

吹田市の豊かなみどり環境の充実に向けて

吹田市街路樹再整備計画

令和6年〈2024〉1月

吹田市



吹田市街路樹再整備計画

第1章 はじめに	1
1. 背景	1
2. 目的	3
3. 計画の位置付け	4
第2章 基本事項と検査手順	5
1. 街路樹の再整備対策	5
2. 再整備計画の実施単位	6
3. 再整備基準と評価方法	7
4. 再整備計画検討の進め方	8
第3章 現状把握と課題整理	9
1. 実施方法と対象路線	9
2. 再整備基準に対する街路樹の現況評価	12
(1) 再整備基準-1: 街路樹の伐採割合 (道路景観への影響)	12
(2) 再整備基準-2: 根上りの発生状況 (歩行者の安全面への影響)	13
(3) 再整備基準-3: 外観診断総合評価 D 評価木の割合 (主に道路景観への影響)	15
(4) 再整備基準-4: 健全な樹形及び良好な景観の維持 (道路景観・安全面への影響)	17
3. 再整備基準項目毎の課題整理	19
第4章 再整備対象路線の抽出と優先度設定	20
1. 再整備対象路線の抽出と優先度設定の考え方	20
2. 再整備基準項目毎の評価項目及び評価目安	21
3. 再整備における優先度設定の考え方	22
4. 再整備対象路線の優先度検討 (再整備計画路線 (案) の抽出)	24
第5章 再整備対策の選定	25
1. 再整備対策の概要	25
2. 優先度区別の再整備対策選定手順	27
(1) ケース 1: 通行に支障を及ぼすケース	27
(2) ケース 2: 周辺環境に様々な支障を及ぼすケース	28
(3) ケース 3: 街路樹景観に支障を及ぼすケース	29
第6章 再整備における工種検討	30
1. 再整備対策毎の工種	30
2. 再植栽における植栽樹種	31
3. 根上り対策工 (根系誘導耐圧基盤工)	32
第7章 街路樹再整備実施計画 (案)	33
資料編	35
1. 再整備対象路線「97 路線 / 121 区間」	35
2. 再整備計画路線「15 区間」	39

1. 背景

吹田市の街路樹は、市のブランドの一つである都市のみどり環境として、良好な景観の形成、都市の魅力の向上に寄与しています。一方で、整備後数十年が経過し、大径木化・高齢木化の進行による諸問題の顕在化や財政面の制約等が課題となっており、街路樹管理における取組の再構築が必要となっています。

吹田市の街路樹は、昭和30年代以降、千里ニュータウン建設等の関連基盤整備をはじめとする高度経済成長期の各種事業によって緑化整備が推進され、現在では大阪府内の自治体の中でもトップクラスの整備水準となっており、吹田市のブランドの一つである都市のみどり環境として、良好な景観の形成、都市の魅力の向上に寄与しています。

一方で、整備後数十年が経過し、大径木化・高齢木化の進行による健全性の低下に伴い、倒木・落枝の発生、根上りによる舗装の持ち上げなどの諸問題の顕在化や財政面の制約といった課題を抱えています。

このような状況を踏まえ、安全性の確保及び都市魅力の向上を図るとともに、管理コスト縮減にも対応するため、街路樹管理における取組の再構築を図り、適正な管理を進めていくことが必要となっています。



図 1-1 吹田市の街路樹



問題	内容	市内の事例	
見通しの障害・通行の支障	過密化による見通しの障害、不適切な位置への植栽による交通安全施設の視認性の低下、狭小空間への植栽による根上りなどが発生しています。	 <p data-bbox="718 526 837 548">見通しの障害</p>	 <p data-bbox="1069 526 1284 548">道路標識の視認性の低下</p>
倒木・落枝の発生	大径木化・老朽化、生育環境の悪化、過度な剪定などが、樹木の倒伏に繋がる場合があります。大径木化・老朽化した樹木に起因する事故が発生した場合は、被害が深刻化する可能性が高まります。	 <p data-bbox="734 1176 821 1198">倒木事故</p>	 <p data-bbox="1133 1176 1220 1198">落枝事故</p>
景観の悪化	枯損による景観の悪化や掛木間の相互干渉・競合による樹形の乱れなどが発生しています。	 <p data-bbox="726 1512 829 1534">景観の悪化</p>	 <p data-bbox="1125 1512 1228 1534">樹形の乱れ</p>
その他	周辺住民への悪影響（落枝、落葉、越境など）や維持管理費の増大などが発生しています。	 <p data-bbox="710 1848 837 1870">民地への越境</p>	 <p data-bbox="1093 1848 1260 1870">維持管理費の増大</p>

表 1-1 街路樹の有する諸問題

出典：吹田市道路・公園樹木適正管理指針（2018.3）

2. 目的

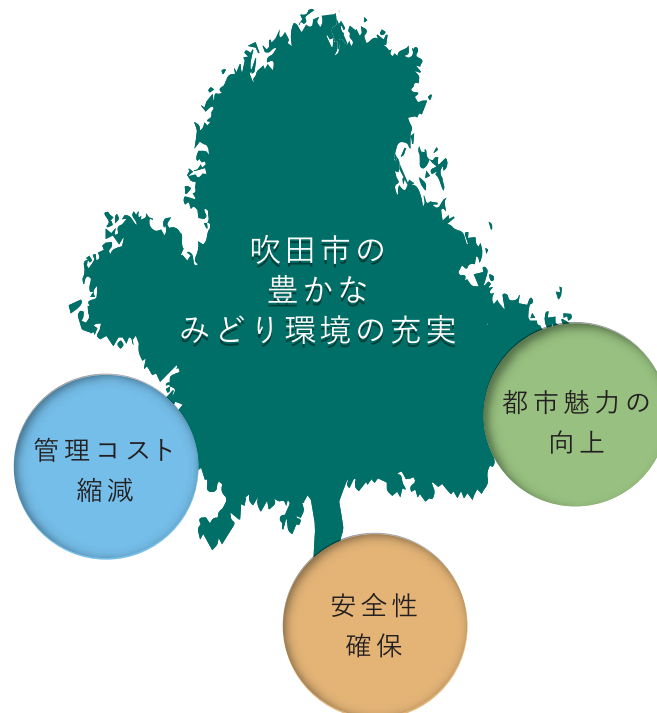
「吹田市街路樹再整備計画」(以下、本計画)は、吹田市における街路樹再整備の実行計画として、安全性の確保、都市魅力の向上、管理コストの縮減に資することを目的としています。

本計画は、市が管理する路線のうち、街路樹(高木)が植栽されている126路線(159区間)に対する街路樹再整備の実行計画として策定するものです。

街路樹の大径木化・高齢木化の進行に伴う諸課題に対し、路線・区間ごとの現状評価を踏まえた再整備の優先度や整備手法・工種を示すことで、事業の着実な進捗と将来を見据えた計画的な再整備・適正管理の推進を図り、豊かなみどり環境の充実による魅力ある道路景観形成と、街路樹機能を十分発揮できる健全な街路樹の再生によって、安全性の確保、都市魅力の向上、管理コストの縮減に資することを目的としています。

……吹田市街路樹再整備計画策定の目的……

街路樹の成長に伴う大径木化・高齢木化等の課題に対し、将来を見据えた計画的な再整備、適正管理の推進により、吹田市のブランドの一つである豊かなみどり環境の充実を図り、安全性の確保、都市魅力の向上、管理コストの縮減に資することを目的とする。



3. 計画の位置付け

本計画は、「吹田市道路・公園樹木適正管理指針（2018.3）」（以下、指針）に基づいて策定されるものであり、計画の策定にあたっては、街路樹に関する各種調査結果を反映するとともに、歩道整備に関する関連計画との整合性を図ります。

本計画は、指針に基づいて策定される街路樹再整備計画です。指針は、道路・公園植栽のうち高木及び中木の管理を対象としていますが、本計画は道路植栽（高木）を対象とした吹田市の再整備方針・実行計画として位置づけられるものです。

計画策定にあたっては、2014年度（平成26年度）より順次実施されている街路樹の健全度調査（実施中）等の結果を反映しながら更新を図っていく必要があります。

また、現在策定中である歩道整備に関する関連計画との整合性を図り、住民要望や再整備の実施状況などの街路樹を取りまく状況変化等を反映するため、5年後に改訂（見直し）を行うこととします。

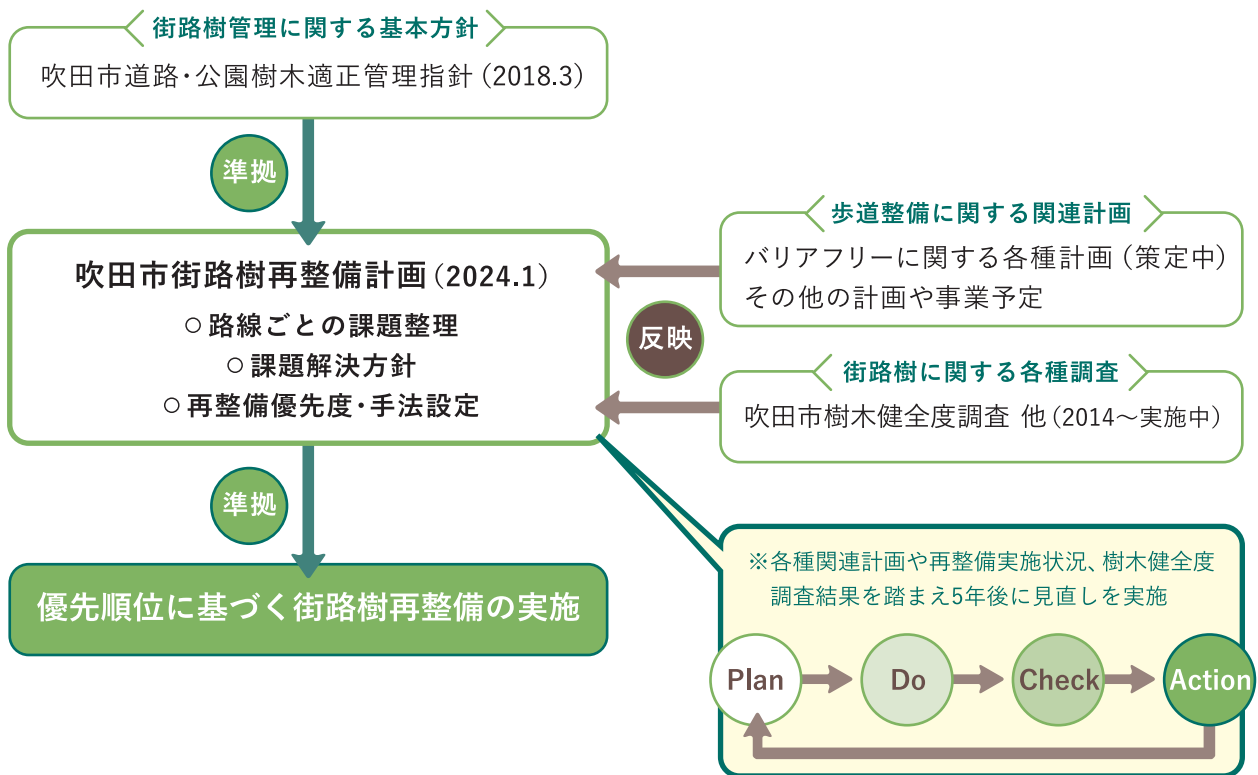


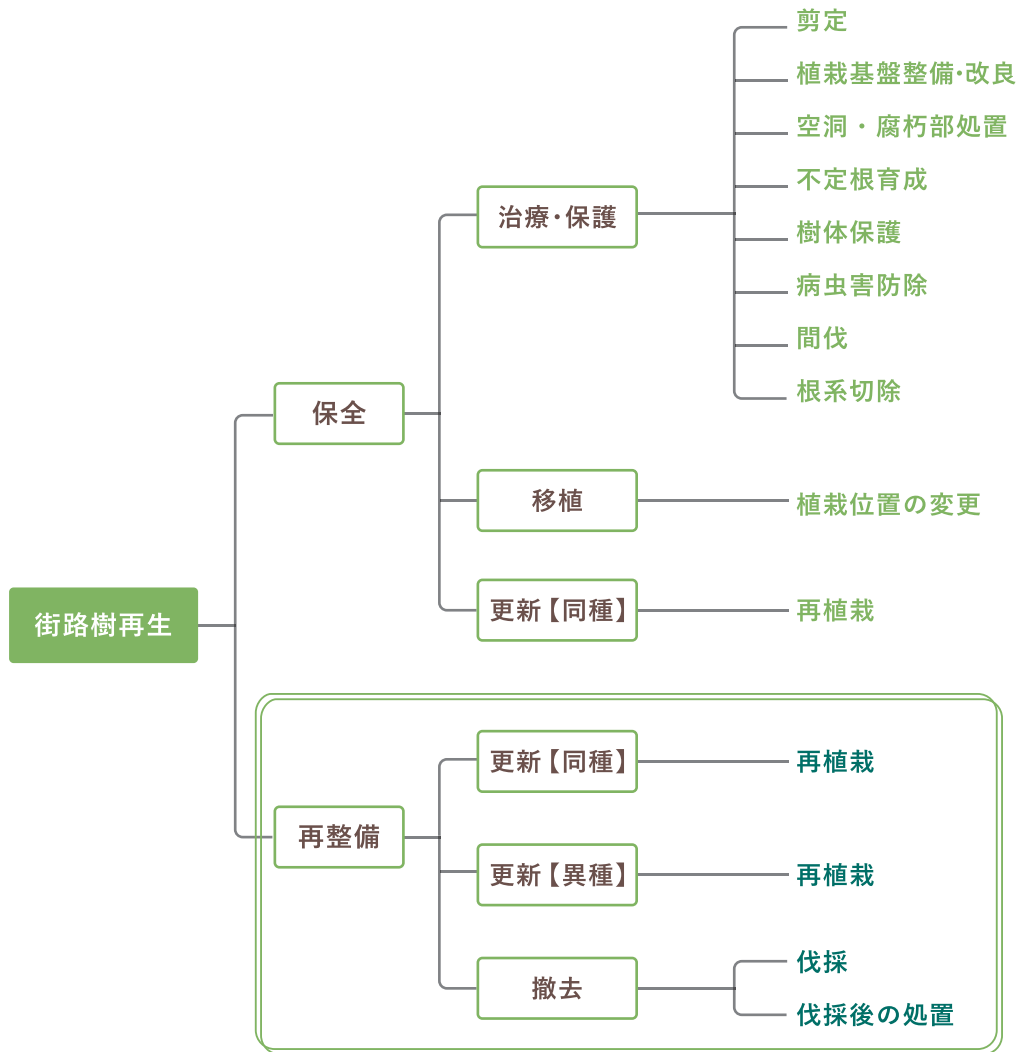
図 1-2 吹田市街路樹再整備計画の位置付け

1. 街路樹の再整備対策

本計画は、街路樹再生のうち「再整備」を対象とし、更新【同種】、更新【異種】、及び撤去の3つの対策について検討します。

街路樹再生における対応方針は、路線全体の街路樹をまとめりとして存続させる「保全」と、路線全体の街路樹を更新する「再整備」に大別され、本計画では再整備を対象とします。

さらに、再整備の対策としては、更新【同種】、更新【異種】、及び撤去に区分されます。



※更新【同種】は、保全と再整備で以下のように分類。
 保全：問題が発生した樹木のみを更新し、既存の街路樹による路線として維持。
 再整備：問題が発生した路線全体の樹木を更新し、新規の街路樹による路線に転換。

図 2-1 街路樹再生の体系と再整備対策

出典：街路樹再生の手引き(国土技術政策総合研究所 2016)

2. 再整備計画の実施単位

再整備計画の策定にあたっては、各路線において、樹種、道路構造、沿道状況等がほぼ一定とみなされる範囲を「区間」として設定し、これを実施単位とします。

道路樹木は、連続する並木により構成することを基本としています。このため、再整備計画の策定にあたっては、道路の各路線において、樹種、道路構造、沿道状況等の変化が少なくほぼ一定とみなされる部分を「区間」として設定し、この「区間」毎に再整備計画を検討していきます。

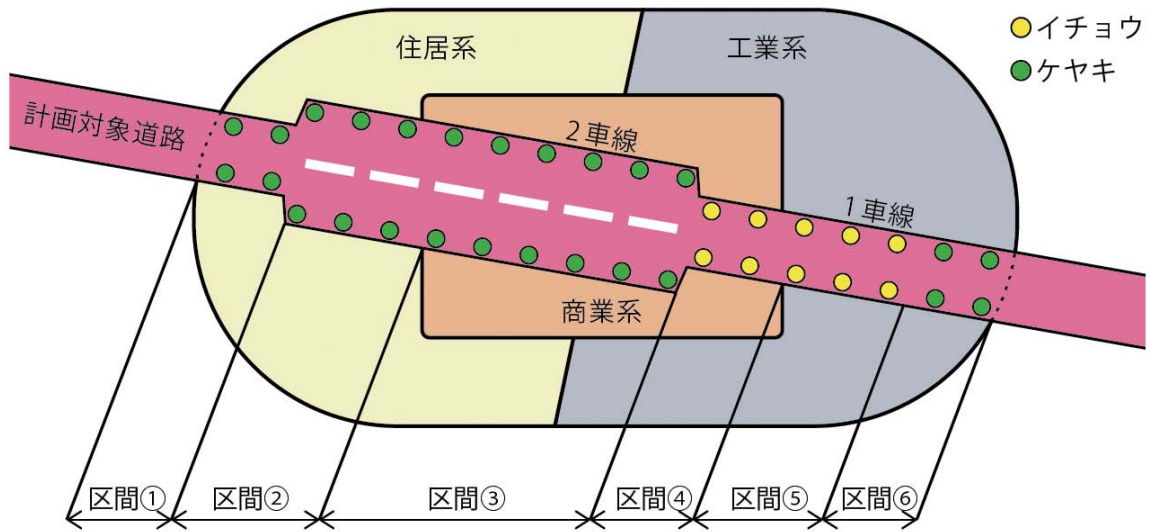


図 2-2 区間の設定イメージ

出典：吹田市道路・公園樹木適正管理指針(2018.3)

3. 再整備基準と評価方法

再整備計画は、指針に示された「再整備基準」に基づいて検討します。

再整備計画は、指針に示された4項目の「再整備基準」に基づいて再整備対象区間を抽出し、再整備の優先順位を検討します。再整備基準と評価方法を以下に示します。

再整備基準※		評価方法
再整備基準1	既に多くの樹木が伐採されており、良好な景観を維持することが困難な区間	<p>伐採木の割合</p> <p>○街路樹植栽本数に対する伐採本数の割合</p>
再整備基準2	根上りによる縁石や舗装の持ち上がり、ガードレールや道路標識との干渉が多く見られる区間	<p>根上り・道路付属物との競合等</p> <p>○街路樹の植栽本数に対する根上り発生箇所の割合や障害の程度</p> <p>○ガードレール等の道路付属物との競合等の発生箇所数や障害の程度</p>
再整備基準3	健全度調査において、外観診断の総合評価がDと判定された樹木が多くある区間	<p>外観診断総合評価 D 評価木の割合</p> <p>○街路樹植栽本数に対するD評価木※の割合</p> <p>※樹木健全度調査における外観診断総合評価D判定の樹木</p>
再整備基準4	現に健全な樹木が多くても、大径木化・高齢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区間	<p>健全な樹形及び良好な景観の維持</p> <p>○対象区間の歩道幅員条件等より設定される目標樹高に対する現況の平均樹高(樹高・枝張)との差異(ギャップ)</p>

表 2-1 再整備基準と評価方法

※出典：吹田市道路・公園樹木適正管理指針(2018.3)

4. 再整備計画検討の進め方

再整備計画の策定に向けて、再整備路線の抽出と優先度の設定を行ったうえで、再整備対策（更新・撤去）の選定、適用工種の検討を行います。

再整備計画の策定は、現況把握・課題整理の結果に基づき、再整備対象路線の抽出及び再整備優先度の設定を行ったうえで、再整備対策（更新・撤去）の選定、適用工種の検討を行います。以下に示すフローにしたがって検討を進めます。

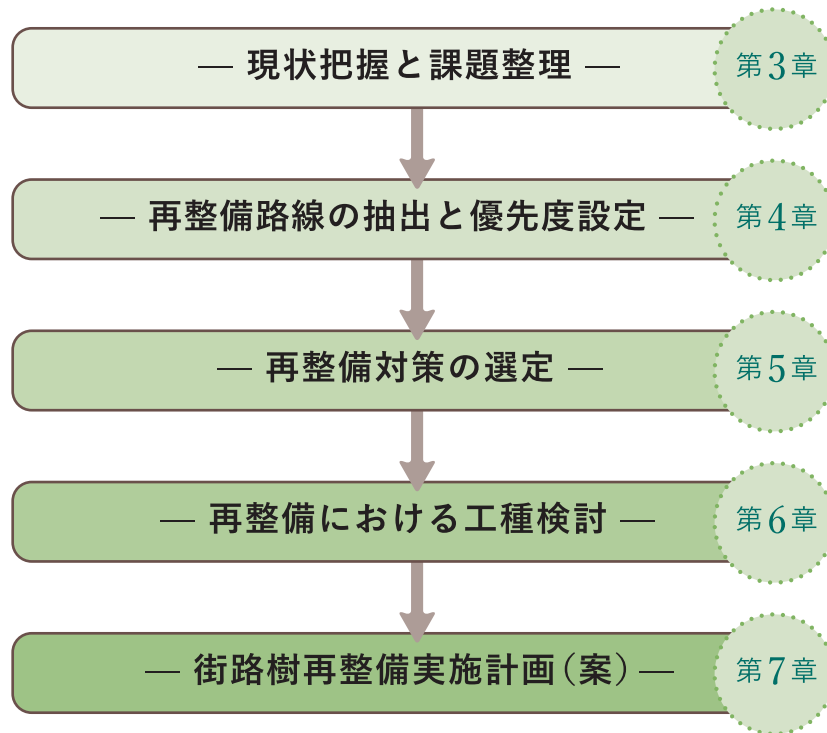


図 2-3 再整備計画 検討フロー

1. 実施方法と対象路線

再整備計画の検討にあたっては、「道路樹木管理基礎シート」及び「道路樹木再整備方針シート」により現状把握・課題整理を行います。

再整備計画の検討にあたっては、「道路樹木管理基礎シート」及び「道路樹木再整備方針シート」を用いて、街路樹の現状把握と課題の整理を行います。

「道路樹木管理基礎シート」により、対象路線（126 路線 / 159 区間）における樹木健全度等の現地調査結果を踏まえ、道路構造や沿道土地利用等の道路特性、道路樹木の植栽形態や樹種・樹高等の植栽状況を把握し、課題の整理を行います。

さらに「道路樹木再整備方針シート」により、前章で挙げた再整備基準とその評価項目に関する各区間の情報を踏まえ、再整備の必要性やその程度に関する評価を行います。なお、評価検討は、①植栽本数 10 本未満、②別途整備予定のある区間、③歩道がない区間を除いた「97 路線 / 121 区間」を対象路線としました。

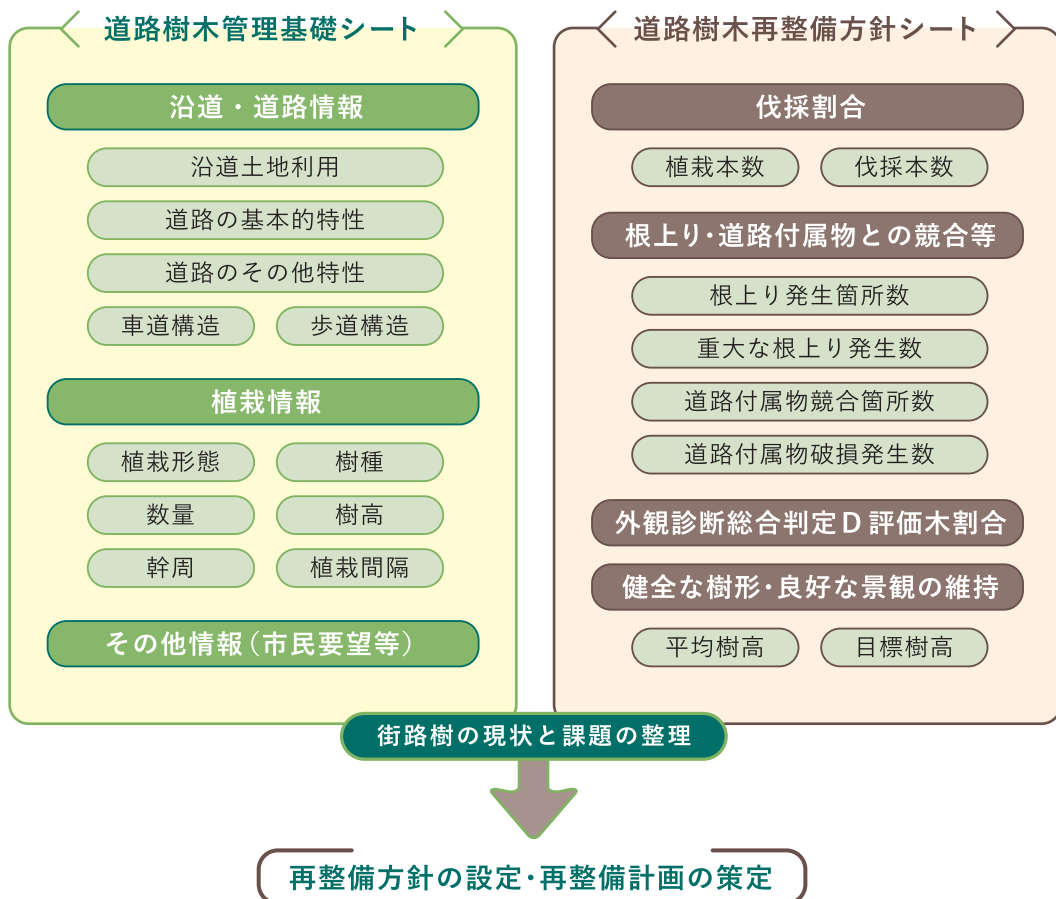


図 3-1 道路樹木管理基礎シート及び再整備方針シートによる現状と課題の整理

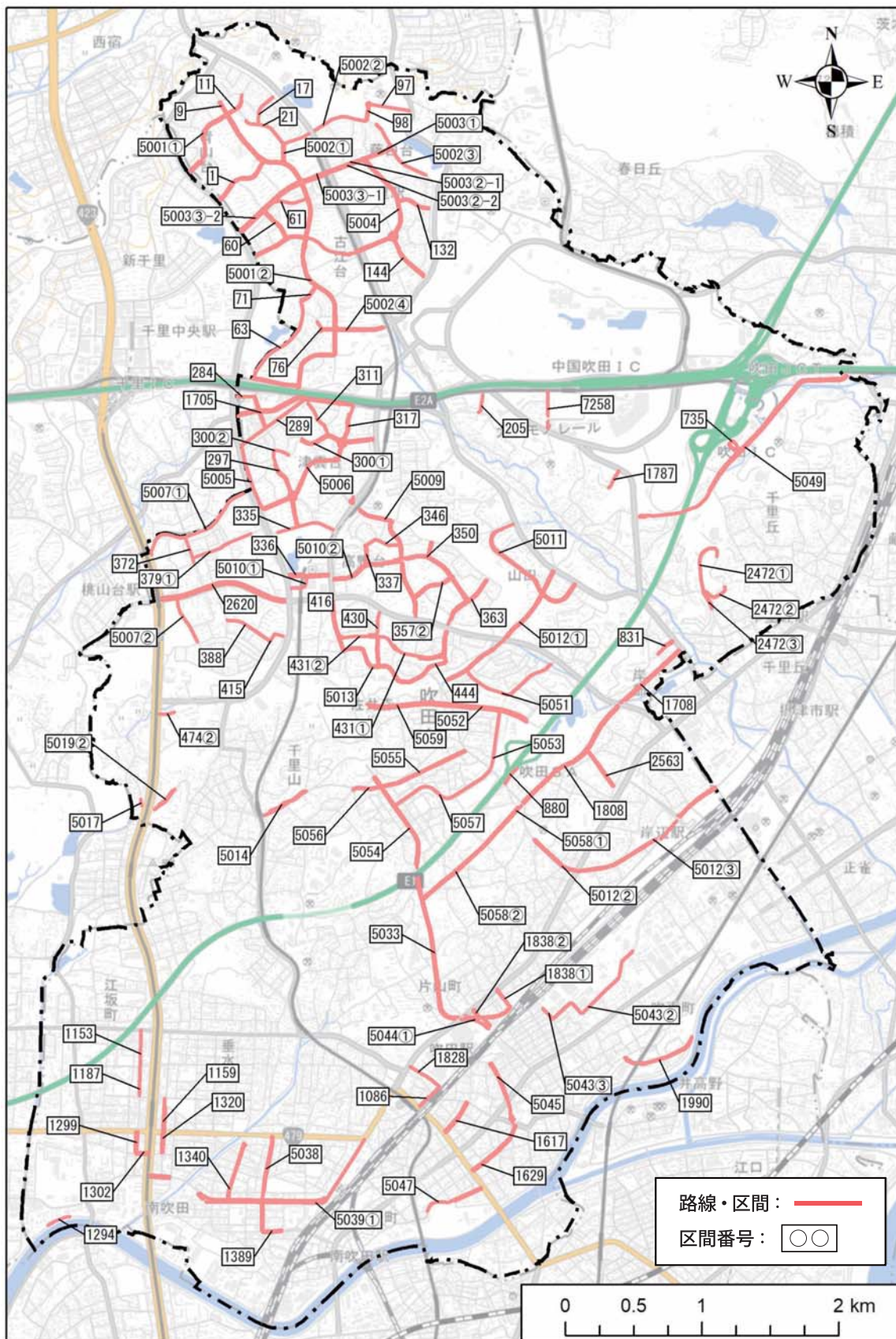


図 3-2 再整備検討対象路線(令和6年1月時点、97路線/121区間)位置図

道路樹木管理基礎シート

区間番号	〇〇〇	路線名	〇〇町△号線					
対象区間	△△駅交差点～△△町〇丁目〇番地先							
対象区間距離	〇.〇km	台帳図面No.	〇〇〇〇-〇〇〇〇-〇〇〇〇					
台帳樹木No.	YE〇〇〇〇〇～YE〇〇〇〇〇							
沿道・道路情報								
沿道土地利用								
住居地								
道路の基本的な特性								
地域特性	住居地域優先型							
交通特性	車両利用優先型(車道-2車線/歩道-有)							
ネットワーク特性	一般道路(区画・特殊街路)							
道路分類	住居地域のその他の一般道路							
道路のその他特性								
愛称道路「〇〇〇通り」	旧街道	通学路	歩道分離					
道路構造								
車道構造			歩道構造					
車道幅員	中央分離帯幅員	車線数	歩道幅員	植樹帯(樹)幅員	歩道有効幅員			
9m	0m	2車線	既存資料	2.5m	既存資料	0.9m	既存資料	1.6m
			現地確認	2.5～5.2m	現地確認	0.9～2.7m	現地確認	1.6～2.5m
			採用値	2.5～5.2m	採用値	0.9～2.7m	採用値	1.6～2.5m
植栽情報								
主な植栽形態								
■植樹柵 ■植樹帯 □緑地帯 □中央分離帯(ロータリー含む) □法面 □その他()								
植栽形態	樹種	数量	樹高	幹周	植栽間隔			
植樹柵・植栽帯	ケヤキ	〇〇本	10.4m	1.02m	6.0～8.0m			
その他情報								
市民要望	剪定要望あり(〇〇件)							
市民協働	-							

道路樹木再整備方針シート

道路樹木の諸問題及び再整備の必要性							
①伐採割合	植栽本数	伐採本数	伐採率		①評価	-	
	274本	18本	6.6%				
②根上り・道路付属物との競合等	根上り発生	個所数	発生率		②評価	根上り発生率	
		190箇所	既存資料	69.3%		悪い	
			現地確認	90.0%			
			採用値	90.0%			
		重大な障害※発生数	重大な障害※発生率			障害発生率	
	道路付属物等との競合発生	85箇所	既存資料	31.0%		悪い	
			現地確認	50.0%			
		採用値	50.0%		競合発生率		
		個所数	発生率		-		
	27箇所	9.9%		破損発生率			
破損発生数	破損発生率		-				
0箇所	0.0%		-				
③外観診断総合判定D評価木割合	D評価判定本数	D評価判定率		③評価	-		
	18本	6.6%					
④健全な樹形及び良好な景観の維持	平均樹高	目標樹高	ギャップ率		④評価	悪い	
	既存資料	10.4m	6.3m	173.0%			
	現地確認	10.9m					
採用値	10.9m						
再整備の必要性	必要						
解消すべき問題	通行への支障、車道や民地への越境等の周辺環境への影響						

※根上り範囲：歩行空間の80～100%、段差・ひび割れ2cm以上、隆起5cm以上、ポットホルルの発生のいずれかが該当

図 3-3 道路樹木管理基礎シート・道路樹木再整備方針シート

2. 再整備基準に対する街路樹の現況評価

(1) 再整備基準-1：街路樹の伐採割合（道路景観への影響）

街路樹の伐採割合（再整備基準-1）については、伐採割合の少ない区間（伐採割合10%未満）が大半でしたが、一部（2区間）でやや高く（伐採割合20%以上）、道路景観への影響が懸念される状況でした。

「再整備基準 -1：街路樹の伐採割合」については、対象区間内の多くの樹木が伐採されて街路樹の連続性が失われることにより、街路樹の並木景観を維持することが困難な状態（街路樹景観の阻害）となってしまうことが懸念されます。

対象区間では、区間内の街路樹の伐採割合が10%未満の区間が80%以上を占め、伐採木の少ない区間が大半でした。しかしながら、一部（2区間）では伐採割合が20%以上になっており、「道路景観への影響」により、良好な道路景観の維持に課題がある状態であることがわかりました。

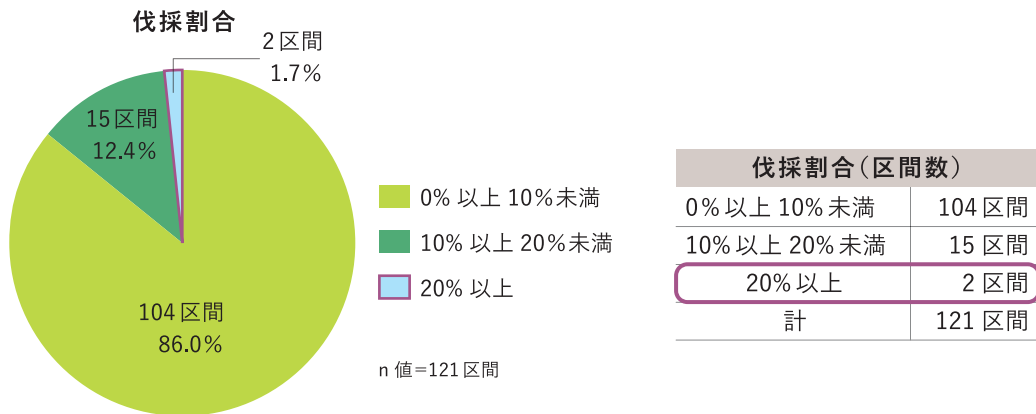


図 3-4 伐採割合別の区間数



図 3-5 伐採による道路景観への影響が見られる事例

2. 再整備基準に対する街路樹の現況評価

(2) 再整備基準-2：根上りの発生状況（歩行者の安全面への影響）

根上り発生状況（再整備基準-2）については、根上り発生割合 20%以上の区間が全体の75%を占め、大半の路線で根上りが発生している状況です。さらに、このうち、「重大な根上り」の発生割合が 50%以上の区間が 7 区間あり、歩行者の安全面への影響が特に大きいと言えます。

「再整備基準-2：根上り・道路付属物との競合」について、根上りの発生状況に着目すると、植栽本数に対する根上りの発生割合が 20%以上である区間が全体の 75%を占め、大半の路線で根上りが発生している状況が見られています。

根上りとは、街路樹が生長するにつれて根が太くなることで、根が歩道の縁石や舗装を持ち上げ、歩道がでこぼこになってしまう状態です。

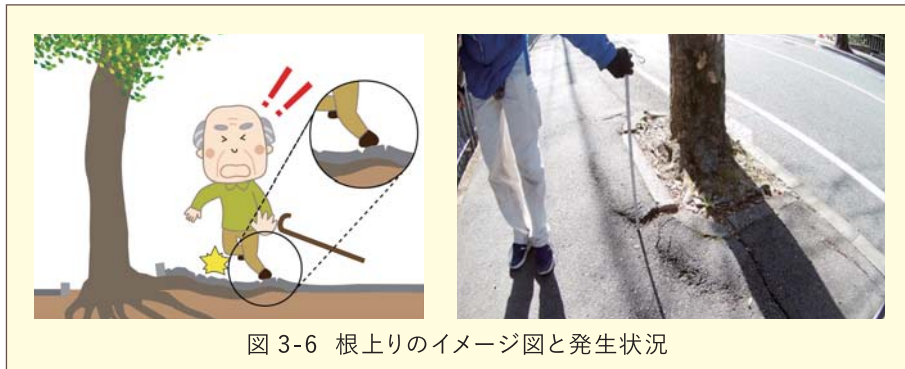


図 3-6 根上りのイメージ図と発生状況

さらに、根上りの発生状況として、「①根上り範囲が歩行空間の 80～100%を占める」、「②段差・ひび割れが 2cm 以上ある」、「③隆起が 5cm 以上ある」、「④ポットホールが発生している」のいずれかの条件に該当するものは、歩行者のつまずきや歩きにくさ等への影響が大きく、歩行者の安全で快適な通行を妨げている可能性が高いと判断し、「重大な根上り」とします。

歩行者の安全性に大きく影響する、この「重大な根上り」に着目した場合、植栽本数に対する重大な根上りの発生割合が 50%以上となっている区間が 7 区間確認されており、歩行者（特に高齢者や車いす利用者等）の安全な通行の妨げが懸念されます。

項目	該当条件 ^{※1}
① 根上り範囲	根上り範囲が歩道幅員の 80～100%を占める
② 段差・ひび割れ	段差・ひび割れが 2cm 以上ある
③ 隆起	隆起が 5cm 以上ある
④ ポットホールの発生 ^{※2}	ポットホールが発生している

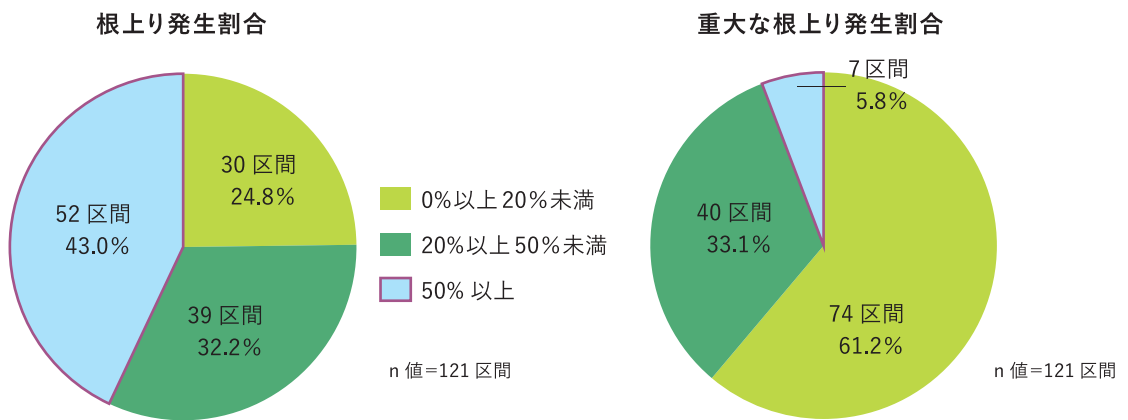
※1：根上り事象として①～④のいずれかが該当した場合、「重大な根上り」にあたる

※2：道路・歩道におけるアスファルト舗装のくぼみやへこみ、穴

表 3-1 「重大な根上り」の該当条件



図 3-7 根上りの発生事例



根上り発生割合		重大な根上り発生割合	
0% 以上 20% 未満	30 区間	74 区間	
20% 以上 50% 未満	39 区間	40 区間	
50% 以上	52 区間	7 区間	
計	121 区間	121 区間	

図 3-8 根上り・重大な根上り発生割合別の区間数

2. 再整備基準に対する街路樹の現況評価

(3) 再整備基準-3：外観診断総合評価D評価木の割合（主に道路景観への影響）

外観診断における総合評価D評価木（以下、D評価木）の割合（再整備基準-3）について、樹木健全度調査（以下、健全度調査）により外観診断が必要とされた樹木のある66区間（全体の約50%）を対象に確認したところ、区間全体の樹木本数に対する「D評価木割合10%以上」であった区間が11区間あることがわかりました。

「再整備基準-3：D評価木の割合」について、過年度に実施された健全度調査により外観診断が必要とされた樹木のある66区間（全体の約50%）を対象とし、区間全体の樹木本数に対し、外観診断の総合評価Dと評価された樹木本数の割合を確認しました。なお、外観診断の「D評価」は、「危険性を有しているが、すぐには倒伏、枝折れはしない」という基準であり、「空洞・腐朽等の異常が多い不健全な樹木」となります。

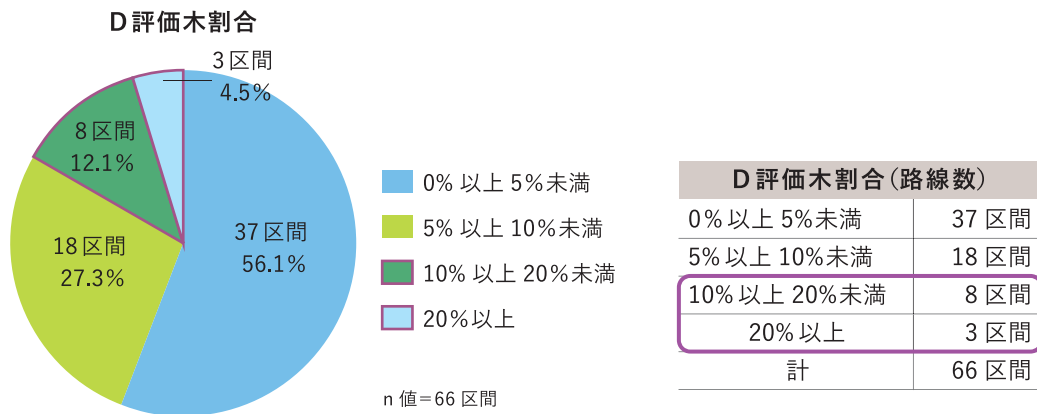


図 3-9 健全度D評価木発生割合別の区間数



図 3-10 不健全木の例

診断項目		評価基準					改善的措置 ・ 詳細診断 の必要性	
		A 健全	B 僅かな異状 がある	C 弱点が認められるが、 危険性は低い	D 危険性を有しているが、 すぐには倒伏、枝折れはしない	E 非常に高い危険性があり、 すぐ倒伏、枝折れする 恐れがある		
枝	結合部	①幹との結合部の腐朽(子実体)	無				有	○詳細診断
	本体	②樹皮を巻き込んだ結合	無			有(小)	有(大)	改善的措置
		③穿孔害虫	無		有(小)		有(大)	改善的措置
		④枯れ枝	無				有	改善的措置
		⑤ぶら下がり枝	無				有	改善的措置
		⑥腐朽・空洞・樹皮の枯死等	無		有 (樹皮の枯死等)	有 (空洞・腐朽が小)	有 (空洞・腐朽が大)	○詳細診断
	パラス頂上枝	⑦亀裂	無				有	改善的措置
		⑧枝葉の偏り(ライオンテイル)	無			有		改善的措置
		⑨主幹切断部(トッピンク)の腐朽	無				有	改善的措置
幹	本体	①開口空洞 [※]	無	芯に達しない 周囲長比率: 1/3未滿	芯に達しない 周囲長比率: 1/3以上	芯に達する 周囲長比率: 1/3未滿	芯に達する 周囲長比率: 1/3以上	○詳細診断
		②腐朽(子実体)	無			有(小)	有(大)	○詳細診断
		③亀裂	無			有(小)	有(大)	改善的措置
		④樹皮枯死・欠損	無		周囲長比率: 1/3未滿	周囲長比率: 1/3以上		○詳細診断
		⑤隆起	無			有(小)	有(大)	○詳細診断
		⑥打診音異常	無			有(小)	有(大)	○詳細診断
	結合部	⑦不完全な結合	無			有(小)	有(大)	改善的措置
	昆虫	⑧昆虫	無			有(小)	有(大)	○詳細診断
根株	本体	①腐朽(子実体)	無			有(小)	有(大)	○詳細診断
		②鋼棒貫入異常	無			有(小)	有(大)	○詳細診断
		③根株の切断	無	有(小)	有(大)			改善的措置
		④ガードリングルート	無		有(小)	有(大)		改善的措置
		⑤縁石の巻き込み	無	有(小)	有(大)			改善的措置
	基盤	⑥樹体の揺れ	無			有(小)	有(大)	○詳細診断
		⑦土壌との隙間	無			有(小)	有(大)	改善的措置
		⑧昆虫	無			有(小)	有(大)	○詳細診断
根系	露出根	①露出根の切断	無		有(小)	有(大)		○詳細診断
		②露出根の腐朽	無			有(小)	有(大)	○詳細診断
		③露出根皮の枯死・欠損	無	有(小)	有(大)			○詳細診断
	地中根	④土壌の盛り上がり	無			有(小)	有(大)	改善的措置
		⑤特殊な植栽基盤	無	有(小)	有(大)			改善的措置
		⑥土壌の流出	無	有(小)	有(大)			改善的措置
		⑦土壌の固結	無	有(小)	有(大)			改善的措置
		⑧周辺工事の影響	無	有(小)	有(大)			改善的措置

総合評価	危険度の評価基準
A	全ての項目が[A]
B	全ての項目が[B]以上
C	全ての項目が[C]以上
D	全ての項目が[D]以上
E	いずれかの項目に「E」がある

「D評価木」
として選定

過年度健全度調査結果より外観診断の総合評価Dと判定されたものを「D評価木」として選定。

※E評価された樹木は既に対策として伐採されているため考慮外としています。

出典：街路樹の倒伏対策の手引き 第2版【別冊】街路樹の点検・診断(国土技術政策総合研究所2019.2)

表 3-2 (参考) 外観診断の評価

2. 再整備基準に対する街路樹の現況評価

(4) 再整備基準-4：健全な樹形及び良好な景観の維持（道路景観・安全面への影響）

大径木化・高齢木化により健全な樹形や良好な景観の維持ができなくなる状況（再整備基準-4）について、目標樹高に対する現状の樹高との差（以下、ギャップ率）を検証した結果、9つの区間についてギャップ率が150%以上であり、現況の樹高が目標樹高に比べて1.5倍以上と大きく、車道や民地への越境や見通しの阻害等の様々な支障が生じる可能性が高い樹木を有する路線であることが確認されました。

大径木化について確認するため、樹種及び歩道幅員条件を踏まえて設定した「目標樹高」（望ましい樹形における樹高）に対する現状の「平均樹高」（各区間の現況樹高の平均）との差（ギャップ）を指標として検証しました。

目標樹高と平均樹高のギャップ率は、各区間において、樹種・歩道幅員条件より設定した目標樹高と現状の樹高（平均樹高）と比較を行い、目標樹高を100%とした場合の現状の樹高（平均樹高）の比率を「ギャップ率」として算出しています。ギャップ率150%以上は、平均樹高が目標樹高に比べて1.5倍以上大きくなっている状態であり、車道や民地への越境や見通しの阻害等の様々な支障が生じる可能性が高いと考えられます。

対象区間では、約80%がギャップ率120%未満であり、大半が目標樹高と同程度（歩道空間に適した）の樹形を維持していましたが、9つの区間については、ギャップ率が150%以上となっており、車道や民地への越境や見通しの阻害等の支障が生じる可能性が高い樹木を有する区間であることがわかりました。

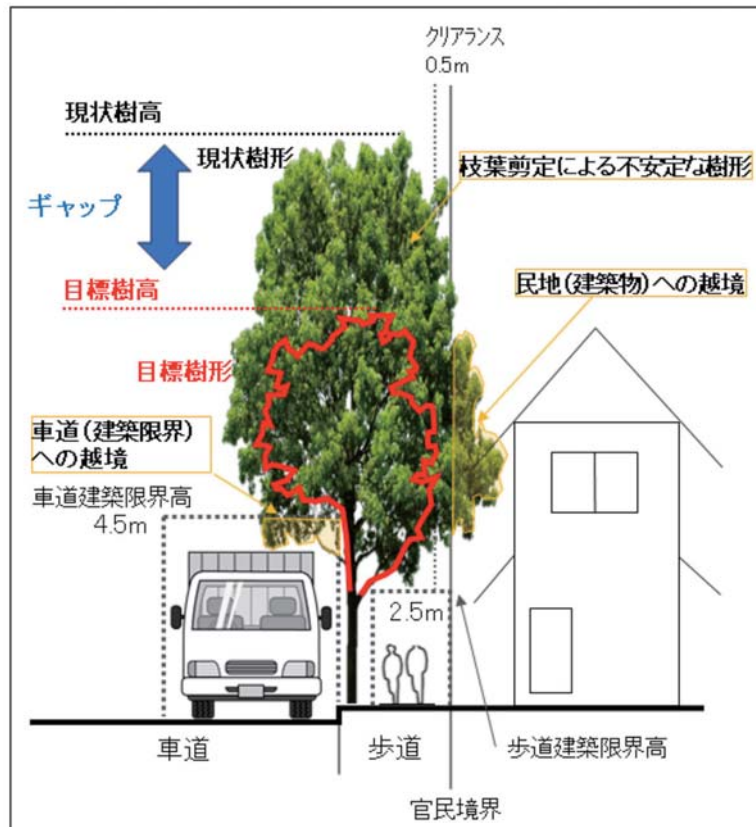


図 3-11 目標樹高と現況平均樹高とのギャップ率のイメージ

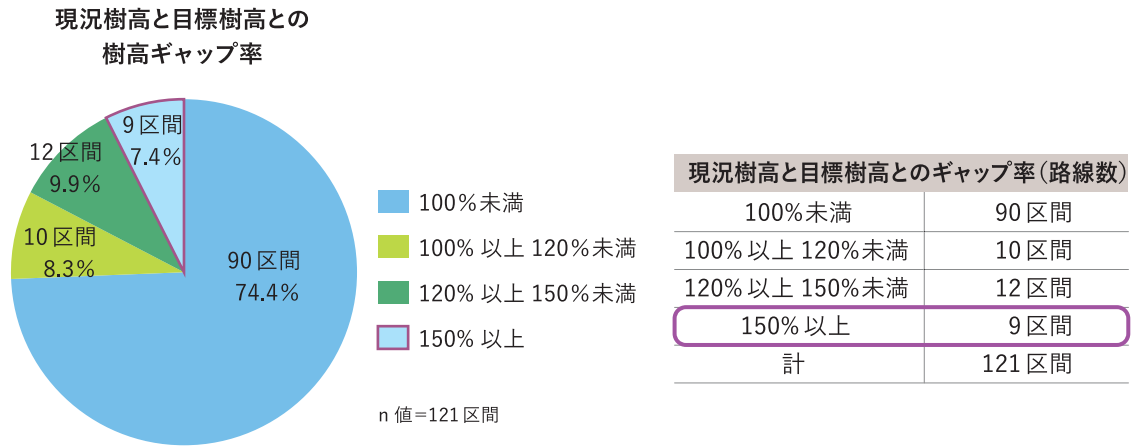


図 3-12 平均樹高と目標樹高とのギャップ率別の区間数



図 3-13 平均樹高と目標樹高とのギャップ率の高い区間の例

3. 再整備基準項目毎の課題整理

再整備基準の4つの項目のうち、特に「根上り(再整備基準-2)」は全体的に発生が見られ、かつ「重大な根上り」の発生割合の高い路線/区間が確認されました。

「大径木化(再整備基準-4)」は、一部の路線/区間において、目標樹高と現状の差(ギャップ)が大きく、車道や民地への越境や見通し阻害等の支障が生じる可能性が高いことが確認されました。

「伐採割合(再整備基準-1)」、「樹木健全度(再整備基準-3)」については、問題となる区間は比較的少ないものの、一部の路線/区間において景観阻害につながることを確認されました。

街路樹再整備基準の4つの項目について、対象となる道路の各路線・区間の現状を踏まえた主な課題事項は以下のとおりです。

1) 再整備基準-1：街路樹の伐採割合(伐採割合)

全体的には伐採割合の低い道路路線/区間が大半です。ただし、2つの区間のみ伐採割合が20%以上と比較的高かったことから、この2区間では「街路樹景観の阻害」が懸念されます。

2) 再整備基準-2：根上り・道路付属物との競合(重大な根上り)

ほとんどの路線/区間で根上りが発生している状況です。特に「重大な根上り」の発生状況に着目した場合、7つの区間について発生割合が50%以上と非常に高く、歩行者、特に高齢者や車いす利用者等の安全な通行の妨げが懸念されます。

3) 再整備基準-3：外観診断総合判定D評価木割合(樹木健全度)

D評価木(不健全木)の割合(植栽木全体本数に対する健全度調査によるD評価木本数の割合)が10%未満の区間が全体の約80%を占め、大半の区間では不健全な樹木は少ない状況です。一方で、D評価木の割合が比較的高い区間(10%以上)は11区間でした。

4) 再整備基準-4：健全な樹形及び良好な空間の維持(大径木化)

平均樹高と目標樹高との「ギャップ率」について検証し、対象路線/区間の約80%がギャップ率120%未満であり、大半が目標樹高と同程度(歩道空間に適した)の樹形を維持していることが確認されました。一方、9つの区間ではギャップ率が150%以上(現況樹高が目標樹高に比べて1.5倍以上)となっており、車道や民地への越境や見通しの阻害等の様々な支障が生じる可能性が高い樹木を有する路線/区間であることが確認されました。

1. 再整備対象路線の抽出と優先度設定の考え方

再整備基準における実施優先度や、課題の影響度を考慮し、優先的に再整備を行うことが必要な路線/区間を「再整備計画路線」として選定します。

再整備検討対象路線（97路線/121区間）に対し、優先的に再整備を行うことが必要な路線/区間を選定します。選定にあたっては、再整備基準項目1～4ごとに評価項目・評価目安を設定し、再整備の優先度が高い路線/区間を抽出します（再整備計画対象路線）。さらに、それぞれの再整備基準における課題（安全面や道路景観への影響）の影響度を踏まえ、優先的に再整備を行うことが必要な路線/区間を「再整備計画路線」として選定します。

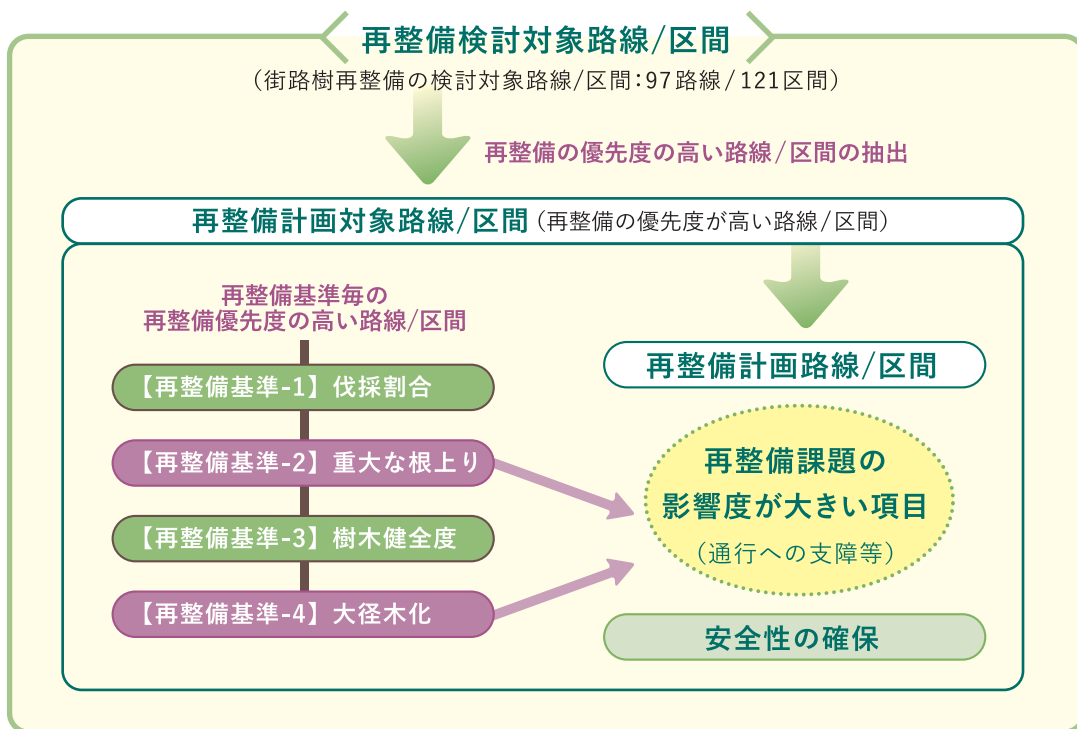


図 4-1 再整備対象路線の抽出と優先度設定の考え方

2. 再整備基準項目毎の評価項目及び評価目安

再整備計画対象路線の抽出・優先度設定に係る評価項目及び評価目安について、再整備基準項目ごとに設定しました。

再整備基準-1：伐採済本数の割合 … 20%以上

再整備基準-2：重大な根上り発生の割合 … 50%以上

再整備基準-3：健全度評価 D 判定（不健全木）本数の割合 … 10%以上

再整備基準-4：大径木化について路線の平均樹高と目標樹高との差異 … 150%以上

再整備検討対象路線における現状把握・課題整理の結果を踏まえ、再整備計画路線を選定するための評価項目について検討し、具体的な評価目安を設定しました。評価項目については、指針における再整備基準の各項目の課題事項を踏まえ、影響度がより高い項目を選定しました。さらに、各評価項目について、整備計画対象路線として抽出する判断の目安として、現状把握・課題整理の結果を踏まえ、再整備の緊急性等を考慮して設定しました。

各再整備基準における評価項目と評価目安を表 4-1 に示します。

再整備基準※		評価方法
再整備基準 1	既に多くの樹木が伐採されており、良好な景観を維持することが困難な区間	評価項目 【伐採済み本数】 街路樹植栽本数に対する伐採済み本数の割合
		評価目安 伐採割合 20%以上
再整備基準 2	根上りによる縁石や舗装の持ち上がり、ガードレールや道路標識との干渉が多く見られる区間	評価項目 【重大な根上り発生箇所】 街路樹の植栽本数に対する重大な根上り発生箇所の割合
		評価目安 重大な根上り発生割合 50%以上
再整備基準 3	健全度調査において、外観診断の総合評価が D と判定された樹木が多くある区間	評価項目 【外観診断 D 評価木】 街路樹植栽本数に対する D 評価木の割合
		評価目安 外観診断総合評価 D 評価割合 10%以上
再整備基準 4	現に健全な樹木が多くても、大径木化・高齢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区間	評価項目 【目標樹高に対する平均樹高】 対象区間の歩道幅員条件等より設定される目標樹形に対する現況平均樹高との差異（ギャップ）
		評価目安 平均樹高と目標樹高のギャップ率 150%以上

表 4-1 再整備計画対象路線選定に係る再整備基準の評価項目・評価目安

※出典：吹田市道路・公園樹木適正管理指針（2018.3）

3. 再整備における優先度設定の考え方

再整備における優先度については、「通行への支障」を再優先とし、次いで、「周辺環境への様々な支障」、「街路樹景観への支障」の順とします。

再整備の優先度設定の考え方については、各再整備基準における課題事項とその影響度を踏まえ、最も深刻な影響を与える「通行への支障（再整備基準-2）」を最優先とし、次いで「車道や民地への越境等周辺環境への支障（再整備基準-4）」、「街路樹景観への支障（再整備基準-1、3）」の順としました。

再整備計画の優先度設定フローを図4-2に、各評価項目について道路利用や景観に対する影響度を図4-3にそれぞれ示します。

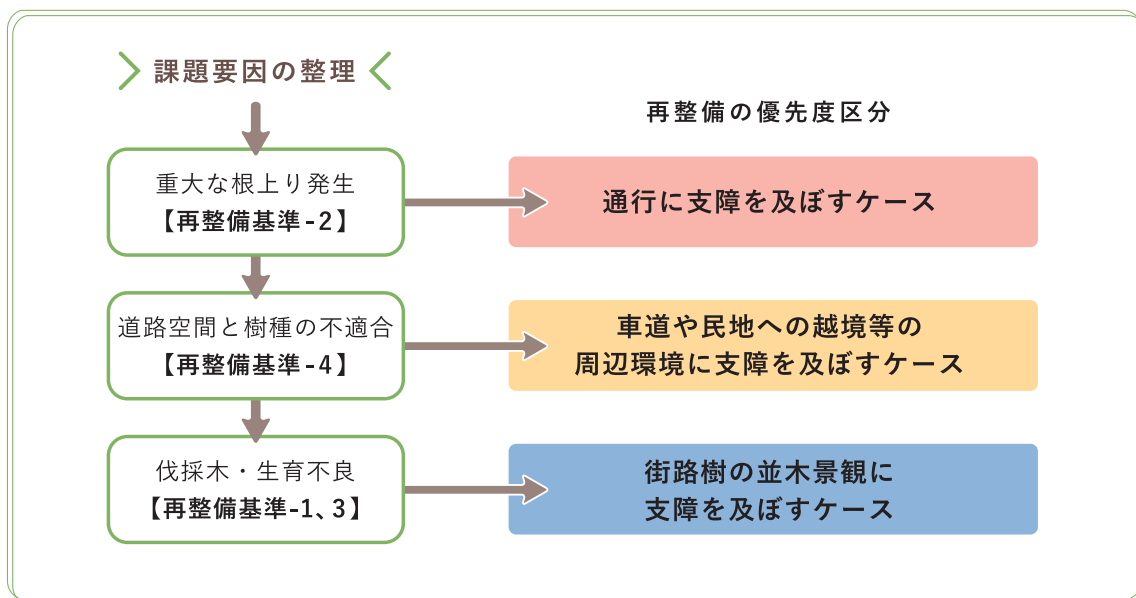
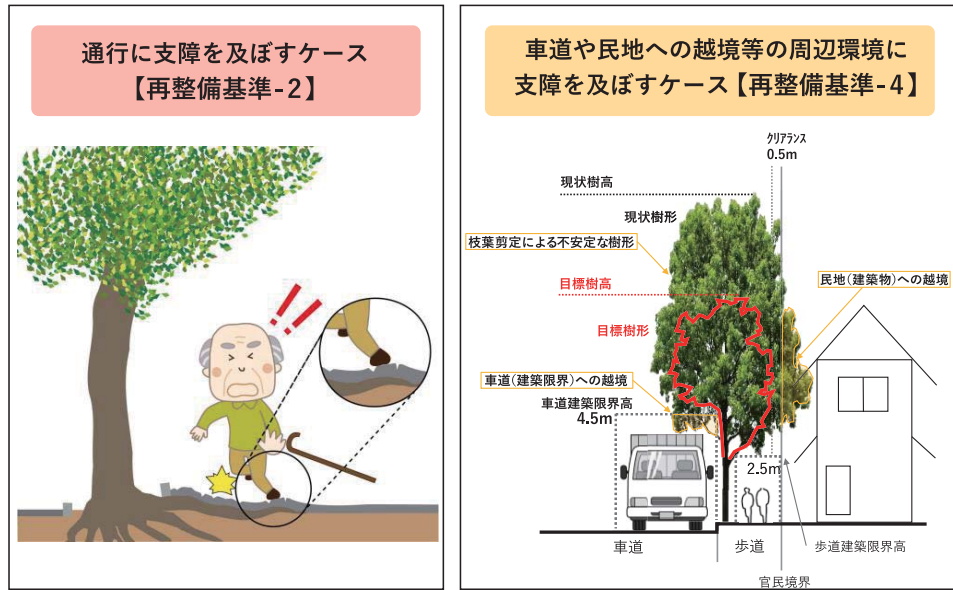


図 4-2 再整備計画の優先度設定フロー

《 課題の影響度が大きい：再整備基準-2、4 》

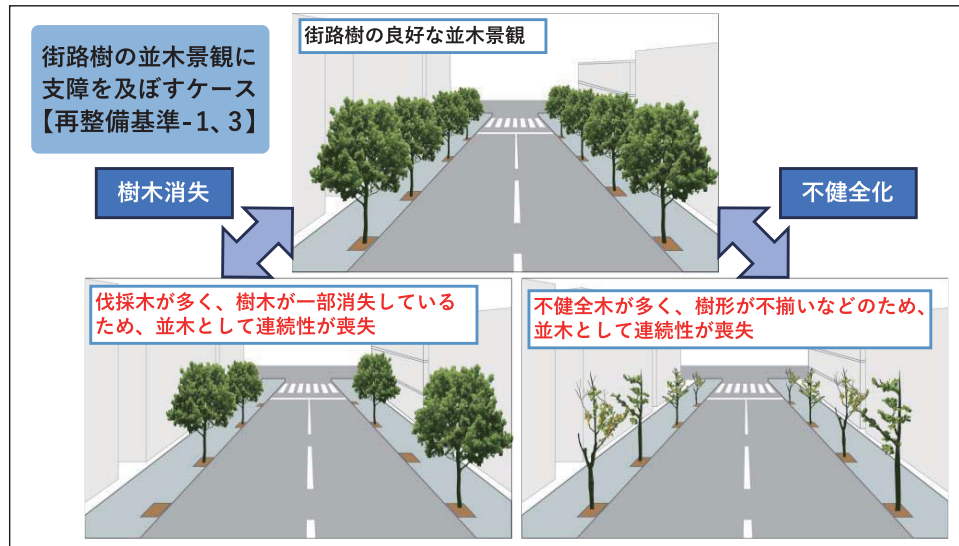


課題の影響度

根上りによる歩道の不陸や段差等で歩行者がつまずくなど、通行に支障：**深刻な影響**

大径木化した樹木が歩道空間に適した目標樹形より大きく、民地への越境等の周辺環境に様々な支障：**影響中程度**

《 課題の影響度が比較的小さい：再整備基準-1、3 》



課題の影響度

伐採木や不健全な樹木により、並木としての連続性が失われているため、街路樹としての並木景観の機能に支障：**影響小**

図 4-3 再整備優先度検討項目の影響度

4. 再整備対象路線の優先度検討（再整備計画路線の抽出）

再整備優先度の高い路線（15 区間）を「再整備計画路線」として抽出しました。

再整備優先度の検討結果を踏まえ、以下の整備優先度の高い区間を「再整備計画路線」として抽出しました。

- ・重大な根上り発生【再整備基準-2】：通行に支障を及ぼすケース
 - ・道路空間と樹種の不適合【再整備基準-4】：周辺環境に支障（車道・越境等）を及ぼすケース
- 再整備計画路線は、通行への支障が7区間、周辺環境への様々な支障が8区間、計15区間です。

区間番号	路線名	主な樹種	①伐採割合			②根上り・道路付属物との競合等			③外観診断 総合判定D 評価木割合	④健全な樹 形及び良好 な景観の 維持 樹高 ギャップ率	主な課題			
			植栽 本数	伐採 本数	伐採率	根上り発生		道路付属物 等との競合 発生 発生率			D評価 判定率	通行に支障 を及ぼす ケース	周辺環境 に支障を 及ぼす ケース	街路樹の 並木景観 に支障を 及ぼす ケース
						発生率	重大な障害 発生率							
63	古江台11号線	ナンキンハゼ	74	9	12.2%	100.0%	60.0%	0.0%	0.0%	90.8%	●			
97②	藤白台2号線	タイワンフウ	18	0	0.0%	83.3%	77.8%	100.0%	0.0%	86.5%	●			
317	津雲台34号線	クスノキ	37	3	8.1%	91.9%	59.5%	0.0%	8.1%	126.9%	●			
357②	高野台21号線	ケヤキ	35	1	2.9%	42.9%	11.4%		5.7%	155.9%		●		
444	佐竹台29号線	アメリカフウ	26	3	11.5%	90.0%	50.0%	11.5%	0.0%	108.0%	●			
474②	春日7号線	ケヤキ	10	0	0.0%	60.0%	50.0%		0.0%	77.6%	●			
735	清水1号線	ケヤキ	18	0	0.0%	90.0%	40.0%	0.0%	0.0%	175.0%		●		
1294	芳野町5号線	サクラ	26	0	0.0%	73.1%	57.7%	0.0%	0.0%	62.2%	●			
1990	川園日の出1号線	ケヤキ	123	7	5.7%	39.0%	9.8%	0.0%	5.7%	190.9%		●		
2563	岸部北118号線	クロマツ	22	4	18.2%	18.2%	18.2%	4.5%	13.6%	154.4%		●	●	
5009①	津雲高野線	ケヤキ	48	3	6.3%	100.0%	30.0%	10.4%	2.1%	167.0%		●		
5011	山田西団地中央線	ケヤキ	201	13	6.5%	20.9%	9.0%	5.0%	3.5%	167.0%		●		
5012①	山田佐井寺岸部線	ケヤキ	186	4	2.2%	70.0%	30.0%	4.3%	7.0%	253.8%		●		
5017	春日中央線	サクラ	13	0	0.0%	61.5%	30.8%	0.0%	0.0%	188.9%		●		
5049	中央環状山田東線	ケヤキ	274	18	6.6%	90.0%	50.0%	9.9%	6.6%	173.4%	●	●		

○○% (赤い網掛けの箇所)：①～④の各評価項目において評価目安（4章2項 p.21）に該当する項目

表 4-2 再整備優先度の高い路線（再整備計画対象路線）

1. 再整備対策の概要

再整備は、①再植栽【同種】、②再植栽【異種】、③撤去の3つの対策とします。

街路樹再生における対応方針は、第2章で述べたとおり「保全」と「再整備」に分けられ、基本的には保全を前提としますが、街路樹を取り巻く環境条件によって既存街路樹の継承が難しい場合には「再整備」の「更新（再植栽）」を検討します。ただし、既存の街路樹が道路交通の支障になっている場合において、街路樹が発現している緑化機能の程度が小さい場合には道路交通の安全確保を優先して「撤去」することも考えられます。

このように、「再整備対策」は、保全対策のみでは課題解決できない場合で、かつ現在植栽されている樹木（既植木）の撤去を伴う場合に対する対策として以下表5-1の3つとします。

- ①再植栽【同種】：既植木の伐採・撤去後、改めて同じ樹種（高木）を植栽
- ②再植栽【異種】：既植木の伐採・撤去後、異なる樹種（高木又は中木）を植栽
- ③撤去：既植木を伐採・撤去

手法	概要	適用条件※1
再植栽【同種】	街路樹に発生した問題に伴って街路樹を更新する必要が生じた場合において、再度、同様の緑化機能を継承するため、改めて同じ種類の高木を植栽する。	<ul style="list-style-type: none"> ✓道路分類上、高規格道路、主要な道路、住宅地域の幹線道路、商業地域の道路、工業地域の道路に該当 ✓愛称道路等の特定道路※2
再植栽【異種】	街路樹に発生した問題に伴って街路樹を更新する必要が生じた場合において、樹種特有の問題を解決することや、従来と異なる緑化機能（修景機能等）を創出するために、異なる種類の高木、又は中木を植栽する。	<ul style="list-style-type: none"> ✓道路分類上、高規格道路、主要な道路、住宅地域の幹線道路、住宅地域の車両利用優先型一般道路・その他一般道路、商業地域の道路、工業地域の道路に該当
撤去	撤去は、狭小な植栽空間（歩道空間も含む）に植栽された街路樹が、経年的な成長により植栽空間を越境したことで道路交通に支障を及ぼしている場合において、安全で快適な道路交通を確保するために、伐採して撤去する。	<ul style="list-style-type: none"> ✓道路分類上、狭小な一般道路に該当

※1：道路分類上の再整備の基本的な考え方は次ページ表5-2参照（狭小な一般道路は「原則として道路緑化廃止」）

※2：特定道路とは、愛称道路、緑化重点地区、伝統文化道路、歴史的地区・景観形成地区・風致地区、駅前通り等シンボルロード、バリアフリー道路特定事業に該当するもの

表5-1 再整備対策の概要

道路分類	概要・再整備方針	イメージ
高規格道路	<p>住居地域又は商業地域に配置される近隣自治体との広域交通ネットワークを担う道路。</p> <p>【再整備方針】大木となる並木形成等により、シンボルロードとしての風格を形成</p>	
主要な道路	<p>住居地域又は商業地域に配置される市内の地域交通ネットワークを担う道路</p> <p>【再整備方針】高木による連続した並木を形成（樹木等による歩車道分離）</p>	
住宅地域の幹線道路	<p>住居地域に配置される市内の各住区を結ぶ道路</p> <p>【再整備方針】高木による連続した並木を形成（樹木等による歩車道分離）</p>	
住宅地域の車両利用優先型一般道路	<p>住居地域に配置される住区内道路</p> <p>【再整備方針】中木による連続した並木を形成</p>	
住宅地域のその他一般道路	<p>住居地域に配置される住区内道路</p> <p>【再整備方針】中木による連続した並木を形成</p>	
商業地域の道路	<p>商業地域に配置される住区内道路又は市内の各住区を結ぶ道路</p> <p>【再整備方針】緑陰形成のための高木を配置</p>	
工業地域の道路	<p>工業地域に配置される住区内道路</p> <p>【再整備方針】同一樹種による連続した樹木を植栽（広めの植栽間隔 12m～15m 程度により見通し確保）</p>	
狭小な一般道路	<p>住居地域に配置される住区内道路</p> <p>【再整備方針】原則として道路緑化を廃止</p>	

表 5-2 (参考) 指針に示す道路分類上の再整備の基本的な考え方

出典：吹田市道路・公園樹木適正管理指針(2018.3)

2. 優先度区分別の再整備対策選定手順

再整備対策は、優先度区分別（①通行に支障を及ぼすケース、②周辺環境に様々な支障を及ぼすケース、及び③街路樹景観に支障を及ぼすケース）についてそれぞれ検討し、選定しました。

再整備対策は、再整備の優先度区分である、①通行に支障を及ぼすケース、②周辺環境に様々な支障を及ぼすケース、及び③街路樹景観に支障を及ぼすケースについて、それぞれ検討し、選定しました。以下、ケース毎に選定結果を示します。

(1) ケース1：通行に支障を及ぼすケース

通行に支障を及ぼすケースの再整備対策の選定手順及び選定結果はそれぞれ図5-1、表5-3に示す通りです。

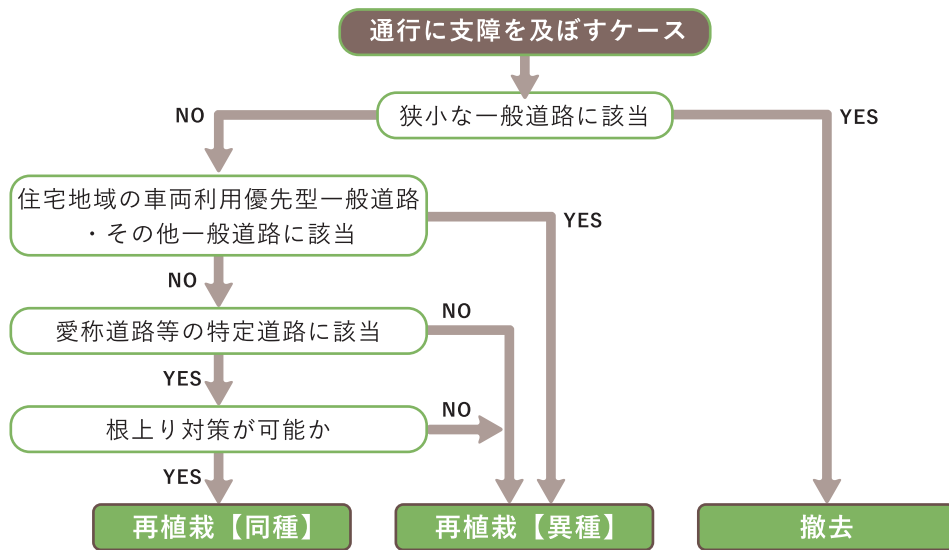


図 5-1 再整備対策の選定手順（ケース1：通行に支障を及ぼすケース）

道路分類	再整備の基本的な考え方 (指針)	選定条件		再整備対策		
		愛称道路等の 特定道路※1	根上り 対策	再植栽 【同種】	再植栽 【異種】	撤去
高規格道路	大木となる並木形成 シンボルロード	該当	対策可	●		
		該当なし	不可		●	
・ 主要な道路 ・ 住宅地域の幹線道路	高木による並木形成	該当	対策可	●		
		該当なし	不可		●	
・ 住宅地域の車両利用優先型 一般道路 ・ 住宅地域のその他の一般道路	中木による並木形成	—	—	●※2	●	
商業地域の道路	緑陰形成のための高木配置	該当	対策可	●		
		該当なし	不可		●	
工業地域の道路	同一樹種による連続植栽 (広い植栽間隔:12~15m)	該当	対策可	●		
		該当なし	不可		●	
狭小な一般道路	道路緑化の廃止	—	—			●

※1：特定道路とは、愛称道路、緑化重点地区、伝統文化道路、歴史的地区・景観形成地区・風致地区、駅前通り等シンボルロード、バリアフリー道路特定事業に該当するもの

※2：特定道路については、根上り対策が可能な場合や住民要望がある場合は、再植栽【同種】も選択肢の一つとするもの

表 5-3 再整備対策の選定（ケース1：通行に支障を及ぼすケース）

(2) ケース2：周辺環境に様々な支障を及ぼすケース

周辺環境に様々な支障を及ぼすケースの再整備対策の選定手順及び選定結果はそれぞれ図5-2、表5-4に示す通りです。

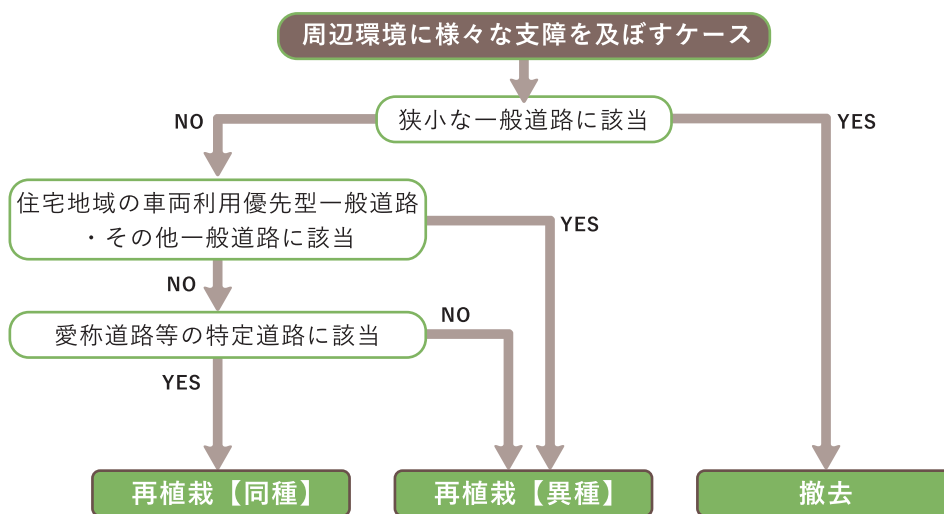


図5-2 再整備対策の選定手順（ケース2：周辺環境に様々な支障を及ぼすケース）

道路分類	再整備の基本的な考え方 (指針)	愛称道路等の 特定道路 ※1	再整備対策		
			再植栽 【同種】	再植栽 【異種】	撤去
高規格道路	大木となる並木形成 シンボルロード	該当	●		
		該当なし		●	
・主要な道路 ・住宅地域の幹線道路	高木による並木形成	該当	●		
		該当なし		●	
・住宅地域の車両利用優先型 一般道路 ・住宅地域のその他の一般道路	中木による並木形成	—	●※2	●	
商業地域の道路	緑陰形成のための高木配置	該当	●		
		該当なし		●	
工業地域の道路	同一樹種による連続植栽 (広い植栽間隔:12~15m)	該当	●		
		該当なし		●	
狭小な一般道路	道路緑化の廃止	—			●

※1：特定道路とは、愛称道路、緑化重点地区、伝統文化道路、歴史的地区・景観形成地区・風致地区、駅前通り等シンボルロード、バリアフリー道路特定事業に該当するもの

※2：特定道路については、根上り対策が可能な場合や住民要望がある場合は、再植栽【同種】も選択肢の一つとするもの

表5-4 再整備対策の選定（ケース2：周辺環境に様々な支障を及ぼすケース）

(3) ケース3：街路樹景観に支障を及ぼすケース

街路樹景観に支障を及ぼすケースの再整備対策の選定手順及び選定結果はそれぞれ図5-3、表5-5に示す通りです。

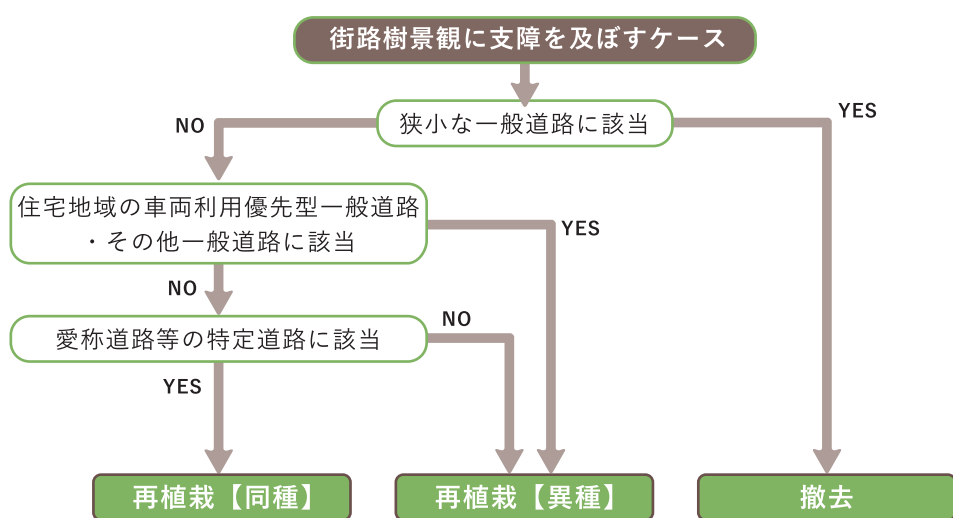


図5-3 再整備対策の選定手順（ケース3：街路樹景観に支障を及ぼすケース）

道路分類	再整備の基本的な考え方 (指針)	愛称道路等の 特定道路※1	再整備対策		
			再植栽 【同種】	再植栽 【異種】	撤去
高規格道路	大木となる並木形成 シンボルロード	該当	●		
		該当なし		●	
・主要な道路 ・住宅地域の幹線道路	高木による並木形成	該当	●		
		該当なし		●	
・住宅地域の車両利用優先型 一般道路 ・住宅地域のその他の一般道路	中木による並木形成	—	●※2	●	
商業地域の道路	緑陰形成のための高木配置	該当	●		
		該当なし		●	
工業地域の道路	同一樹種による連続植栽 (広い植栽間隔:12~15m)	該当	●		
		該当なし		●	
狭小な一般道路	道路緑化の廃止	—			●

※1：特定道路とは、愛称道路、緑化重点地区、伝統文化道路、歴史的地区・景観形成地区・風致地区、駅前通り等シンボルロード、バリアフリー道路特定事業に該当するもの
 ※2：特定道路については、根上り対策が可能な場合や住民要望がある場合は、再植栽【同種】も選択肢の一つとするもの

表5-5 再整備対策の選定（ケース3：街路樹景観に様々な支障を及ぼすケース）

1. 再整備対策毎の工種

再整備対策毎の工種については、整備後の管理を考慮した工種・樹種を用いる。

再整備対策毎の対象工種については、整備後の管理を考慮した工種・樹種を用います。

再植栽【同種】については、根上り対策の必要性に応じて、根系誘導耐圧基盤工を併用し、再植栽【異種】については、再植栽後管理を考慮した樹種を使用することを基本とします。

再整備対策毎の対象工種の内訳は以下に示す通りです。

再整備対策	工種案							
	撤去工		植栽工			植栽基盤工		舗装工
	高木植栽・抜根 ※1	植樹柵ブロック・舗装撤去 ※2	高木植栽 ※3	中木植栽	植栽なし(舗装) ※4	植栽基盤(根上り対策) ※5	植栽基盤 ※6	植樹柵ブロック・舗装設置
再植栽【同種】	●	●	●	—	—	●	—	●
	●	●	●	—	—	—	●	●
再植栽【異種】	高木	●	●	—	—	—	●	●
	中木	●	●	—	●	—	●	●
撤去	●	●	—	—	●	—	—	—

※1：高木伐採・抜根（積込運搬・処分含む）

※2：植樹柵ブロック・舗装撤去（積込運搬・処分含む）

※3：高木植栽（支柱設置含む）

※4：植栽なし（舗装設置）

※5：植栽基盤・根系誘導耐圧基盤設置（床堀・埋め戻し・残土処分含む）

※6：植栽基盤（床堀・埋め戻し・残土処分含む）

表 6-1 再整備対策毎の工種案

2. 再植栽における植栽樹種

再植栽（異種）の候補樹種として、クロガネモチ、イロハモミジ、サルスベリ、常緑ヤマボウシが挙げられます。

再植栽【異種】の場合の植え替え後の候補樹種として、以下に示す4種（クロガネモチ、イロハモミジ、サルスベリ、常緑ヤマボウシ）が挙げられます。

種名	クロガネモチ	イロハモミジ	サルスベリ	常緑ヤマボウシ
写真				
区分	常緑樹	落葉樹	落葉樹	常緑樹
自然樹高	15m	5m	15m	5m
耐乾性	△	○	○	△
耐暑性	○	○	○	○
景観資源	実	紅葉	花	花
特徴	葉や果実に芳香有り	枝が広がらず、狭い場所に適している	夏の間花が咲き続ける、幹肌が特徴的	小ぶりで樹形が整いやすい

表 6-2 再植栽【異種】における植栽候補樹木一覧

3. 根上り対策工(根系誘導耐圧基盤工)

再植栽(同種)の場合、必要に応じて根上り防止対策工として根系誘導耐圧基盤工を併用します。

再植栽【同種】の場合、根上り対策として根系誘導耐圧基盤工を施工する可能性があります。根上り対策の概要を以下に示します。

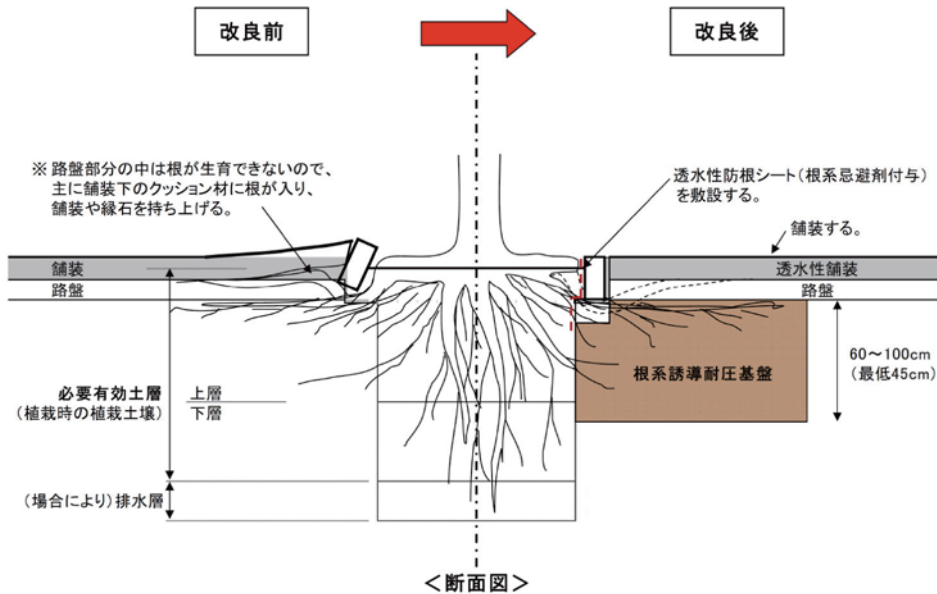
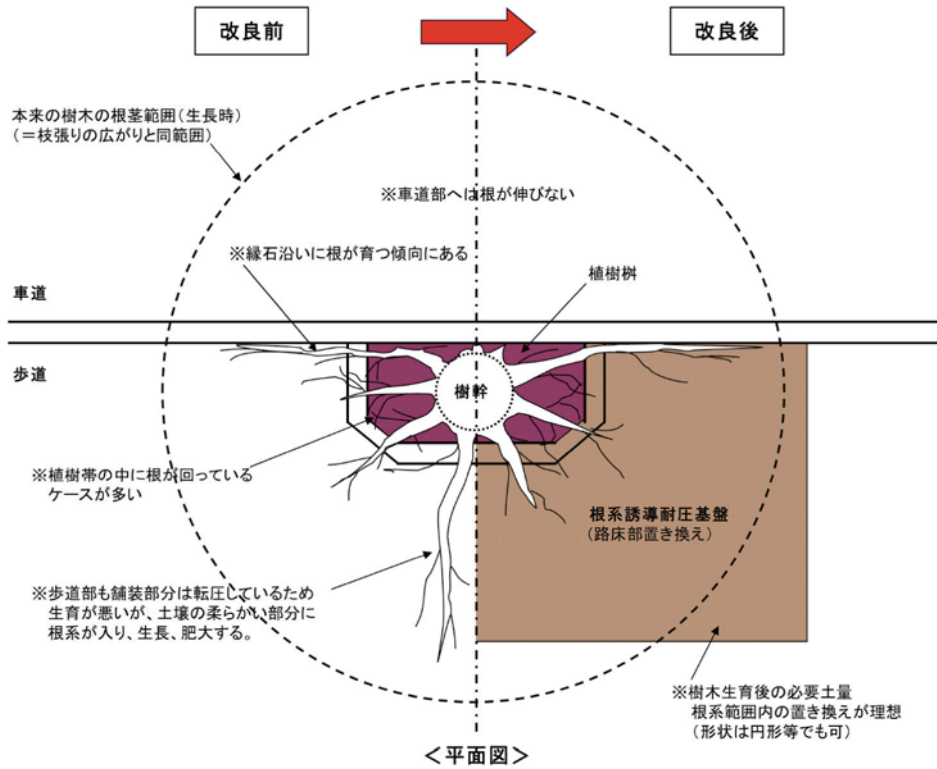


図 6-1 根上り対策(根系誘導耐圧基盤工)の概要

街路樹再整備実施計画(案)

令和6年1月時点における「街路樹再整備実施計画(案)」として、対象路線15箇所の再整備対策(案)を設定しました。ただし、今後、関連計画等との整合、住民要望への対応等を踏まえて適宜更新を図っていくこととします。

再整備対象路線(97路線/121区間)のうち、再整備優先度が高い「再整備計画路線」15路線(4章4節で選定)に関する再整備対策について検討し、①再植栽【同種】2路線、②再植栽【異種】13路線を設定しました。ただし、再植栽【異種】については、今後、住民要望等を踏まえ、適宜植栽樹種に関して変更を図っていく必要があります。

また、本計画対象路線及び整備対策については、関連計画等との整合性等を図り、必要に応じて更新していくこととします。

再整備実施計画路線毎の再整備対策を表7-1に、各路線の位置図を図7-1にそれぞれ示します。

区間番号	路線名	道路分類	特定道路	主な課題	主な樹種	施工情報		再整備対策		
						施工本数(本)	施工延長(km)	再植栽【同種】	再植栽【異種】	撤去
5409	中央環状山田東線	居住地域のその他一般道路	愛称道路(千里丘あおば通り)	通行に支障を及ぼすケース	ケヤキ	274	1.9	(●※)	●	
63	古江台11号線	居住地域のその他一般道路	—		ナンキンハゼ	74	1.0		●	
97②	藤白台2号線	居住地域のその他一般道路	—		タイワンフウ	18	0.2		●	
317	津雲台34号線	居住地域の車両利用優先型一般道路	景観形成地区		クスノキ	37	0.3	(●※)	●	
444	佐竹台29号線	居住地域のその他一般道路	—		アメリカフウ	26	0.2		●	
474②	春日7号線	居住地域の車両利用優先型一般道路	—		ケヤキ	10	0.1		●	
1294	芳野町5号線	工業地域の道路	—		サクラ	26	0.2		●	
2563	岸部北118号線	居住地域の車両利用優先型一般道路	伝統文化道路	周辺環境に様々な支障を及ぼすケース	クロマツ	22	0.3	(●※)	●	
357②	高野台21号線	居住地域のその他一般道路	景観形成地区		ケヤキ	35	0.3	(●※)	●	
735	清水1号線	居住地域の車両利用優先型一般道路	—		ケヤキ	18	0.2		●	
1990	川園日の出1号線	居住地域のその他一般道路	—		ケヤキ	123	0.5		●	
5009①	津雲高野線	居住地域のその他一般道路	—		ケヤキ	48	0.3		●	
5011	山田西団地中央線	居住地域のその他一般道路			ケヤキ	201	1.1		●	
5012①	山田佐井寺岸部線	居住地域の幹線道路	愛称道路(こもれば通り)		ケヤキ	186	1.1	●		
5017	春日中央線	商業地域の道路	緑化重点地区	サクラ	13	0.1	●			

※根上り対策が可能な場合や住民要望がある場合は、再植栽【同種】も選択肢の一つとする。

表7-1 再整備計画路線(15路線)における再整備対策(令和6年1月時点)

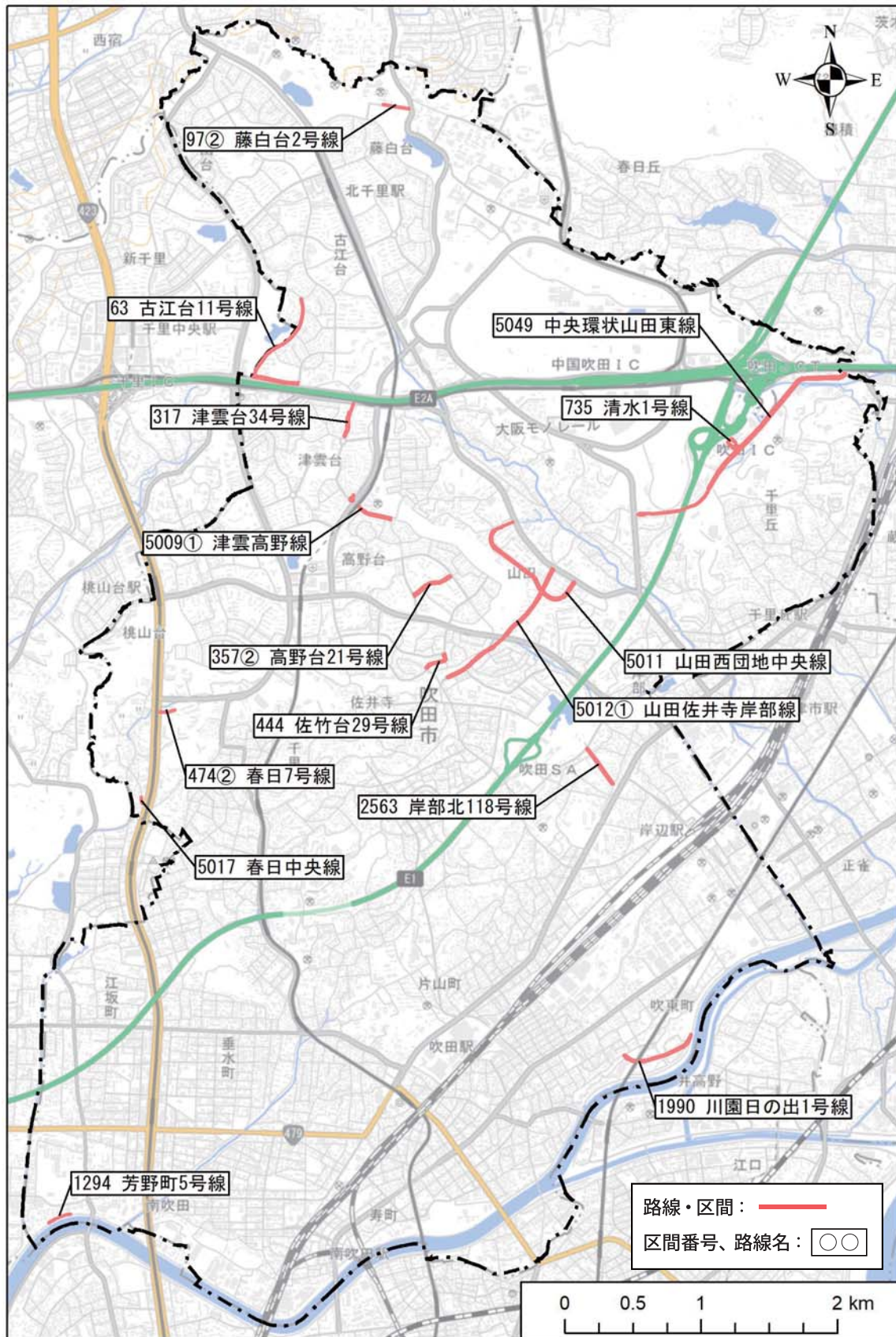


図 7-1 再整備計画路線(令和6年1月時点)位置図

1. 再整備対象路線「97路線/121区間」

1) 対象路線 / 区間の概要

区間番号	路線名	主な樹種	再整備基準項目毎の現状把握※1								該当する再整備優先度区分※2			道路のその他特性※3 (●:該当路線、○:一部該当路線)								
			①伐採割合			②根上り・道路付属物との競合等				③外観診断総合判定り評価割合	④健全な樹形及び良好な景観の維持	通行支障	周辺支障	景観支障	愛称道路	緑化	伝統	歴史	シンボル	バリフリ	景観	風致
			捕獲本数	伐採本数	伐採率	根上り発生		道路付属物等との競合発生	D評価判定率													
			発生率	重大な根上り発生率	発生率	発生率	D評価判定率	樹高ギャップ率														
1	青山台1号線	ナンキンハゼ	58	9	15.5%	80.0%	40.0%	0.0%	6.9%													
9	青山台9号線	ナンキンハゼ	12	1	8.3%	100.0%	33.0%	33.3%	0.0%													
11	青山台11号線	ナンキンハゼ	20	0	0.0%	55.0%	30.0%	0.0%	0.0%													
17	青山台17号線	ナンキンハゼ	19	0	0.0%	90.0%	40.0%	5.3%	5.3%													
21	青山台21号線	ナンキンハゼ	46	3	6.5%	70.0%	10.0%	2.2%	2.2%													
60	古江台8号線	シマトネリコ	40	0	0.0%	50.0%	10.0%	2.5%	2.5%													
61	古江台9号線	シンジュ	24	3	12.5%	40.0%	30.0%	12.5%	4.2%													
63	古江台11号線	ナンキンハゼ	74	9	12.2%	100.0%	60.0%	0.0%	0.0%	●												
71	古江台19号線	ナンキンハゼ	20	0	0.0%	75.0%	35.0%	0.0%	0.0%													
76	古江台24号線	ナンキンハゼ	13	2	15.4%	38.5%	23.1%	0.0%	0.0%													
97①	藤白台2号線	トウカエデ	14	1	7.1%	28.6%	28.6%	128.6%	0.0%													
97②	藤白台2号線	タイワフウ	18	0	0.0%	83.3%	77.8%	100.0%	0.0%	●												
98	藤白台3号線	トウカエデ	24	0	0.0%	40.0%	0.0%	4.2%	0.0%													
132	藤白台37号線	トウカエデ	32	0	0.0%	90.0%	20.0%	0.0%	3.1%													
144	藤白台49号線	トウカエデ	48	0	0.0%	56.3%	22.9%	20.8%	2.1%										○	●		
205	山田東4号線	ケヤキ	15	1	6.7%	53.3%	13.3%	20.0%	0.0%													
284	津雲台1号線	クスノキ	52	1	1.9%	80.0%	40.0%	0.0%	7.7%													
289	津雲台8号線	クスノキ	82	3	3.7%	39.0%	14.6%	0.0%	1.2%													
297	津雲台14号線	クスノキ	56	2	3.6%	76.8%	42.9%	0.0%	16.1%		●											
300①	津雲台17号線	クスノキ	61	1	1.6%	87.2%	42.6%	16.4%	4.9%											○		
300②	津雲台17号線	クスノキ	10	0	0.0%	80.0%	10.0%	10.0%	83.2%		●											
311	津雲台28号線	クスノキ	25	2	8.0%	24.0%	12.0%	0.0%	0.0%													
317	津雲台34号線	クスノキ	37	3	8.1%	91.9%	59.5%	0.0%	8.1%	●											●	
327	津雲台44号線	クスノキ	73	4	5.5%	67.1%	42.5%	0.0%	1.4%													
335	津雲台52号線	クスノキ	17	0	0.0%	52.9%	29.4%	0.0%	0.0%													
336	津雲台53号線	クスノキ	23	0	0.0%	78.3%	26.1%	0.0%	8.7%											●		
337	高野台1号線	ケヤキ	18	2	11.1%	66.7%	38.9%	5.6%	5.6%													
346	高野台10号線	ハナミズキ	21	2	9.5%	23.8%	4.8%	4.8%	4.8%													
350	高野台14号線	ハナミズキ	15	0	0.0%	14.0%	0.0%	0.0%	0.0%													
357②	高野台21号線	ケヤキ	35	1	2.9%	42.9%	11.4%	5.7%	155.9%	●											●	
363	高野台27号線	ハナミズキ	30	1	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%													
372	竹見台1号線	アケビ	14	0	0.0%	60.0%	0.0%	0.0%	0.0%													
378①	竹見台8号線	アケビ	26	1	3.8%	46.2%	23.1%	3.8%	0.0%													
388	桃山台9号線	クロガネモチ	22	0	0.0%	10.0%	0.0%	0.0%	0.0%													
415	桃山台36号線	クロガネモチ	14	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%													
416	佐竹台1号線	タイワフウ	16	1	6.3%	78.0%	33.0%	0.0%	12.5%		●										●	
430	佐竹台15号線	アメリカフウ	37	0	0.0%	80.0%	40.0%	0.0%	0.0%											○		
431①	佐竹台16号線	タイワフウ	113	0	0.0%	27.4%	11.5%	46.9%	1.8%													
431②	佐竹台16号線	タイワフウ	30	0	0.0%	60.0%	30.0%	0.0%	0.0%												●	
444	佐竹台29号線	アメリカフウ	26	3	11.5%	90.0%	50.0%	11.5%	0.0%	●												
474②	春日7号線	ケヤキ	10	0	0.0%	60.0%	50.0%	0.0%	0.0%	●												
735	清水1号線	ケヤキ	18	0	0.0%	90.0%	40.0%	0.0%	0.0%	●												
831	山田南3号線	サクラ	21	4	19.0%	14.3%	9.5%	0.0%	9.5%													
880	岸部北43号線	トウカエデ	14	0	0.0%	92.9%	21.4%	0.0%	0.0%													
1086	西の庄町4号線	クスノキ	16	0	0.0%	70.0%	0.0%	0.0%	6.3%													
1153	江坂町50号線	トウカエデ	15	0	0.0%	50.0%	10.0%	0.0%	0.0%													
1159	江坂町56号線	アメリカフウ	37	0	0.0%	35.1%	18.9%	0.0%	2.7%													
1187	豊津町12号線	トウカエデ	12	0	0.0%	16.7%	16.7%	0.0%	0.0%													
1294	芳野町5号線	サクラ	26	0	0.0%	73.1%	57.7%	0.0%	0.0%	●												
1299	江の木町5号線	アメリカフウ	30	0	0.0%	60.0%	20.0%	0.0%	0.0%													
1302	江の木町8号線	アメリカフウ	13	1	7.7%	43.0%	0.0%	0.0%	0.0%													
1320	広芝町7号線	アメリカフウ	27	0	0.0%	25.9%	11.1%	0.0%	0.0%													
1340	南金田11号線	ハナミズキ	29	1	3.4%	13.0%	0.0%	0.0%	3.4%													
1389	南吹田17号線	サルスベリ	22	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	9.1%													
1617	内本町5号線	クロガネモチ	30	0	0.0%	53.3%	23.3%	0.0%	0.0%													
1629	内本町17号線	クロガネモチ	58	0	0.0%	36.2%	17.2%	3.4%	0.0%													
1705	津雲台54号線	クスノキ	56	3	5.4%	66.1%	42.9%	7.1%	1.8%													
1708	山田南9号線	ユリノキ	90	4	4.4%	37.8%	3.3%	0.0%	0.0%													
1787	山田東88号線	クスノキ	17	0	0.0%	52.9%	41.2%	0.0%	0.0%													
1808	岸部北57号線	ユリノキ	130	6	4.6%	70.0%	20.0%	2.3%	0.0%													
1828	西の庄町5号線	ハナミズキ	23	3	13.0%	0.0%	0.0%	0.0%	4.3%													

※1 本文字が再整備基準項目毎の評価項目
赤文字(赤ハッチ)が評価目安に該当する箇所

※2 通行支障：通行に支障を及ぼすケース
周辺支障：周辺環境に支障を及ぼすケース
景観支障：街路樹の並木景観に支障を及ぼすケース

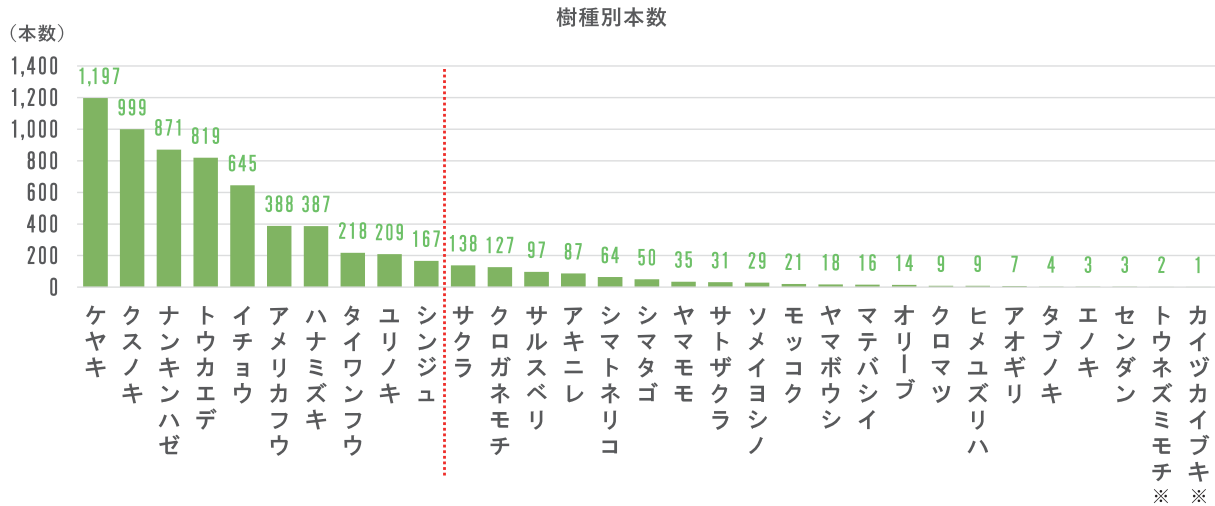
※3 緑化：緑化重点地区内道路
伝統：伝統文化道路
歴史：歴史的地区
シンボル：駅前通り等シンボルロード
バリフリ：バリアフリー道路特定事業
景観：景観形成地区
風致：風致地区

資料編・表-1 (1/2) 再整備対象路線(令和6年1月時点、97路線/121区間) 一覧

1. 再整備対象路線「97路線/121区間」

2) 樹木特性

● 樹種別植栽本数

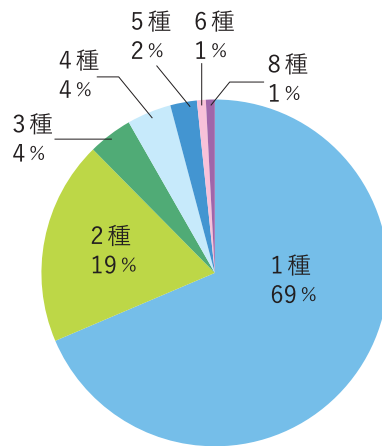


※植栽本数2本の樹木：(トウネズミモチの他) メタセコイア、ウメ、モミジ、コブシ、コノテガシワ、ネグンドカエデ

※植栽本数1本の樹木：(カイヅカイブキの他) アラカン、ブラタナス、ビワ、シュロ、カロリナポプラ、ゲッケイジュ、ナワシログミ、ハンノキ、リンゴ

資料編・図-1 樹種別植栽本数 (---は上位10種の区切り)

● 路線/区間別樹種数

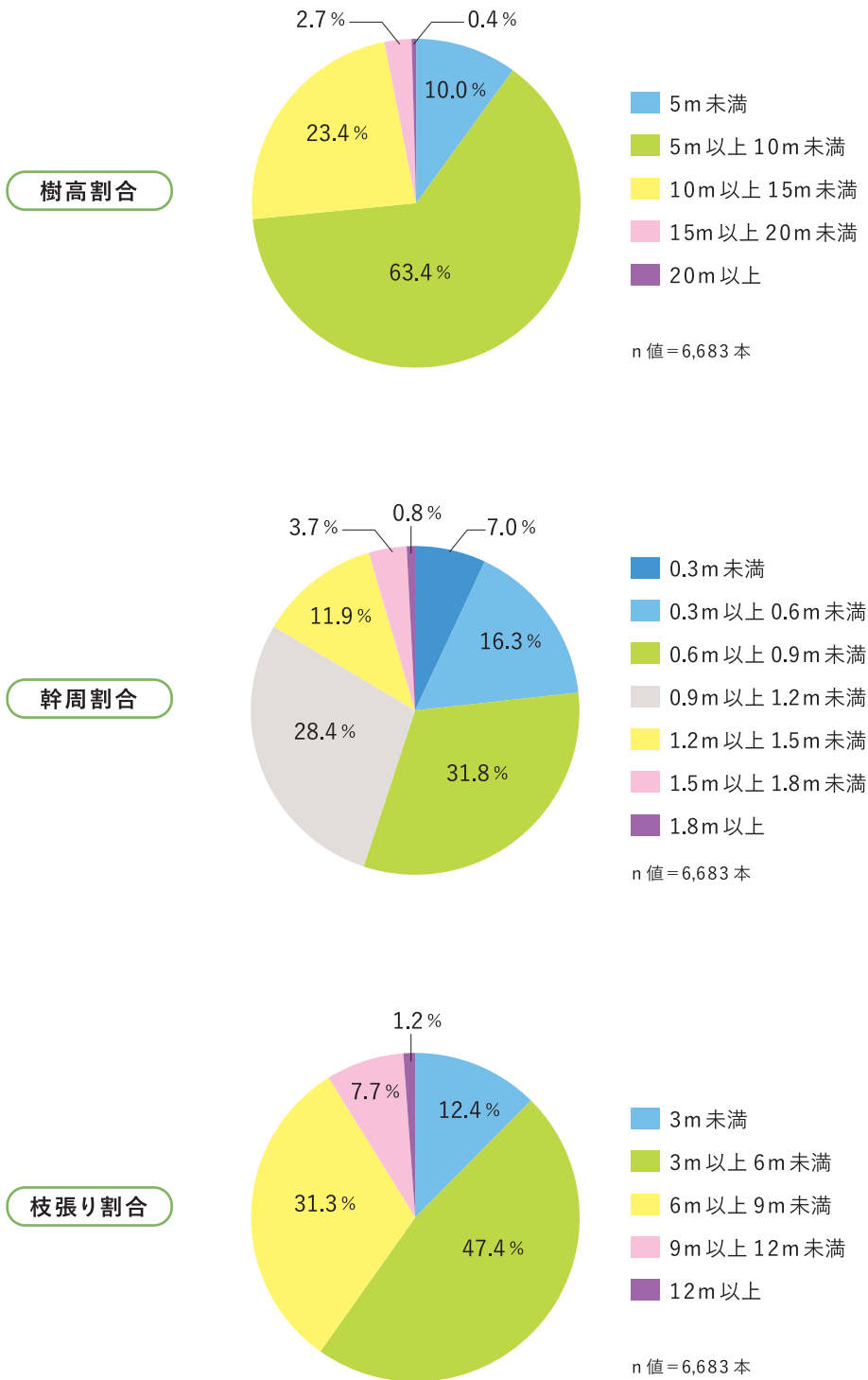


資料編・図-2 路線/区間別の樹種数による比較

1. 再整備対象路線「97路線/121区間」

2) 樹木特性

● 樹木の形状特性



資料編・図-3 樹木の形状特性の分布

2. 再整備計画路線「15区間」

区間番号	63	路線名	古江台11号線	対象区間	古江台1丁目1番地先
------	----	-----	---------	------	------------

街路樹写真 全景 問題箇所



区間番号	97②	路線名	藤白台2号線	対象区間	藤白台5丁目23番地先～藤白台5丁目25番地先
------	-----	-----	--------	------	-------------------------

街路樹写真 全景 問題箇所



区間番号	317	路線名	津雲台34号線	対象区間	津雲台5丁目18番地先～津雲台5丁目16番地先
------	-----	-----	---------	------	-------------------------

街路樹写真 全景 問題箇所



2. 再整備計画路線「15区間」

区間番号	357②	路線名	高野台21号線	対象区間	高野台3丁目17番地先～高野台4丁目5番地先
------	------	-----	---------	------	------------------------

街路樹写真 全景 問題箇所



区間番号	444	路線名	佐竹台29号線	対象区間	佐竹台6丁目9番地先～佐竹台6丁目12番地先
------	-----	-----	---------	------	------------------------

街路樹写真 全景 問題箇所



区間番号	474②	路線名	春日7号線	対象区間	春日4丁目11番地先～春日4丁目4番地先
------	------	-----	-------	------	----------------------

街路樹写真 全景 問題箇所



2. 再整備計画路線「15区間」

区間番号	735	路線名	清水1号線	対象区間	清水12番地先～清水9番地先
------	-----	-----	-------	------	----------------

街路樹写真 全景 問題箇所



区間番号	1294	路線名	芳野町5号線	対象区間	芳野町18番地先
------	------	-----	--------	------	----------

街路樹写真 全景 問題箇所



区間番号	1990	路線名	川園日の出1号線	対象区間	日の出町27番地先～川園町61番地先
------	------	-----	----------	------	--------------------

街路樹写真 全景 問題箇所



2. 再整備計画路線「15区間」

区間番号	2563	路線名	岸部北118号線	対象区間	岸部北4丁目19番地先～岸部北3丁目16番地先
------	------	-----	----------	------	-------------------------

街路樹写真 全景 問題箇所



区間番号	5009①	路線名	津雲高野線	対象区間	津雲台3丁目7番地先～高野台4丁目5番地先
------	-------	-----	-------	------	-----------------------

街路樹写真 全景 問題箇所



区間番号	5011	路線名	山田西団地中央線	対象区間	山田西2丁目9番地先～山田西1丁目4番地先
------	------	-----	----------	------	-----------------------

街路樹写真 全景 問題箇所



2. 再整備計画路線「15区間」

区間番号	5012①	路線名	山田佐井寺岸部線	対象区間	山田西1丁目29番地先～五月が丘西2番地先
------	-------	-----	----------	------	-----------------------

街路樹写真 全景 問題箇所



区間番号	5017	路線名	春日中央線	対象区間	春日1丁目2番地内
------	------	-----	-------	------	-----------

街路樹写真 全景 問題箇所



区間番号	5049	路線名	中央環状山田東線	対象区間	青葉丘南茨木市域界～山田東1丁目10番地先
------	------	-----	----------	------	-----------------------

街路樹写真 全景 問題箇所



