や歩行者などの支障にならないように、一定の空間（建築限界）を保つように定められており、街路樹もそのルールの中で管理されている。

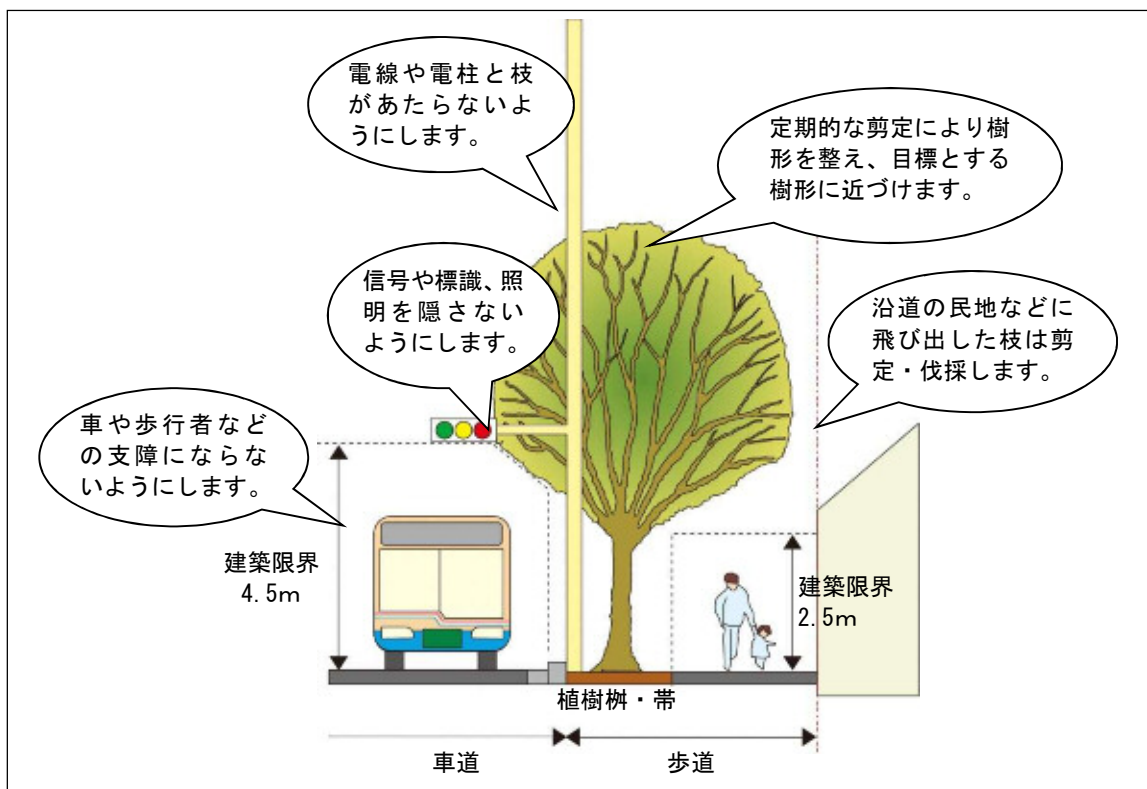


図 7-3 道路空間への街路樹植栽のルール

③道路緑化技術基準（平成 27 年 3 月改正）

道路緑化の推進により、一定のストックが形成される一方、以下のような課題も顕在化している。

- 植栽構成の画一化
- 剪定・除草が行き届かず、見通しの阻害、通行の支障、景観の悪化
- 高齢木の増加により、倒木や落枝の発生

これらの課題に対応し、道路交通機能の確保を前提にしつつ、緑化に求められる機能を総合的に発揮させ、「道路空間や地域の価値向上」に資するよう道路緑化に努めるため、平成 27 年 3 月に道路緑化技術基準が改正された。

<改正のポイント>

- 1) 設計時に、植栽する道路空間に見合った樹種選定、将来の姿を念頭に置いた樹木等の配置を行うべきこと。
- 2) 道路巡回時の留意点、安全確保等の視点から道路管理者が実施すべき事項を規定。
- 3) 高齢化・巨大化した樹木の更新を規定。福井市、名古屋市や神戸市などの自治体では、植え替えなどの対策を盛り込んだ指針や計画を策定し、先進的に課題解決に向けた取り組みを進めている。