

宝塚市街路樹管理計画(案)

令和7年2月(暫定版)

宝塚市

目 次

1 計画策定の背景と目的

1-1 計画策定の背景と目的	1
1-2 公園区計画との連携	1
1-3 検討の視点	2

2 街路樹の現状と問題点

2-1 街路樹の有する機能と効果	3
2-2 街路樹が抱える問題	5
2-3 本市における街路樹の現状	8
2-3-1 街路樹整備状況	8
2-3-2 街路樹の管理状況	9

3 街路樹現況調査

3-1 現況調査の目的と方法	13
3-2 現況調査結果	15
3-2-1 樹高・幹周・枝張（縦断方向）	20
3-2-2 肥大生長（根上り、舗装クラック）	22
3-2-3 建築限界越え	23
3-2-4 樹木の点検結果	25
3-2-5 歩行空間	28
3-3 アンケート調査結果	30
3-4 道路アドプト	34
3-5 本市街路樹における問題	36
3-5-1 道路交通や歩行者への影響	36
3-5-2 景観や環境への影響	38
3-5-3 維持管理費の問題	39

4 街路樹管理計画

4-1 街路樹管理の方向性	40
4-1-1 街路樹管理の基本方針	40
4-1-2 基本方針の実現に向けた課題解決施策	42
4-1-3 期待される効果	47

今後の予定

5 整備基準

5-1 歩道幅員別整備基準

5-2 植栽位置・植栽間隔

5-2-1 一般部・交差点部の配置

5-2-2 通行の支障となる街路樹

5-2-3 過密化した街路樹

5-2-4 補植や選択的伐採・樹種転換

5-3 適切な樹種選定

6 維持管理基準

6-1 目標樹形の設定

6-2 点検・診断および改善処置

6-3 市民協働による維持管理（道路アドプト・緑化団体）

6-4 市民協働による街路樹管理ルール

7 街路樹の再整備と事業実施効果

7-1 再整備の概要

7-1-1 再整備計画

7-1-2 再整備等の実施工程

7-2 事業実施効果

7-3 今後の進め方

街路樹管理計画（案）

1 計画策定の背景と目的

1-1 計画策定の背景と目的

高度経済成長期以降、都市の緑を確保するためにケヤキ等生長が早く、大きな緑量が見込める植栽を推進してきた。道路緑化として街路樹は街の景観形成や環境保全等に貢献しており、その緑陰等は通行者に快適な空間を提供している。

しかし一方で植栽後 40 年以上の経過とともに大木化・老木化が進行してきており、交差点部や信号機・標識の視認性の妨げや歩道の根上り、狭小な幅員形成による通行障害、樹勢衰退・生育障害の発生による倒伏の危険性等が顕著に見られるようになり、将来において安全・安心で快適な道路空間の確保が難しい局面を迎えているのが現状である。

その上、本市においても少子高齢化に伴う人口減少時代を迎え、限られた財源のなかで、持続可能でより効率的な維持管理が求められる。

こうした現状を踏まえ、安全・安心な道路づくり、良好な都市景観の創出、より効果的な維持管理を目指すことを目的に、街路樹管理計画を策定する。

1-2 公園区計画との連携

街路樹の有する機能と効果は、まちなかにおける景観向上や快適空間の提供など、公園等におけるみどりや空間の有する機能と効果とも共通するものがあり、街路樹と公園等におけるみどりは、部分的に相互に補完しながらも、公共空間における都市の貴重なみどりとして、景観向上その他の機能と効果を提供する。

公園区計画ならびに街路樹管理計画では、宝塚市全体や公園区等地域の公共空間におけるみどりのあり方について検討を行う。

特に、街路樹管理計画では、公園等におけるみどりのあり方と整合をとりつつ、宝塚市全体の街路樹のあり方を踏まえ、地域や路線等の特性に対応した街路樹のあり方について検討を行うことが重要となる。

一方、公園区計画では、公園等の機能に着目した整備・再整備、維持管理や利活用のあり方のほか、公園樹（植栽）等の管理のあり方について検討を行う。特に、公園樹等の管理のあり方については、街路樹管理計画における検討内容、市民協働による管理への参加を踏まえ、基本的な植栽管理における共通した考えのもと、公園樹における倒木・落枝等に備えた安全管理、隣接地への越境等の問題への対応のほか、健全な生育を見据えた樹木管理等の検討を行う。

公園緑地と街路樹の調和、相互補完（基本方針：安全性の確保、植栽の健全育生等）

《広域的な視点》

公園区を一つの区域として、公園区における街路樹の量、公園緑地のみどりの量に着目し、相互補完の関係性のもと整理をするという考え方で、公園緑地が少ない公園区であれば街路樹で補う、街路樹が乏しい公園区であれば公園緑地のみどりで補う。

《局地的な視点》

■街路樹の視点から

維持管理費増を期待できない中、引き算（管理本数の縮減）の実行

- ▶公園の緑と重複する箇所の街路樹を撤去し公園の見通し（外・内景観）確保
- ▶住民参加による街路樹管理（丁寧な剪定による樹形づくり）→街路樹管理を誘導
- ▶住民参加による街路樹植樹柵内の花修景

■公園の視点から

公園緑地のボリュームのあるみどり景観を活かすため、街路樹の存在を抑え気味にし、まちから公園緑地のみどりをよく見えやすくする。

- ▶街路樹と重複する区間の公園内の鬱蒼とした樹木を整理し開放的にする

1－3 検討の視点

街路樹が植栽されている個々の道路空間の特性やシンボル路線等の各路線の位置づけを踏まえ、それら特性や位置づけに対応した整備・管理を行うことを基本とする。

ただし、その際、各路線（または路線を区分する各ブロック）と関連する公園区計画において、公園等と街路樹のあり方の双方の要素を踏まえた検討を行うことが重要となる。

地域の実情に対応する視点では、土地利用が密でみどりの量が少ない地域においては、街路樹は地域の貴重なみどりであり、その重要性を踏まえた整備・管理を行うことが望ましい。

公園区計画の検討に対応する視点では、市全体の街路樹管理等の基本的な方針を踏まえ、地域の意向も確認しながら、地域の公園等や街路樹のあり方を検討する。

2 街路樹の現状と問題点

2-1 街路樹の有する機能と効果

街路樹は、景観統合・調和機能等の景観向上機能や快適空間の提供等の緑陰形成機能、地球温暖化防止等の環境保全機能、視線誘導等の交通安全機能、火災等の延焼防止効果や建物倒壊防止等の防災機能等がある。

これらに加え、市民協働による街路樹管理を推進することでコミュニティの醸成機能が期待できる。

表 2-1 道路緑化の機能（出典：道路緑化技術基準・同解説を基に作成）

従来の街路樹機能	
景観向上機能	街路樹による景観統合、みどりの良質な景観による調和
緑陰形成機能	緑陰等による快適空間の提供等
環境保全機能	気温の調整、温室効果ガスの吸収等
交通安全機能	視線の誘導等
防災機能等	火災等の延焼防止効果や建物倒壊防止等
新たな(追加)街路樹機能や効果	
コミュニティの醸成機能	街路樹管理等協働の取組を通じた市民の交流等
存在機能（効果）	都市の風格を高め資産価値を高める
利用機能	
波及機能	



景観向上機能（景観統合・調和機能）
②32733 号線 メタセコイア・ユリノキ



交通安全機能（視線誘導）



緑陰形成機能（緑陰による快適空間）
⑤逆瀬川米谷線（市役所前） ケヤキ



景観向上機能（景観統合・調和機能）
市道 3259 号線-2 アメリカフウ



防災機能
<https://www.hitohaku.jp/publication/news>



コミュニティ醸成機能

2-2 街路樹が抱える問題

本市の街路樹は、植樹から長期間経ているものが多く、大木化・老木化が顕著にみられ、大木化による根上り等の歩道空間の安全性の低減や道路視認性の低減、老木化による倒木などの問題、また、市への剪定管理要望は年々増加している。このような日常管理の問題については、道路空間において様々な問題を及ぼす一因となっている。

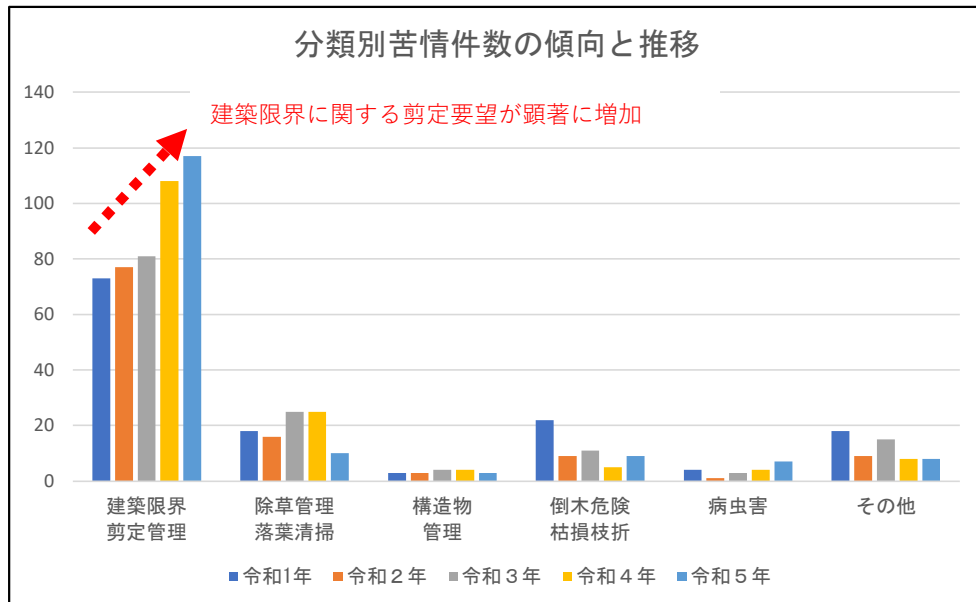


図2-1 宝塚市に寄せられた街路樹に関する苦情

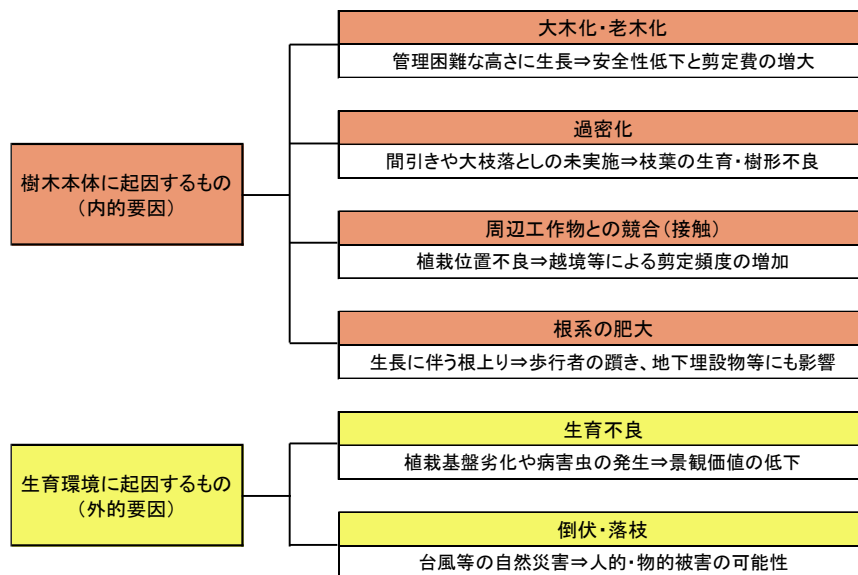


図2-2 街路樹が抱える問題

大木化・老木化 根系の肥大		大木化+根系の肥大 (植樹樹規格の限界) ⑬安倉鴻池線 ケヤキ
大木化・老木化 根系の肥大		大木化+根系の肥大 (植樹樹規格の限界) 根上り+歩道有効幅員不足
大木化・老木化 根系の肥大		大木化+根系の肥大 (植樹樹規格の限界) 根上り+歩道有効幅員不足 ⑫2700 号線 マテバシイ
大木化・老木化 根系の肥大		大木化+根系の肥大 (植樹樹規格の限界) 根上り+歩道有効幅員不足 ⑤逆瀬川米谷線 ケヤキ
過密化 周辺構造物との競合		過密化+周辺構造物との競合 歩道有効幅員不足+架空線障害 ⑩山本大野線 ユリノキ

生育不良		樹幹腐朽 ⑧3635 号線 シラカシ
生育不良		樹幹腐朽による不定根発生 ㊦3691 号線 ケヤキ
その他		鋼製支柱への食い込み ⑭3831 号線 クロガネモチ
その他		二脚鳥居支柱への食い込み ③859 号線 シダレザクラ

図2-3 宝塚市の街路樹が抱える問題

2-3 本市における街路樹の現状

2-3-1 街路樹整備状況

本市が管理している道路の内、街路樹（高中木）が植栽されている路線は276路線あり、高木が約7000本植栽されている。高木等は緑量確保を重点とした樹種が全国的に整備されており、本市においても、ケヤキやサクラなど生長が早く、大木化する樹種が多く植栽されてきた。

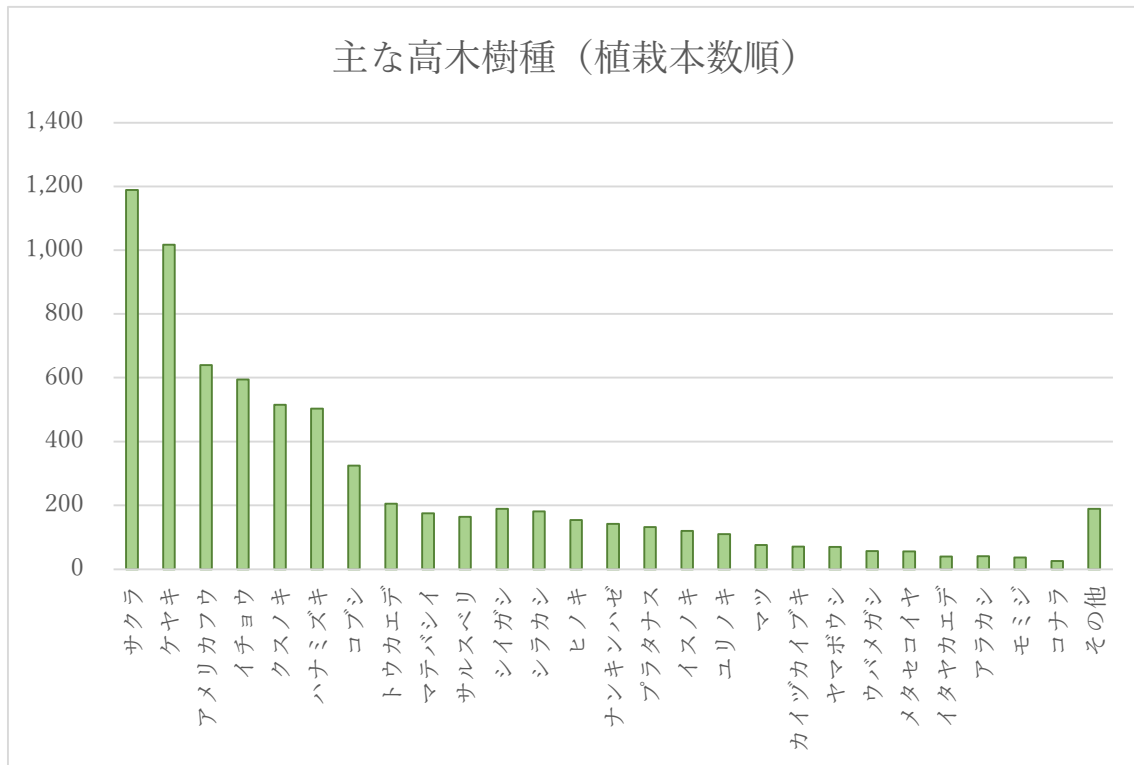


図2-4 街路樹の樹種（宝塚市）

2-3-2 街路樹の管理状況

本市が実施している維持管理は、通常管理や日常点検、また緊急時点検を行っている。通常管理では一般的に定期的な高木や低木等の剪定、落葉清掃、灌水作業等を実施し、その他、必要に応じて病虫害防除、除草、不要支柱撤去、枯損樹木の伐採等を実施している。

表 2-2 維持管理の内容

作業区分	管理内容	作業時期・頻度
通常管理	高木剪定	・ 不要枝の除去および建築限界に障る枝の剪定 ・ 整姿および整枝剪定 毎年：14 路線 隔年：26 路線 その他：定期なし
	低木等剪定	・ 歩道および車道への突出枝の剪定 ・ 花木については、花芽分化時期に合わせた剪定 年に2～4回
	病虫害防除	・ 薬剤散布（予防散布は除く） 必要に応じて
	除草	・ 植栽樹、中央分離帯内を対象 ・ 付属構造物の目地等で成長した雑草についても対象 年に2～4回
	落葉清掃	・ 歩道部および車道部路肩の落葉清掃 ・ 人力清掃を基本としている 適宜
	灌水	・ 晴天日が継続した場合や、新規植栽を対象 夏季を中心に年5～10回を目安に適宜
	育成管理	・ 枯損樹木の伐採 ・ 施肥 適宜
日常点検	・ 要望・苦情による現場対応 ・ 枝張り状況、枯損など生育状況の点検	日常的に実施
緊急時点検	・ 台風等災害時の巡回 ・ 倒木処理等緊急の通行障害除去	災害時・異常発生時

表 2-3 宝塚市管理街路樹管理状況（高木）

番号	路線名	樹種	規格	剪定本数	年間委託	剪定間隔 (年)
①	2828 号線	サルスベリ	< 60	132	○	2
②	2737 号線	サルスベリ	< 60	132	○	2
③	859 号線	シダレサクラ	< 60	21		
④	226 号線	サルスベリ	< 60	12	○	1
⑤	逆瀬川米谷線	ケヤキ	< 60	右岸のみ17本		2
			<120	右岸のみ88本		
			<180	1		
⑥	逆瀬川仁川線	ケヤキ	< 60	2		2
			<120	2		
			<120	4		
⑦	344 号線	ケヤキ	< 60	5		不定期
			<120	8		
⑧	3635 号線	シラカシ	< 60	60		未定
			<120	82		
⑨	中山安倉線	イチョウ	< 60	214	○	2
			<120	50		
⑩	川面宝塚	ブラタナス他	< 60	31	○	1
			<120	35		
⑪	宝塚池田	イチョウ	< 60	140	○	2
			<120	17		
⑫	市道2220号線	アラカシ	< 60	41		
⑬	安倉湖池線	ケヤキ	< 60	65	○	2
			<120	18		
⑭	3831 号線	クロガネモチ	< 60	21	○	2
⑮	2942 号線	トウカエデ(北側)	< 60	10	○	2
		トウカエデ(東側)	<120	25		
			< 60	8	○	2
			<120	15		
⑯	3325 号線	アメリカフウ	< 60	252		不定期
		コブシ・クスノキ	<120	168		
			< 60	167		
			< 60	95		
⑰	2620 号線	イチョウ	< 60	164		2
		トウカエデ	<120	52		2
		ソメイヨシノ	< 60	71		
			< 60	5		
	2620 号線	イタヤカエデ	<120	22		
		ボブラ	<180	3		
			<60	6	○	1
		除草	m	6580		
⑱	2679 号線	アメリカフウ	< 60	28		2
⑲	3107 号線	ケヤキ	<60	38		5
⑳	2732 号線	ナンキンハゼ	< 60	65		2
㉑	3106 号線	ナンキンハゼ	< 60	18		2
			<120	7		
			< 60	58		2~3
㉒	中筋島脇線	クスノキ	<120	299		
			<180	3		
			< 60	35		
		メタセコイア(北側)	<120	20		
		ユリノキ(南側)	< 60	32		
㉓	2733 号線	ユリノキ(南側)	<120	17		
			< 60	9	○	1
			<120	9		
		ユリノキ(住宅隣接地)	< 60	9		
㉔	2720 号線	マテバシイ	< 60	8		3
		サルスベリ	<120	25		
		イスノキ	< 60	17		3
㉕	2710 号線	イスノキ	< 60	34		
		モミジ	<120	1		
			< 60	8		
			< 60	17		3
㉖	2700 号線	マテバシイ	< 60	22		
		イスノキ	<120	26		
			< 60	19		3
			<120	1		
㉗	2691 号線	イスノキ	< 60	48		3
		コブシ	< 60	27		
		ケヤキ	< 60	10		5
			<120	17		
㉘	3094 号線	サルスベリ	< 60			不定期
㉙	3092 号線	マテバシイ	< 60	51		
			< 60	9		
㉚	山本大野線	ユリノキ	< 60	44		2
			<120	20		
			< 60	14	○	1
			<120	6		
㉛	3259 号線	ケヤキ	< 60	6		
			<120	46		
		ケヤキ	< 60	304		
			<120	165		
㉜	3763 号線	アメリカフウ	< 60	74		
			< 60	64	○	1
㉝	3580 号線	サルスベリ	< 60	60	○	1
㉞	3561 号線	コブシ	< 60	54		
㉟	3718 号線	ハナミズキ	< 60	51		
㊱	3782 号線	クスノキ	< 60	50		
㊲	3564号線	ハナミズキ・ヒノキ	<120	50		
㊳	3 号線	ケヤキ	< 60	1	○	
			<120	31		

表 2-4 宝塚市管理街路樹（中低木）

街路樹調査表（低木）

路 線 名	図面番号	樹 種	幅 員 (平均・m)	植栽実延長 (m)	面 積 (㎡)	樹 高 (平均・m)	葉 張 (平均・m)	道路延長 (m)	都市計画図 対応番号	備 考
市道3107号線	1・2	ヒラドツツジ	0.85	78.20	66.47	1.10	1.10	660	29・30	
市道2732号線	2	ヒラドツツジ	0.95	394.80	375.06	0.50	0.70	688	30	
市道6022号線	2・5	ヒラドツツジ	0.87	481.10	418.56	0.44	0.78	1959	30・35	
〃 (中央分離帯)	2・5	シャリンバイ	0.60	2066.40	1239.84	0.52	0.51	――	30・35	
市道3259号線	2・5・6	ヒラドツツジ	1.05	2396.00	2510.42	0.50	1.00	3302	30・35・36	
市道1324号線	3・7	ヒラドツツジ	0.85	408.90	347.57	1.30	1.45	483	32・37	
市道3325号線	4・8	シャリンバイ	0.82	1963.10	1618.67	0.50	0.70	3127	34・39	
桜台緑道	5	ヒラドツツジ	8.20	418.40	3440.00	0.85	2.25	423	35	
市道1039号線	5	サザンカ	0.55	85.50	47.03	0.70	0.55	174	35	
市道1418号線	5	キョウチクトウ	0.70	6.70	4.83	1.00	0.75	130	35	
市道3564号線	5	フイリマサキ	2.45	602.20	1475.39	2.30	0.90	520	35	
市道3586号線	5	フヨウ	2.00	56.30	112.60	3.00	2.50	65	35	
市道1125号線	6	ヒラドツツジ	0.80	78.20	62.56	1.40	2.20	155	36	
市道3259号線 ロータリー	6	シャリンバイ	――	――	1824.09	0.50	1.00	451	36	
市道955号線	8	ツゲ	0.90	38.70	34.83	0.70	0.65	49	39	
市道3391号線	8	ヒラドツツジ	1.00	341.40	341.40	0.75	0.85	452	39	
川面長尾山線	8	ヒラドツツジ	0.90	1582.30	1424.07	0.50	0.80	1125	39	
武庫川通線-1	8・11	クチナシ	2.13	674.90	1439.92	0.50	0.60	348	39・44	花の道
市道3832号線	9	ヒラドツツジ	2.15	55.90	74.42	0.70	3.50	75	40	
米谷北米谷線(6011)	9	アベリア	0.70	92.70	64.89	0.60	0.85	196	40	
中筋山本線	9	ビベリカムカリシナム	0.70	66.00	46.20	0.30	0.50	340	40	
中山安倉線	9・12	ヒラドツツジ	0.60	618.00	370.80	0.60	0.60	1400	40・45	
中山駅前線(ロータリー)	9	ヒラドツツジ	――	――	29.59	1.50	1.80	97	40	
中山寺駅前線	9	ビベリカムカリシナム	1.00	239.70	239.70	1.00	0.60	520	40	
市道2414号線	10	ヒラネズミモチ	――	246.28	2038.70	2.20	3.30	314	41	
市道3016号線	10	ヒラドツツジ	――	111.80	606.90	0.80	5.00	116	41	
市道3017号線	10	ユキヤナギ	――	106.05	663.40	1.30	1.10	119	41	
山本大野線	10	アベリア	1.00	601.70	601.70	0.73	1.10	682	41	
市道344号線	11	アベリア	0.75	43.90	33.13	0.60	0.60	68	44	
市道859号線	11	ハクチョウゲ	1.15	98.10	112.40	0.60	1.05	525	44	
市道3366号線	11	アベリア	1.02	51.40	52.50	0.60	0.50	88	44	
市道3636号線	11	アベリア	0.70	37.40	26.18	0.60	0.60	69	44	
神戸水道4号線	11	ハクチョウゲ	0.87	232.93	202.78	0.60	0.50	261	44	
逆瀬川米谷線(6009)	11・12	シャリンバイ	0.57	500.41	286.12	0.65	0.70	1445	44・45	
逆瀬川駅(ロータリー)	11	サツキ	――	――	96.02	0.80	2.60	96	44	
市道3606号線	11・15	ヒラドツツジ	0.70	982.26	689.21	0.60	0.55	833	44・49	
武庫川通線-2	11	アベリア	0.92	278.35	257.37	0.70	0.90	568	44	
市道769号線	12	ヒラドツツジ	1.57	12.00	18.84	1.00	1.54	246	45	
〃 (公園)	12	ヒラドツツジ	――	33.30	158.86	0.70	0.70	――	45	
市道769号線(公園)	12	ツゲ	――	――	――	0.90	0.50	――	45	
市道2220号線	12	ヒラドツツジ	0.78	334.20	259.36	0.60	0.80	344	45	
市道2942号線	12	シャリンバイ	0.90	397.00	357.30	0.70	0.80	478	45	
安倉鴻池線(6024)	12・13	シャリンバイ	0.70	626.20	438.34	0.65	0.60	388	45・46	
安倉線(6025)	12	アベリア	0.80	549.40	439.52	0.65	0.90	471	45	
小浜地区(622号線)	12	ヒラドツツジ	0.60	115.00	69.00	0.50	0.70	182	45	
宝塚池田線	13・17	ヒラドツツジ	0.77	2685.55	2080.84	0.60	0.90	2518	46・50	
市道2737号線	14	アベリア	0.56	166.30	93.73	0.55	0.63	949	48	
市道2828号線	14	シャリンバイ	0.65	1.00	0.65	0.70	0.70	927	48	
市道3669号線	15	ベニバナ	0.70	226.80	158.76	0.70	0.60	127	49	
市道219号線	15	サザンカ	0.63	39.30	24.76	1.00	1.15	135	49	
市道226号線	15	サザンカ	0.63	70.30	44.29	0.75	0.85	237	49	
市道227号線	15	サザンカ	0.47	43.30	20.35	0.55	0.65	60	49	
市道233号線	15	ヒラドツツジ	1.10	29.95	32.94	1.10	1.50	446	49	
市道388号線	15	トキワマンサク	0.65	1.35	0.87	1.20	1.20	321	49	
市道398号線(公園)	15	ヒラドツツジ	――	12.29	60.09	1.10	1.30	219	49	
市道3365号線	15	ヒラドツツジ	0.90	44.60	40.14	0.90	0.80	174	49	
神戸水道2号線	15	ヒラドツツジ	3.00	16.40	49.20	1.50	2.00	553	49	
中野線	15・16	サザンカ	1.00	18.90	18.90	1.00	1.15	71	49・50	
蔵人福井線	16	ヒラドツツジ	2.26	31.02	70.36	1.05	2.80	106	50	
市道3025号線	16	アベリア	0.83	152.20	126.33	0.80	0.70	175	50	
市道44号線	17	キョウチクトウ	0.70	7.20	5.04	1.10	1.20	69	51	

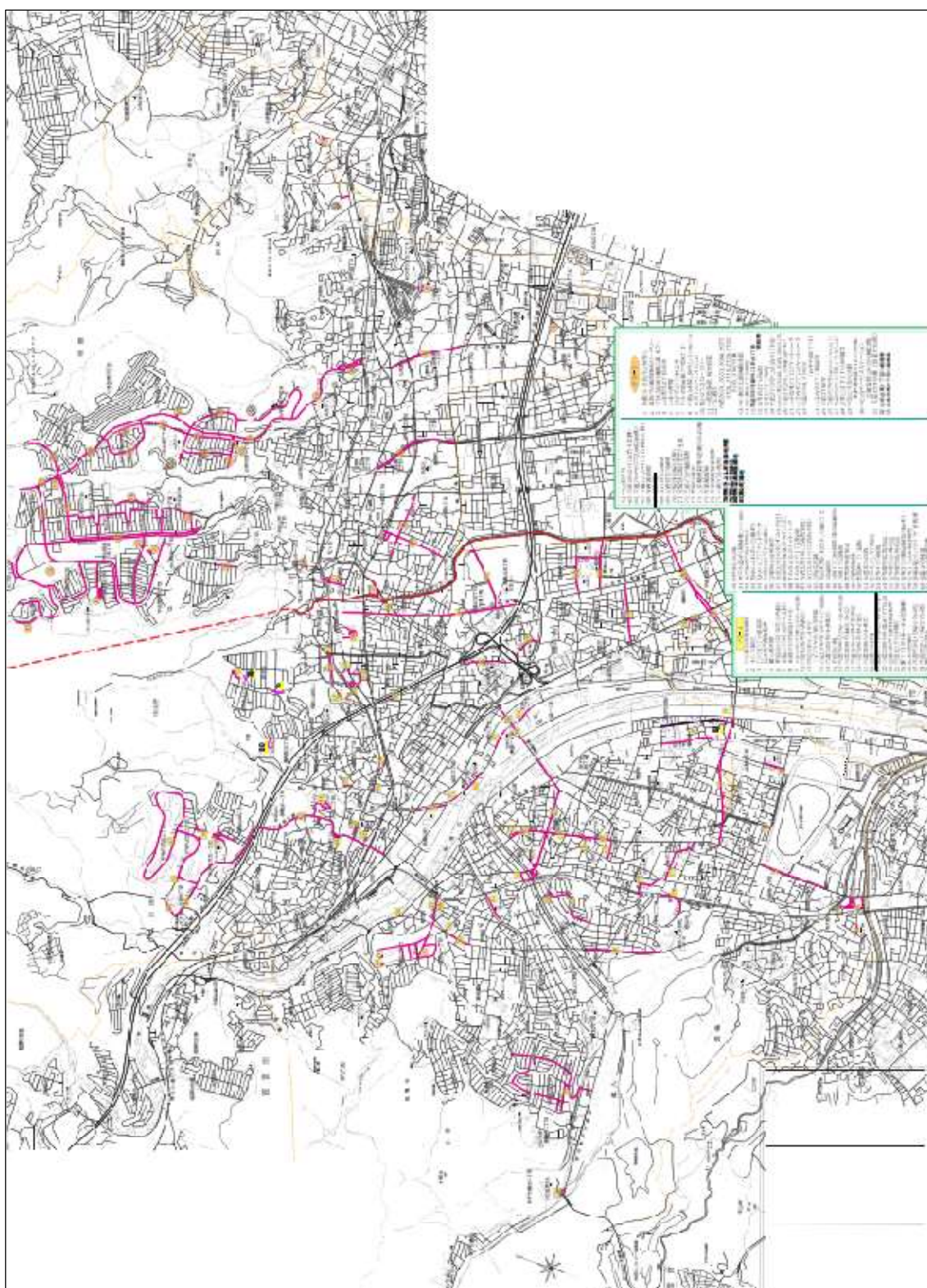


図2-5 低木路線位置図（年間管理委託路線）

3 街路樹現況調査

3-1 現況調査の目的と方法

宝塚市が継続的に高木の剪定管理を実施する市道 40 路線の中から、単木のための 2 路線を除外した 38 路線を対象に、各路線 10 本（標準）を選定し、高木 1 本毎に図 3-3 の樹木点検項目を調査、その結果を机上作業で定量分析を行い、健全度、精密診断の必要性、剪定処置の必要性等の判定を行う。

■道路構造調査項目 【標準部を対象に現地計測】

- ・ 車道幅員（車線数）
- ・ 歩道幅員
- ・ 有効歩道幅員
- ・ 植樹桝配置（標準縦断間隔、単独・連続 及び 保護材、マルチング等の有無）
- ・ 植樹桝形状（有効内寸）

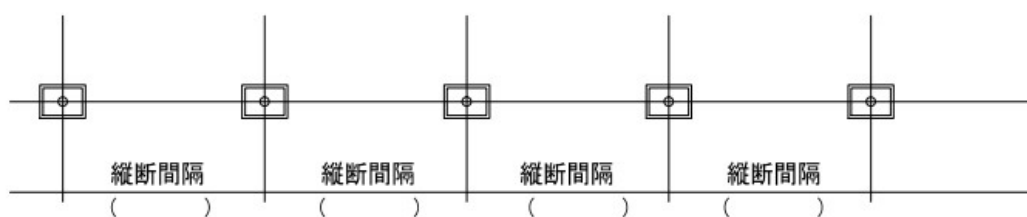


図3-1 植樹桝間隔（縦断方向平面）



図3-2 道路構造調査（標準断面）

■ 樹木調査（点検）項目

樹木点検表

No.

路線名	2732号線	点検者	松浦結実	点検日	2024年09月10日
樹木番号	82	樹種	ナンキンハゼ	幹周り(cm)	96

点検項目		異常・該当あり	点検項目		異常・該当あり
① 維持 管理 上の 問題	建築限界越え車道側	○	③ 樹 木 の 異 常	キノコの有無	
	建築限界越え歩道側	○		開口空洞	
	道路施設との競合			樹皮枯死・欠損・腐朽	
	支柱直し・撤去			病虫害（穿孔痕、フラス）	
	太枝枯れ・折れ			揺れ	
	根上がり・舗装クラック			不自然な傾斜	
	①の「○（異常あり）」の個数	2		②+③の「○（異常あり）」の個数	0
② 点 検 活 力	葉の状態		その他 特記事 項	架空線障害 H=6m、W=4m	
	先端枝の枯れ				
	枯死・著しい衰弱				

点検結果

☒概ね良好・異常なし
☐維持管理の処置が必要
☐樹木の外観診断が必要

被害部写真



樹木全景



架空線障害

※その他特記事項には、キノコ発生 の 部位や種類、樹木異常の内容と部位、維持管理処置の必要理由や程度などを記載。

図3-3 樹木点検表（サンプル）

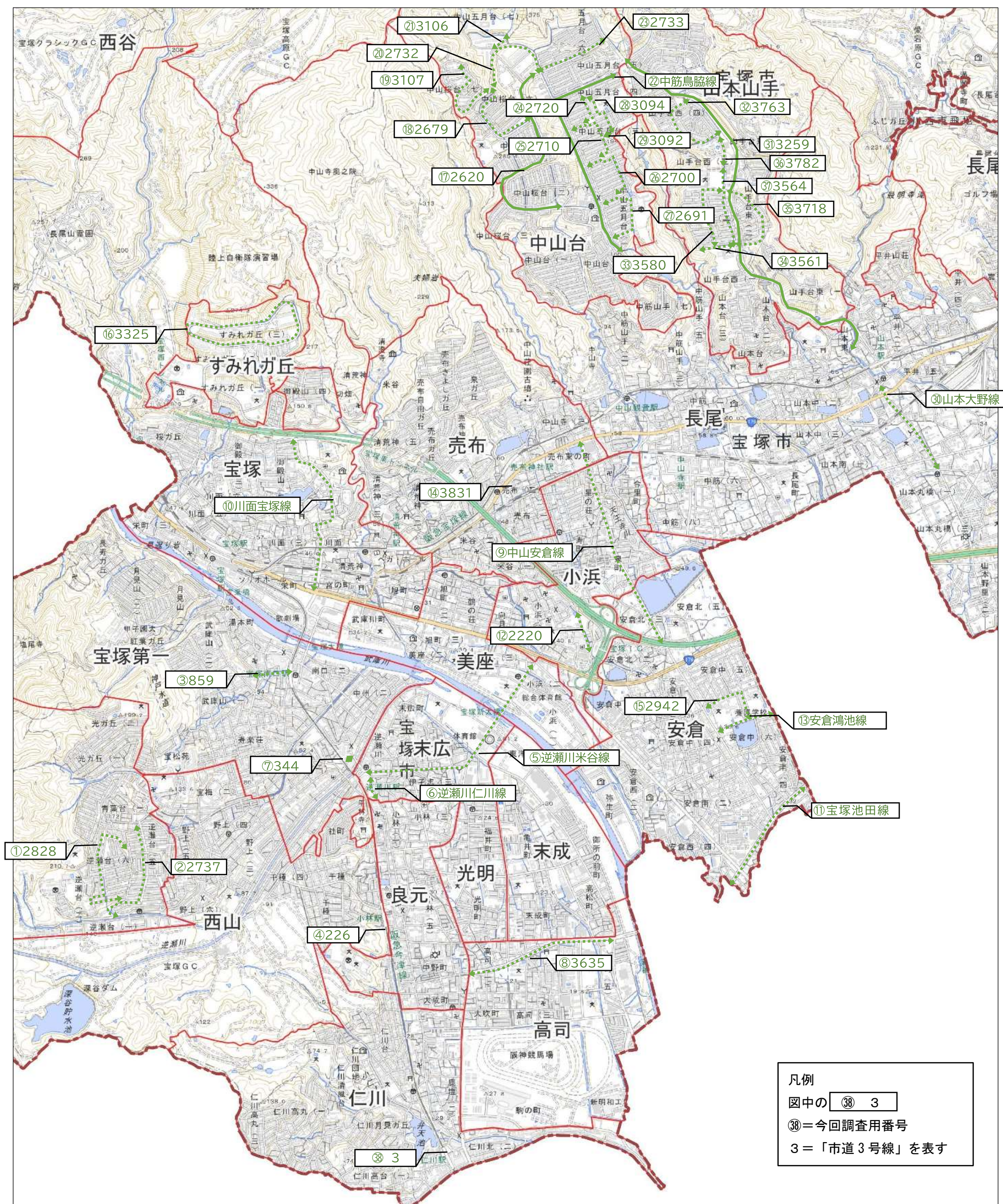
3-2 現況調査結果

現況調査は宝塚市が継続的に高木の剪定管理を実施する市道 40 路線の中から、単木のみの 2 路線を除外した 38 路線を対象に調査を実施した。

調査の実施にあたって、調査チームによる目合わせを実施し、その後各チームで調査を分担し最後に全路線を樹木匠が点検成果の確認をおこない、必要な修正加筆をおこなった。

対象 38 路線の中には、植替えが行われている路線が複数あり、その場合は植替えられていない樹種（大木化した樹木）を対象に調査を実施した。





各路線の調査対象樹種、調査実施日、調査本数は表 3-1 の通りで、合計調査本数は 359 本となった。道路構造関係の調査は表 3-2 の通りで、道路の最大幅員は⑧3635 号線の 23.9m で、車道が 2 車線、両側に歩道がある 12m 程度の路線が最も多い。

表 3-2 に道路構造に関する調査結果を集計し、表 3-3 に樹木点検結果を集計した。

表 3-1 調査樹種と本数

番号	路線名	樹種（台帳）	調査日	樹木点検 樹種名	調査 本数
①	2828 号線	サルスベリ	2024/10/1	サルスベリ	10
②	2737 号線	サルスベリ	2024/10/1	サルスベリ	10
③	859 号線	シダレザクラ	2024/10/1	シダレザクラ	10
④	226 号線	サルスベリ	2024/10/8	イロハモミジ	6
⑤	逆瀬川米谷線	ケヤキ	2024/9/30	ケヤキ	10
⑥	逆瀬川仁川線	ケヤキ	2024/9/30	ケヤキ	4
⑦	344 号線	ケヤキ	2024/9/30	ケヤキ	8
⑧	3635 号線	シラカシ	2024/10/8	シラカシ	10
⑨	中山安倉線	イチョウ	2024/9/18	イチョウ	10
⑩	川面宝塚	ブラタナス他	2024/9/30	ブラタナス	10
⑪	宝塚池田	イチョウ	2024/9/17	イチョウ	10
⑫	市道2220号線	アラカシ	2024/9/18	シラカシ	10
⑬	安倉鴻池線	ケヤキ	2024/9/17	ケヤキ	10
⑭	3831 号線	クロガネモチ	2024/9/17	クロガネモチ	10
⑮	2942 号線	トウカエデ	2024/9/17	トウカエデ	10
⑯	3325 号線	アメリカフー コブシ クスノキ	2024/9/30	アメリカフウ	10
⑰	2620 号線	イチョウ トウカエデ ソメイヨシノ イタヤカエデ ホノフウ	2024/9/11	トウカエデ	10
⑱	2679 号線	アメリカフー	2024/9/12	アメリカフウ	10
⑲	3107 号線	ケヤキ	2024/9/10	ケヤキ	10
⑳	2732 号線	ナンキンハゼ	2024/9/10	ナンキンハゼ	10
㉑	3106 号線	ナンキンハゼ	2024/9/13	クスノキ	10
㉒	中筋鳥脇線	クス	2024/9/10	クスノキ	10
㉓	2733 号線	北メタセコ 南ユリノキ	2024/9/10	メタセコイア・ユリノキ	10
㉔	2720 号線	マテバシイ サルスベリ イスノキ	2024/9/11	ハナミズキ	10
㉕	2710 号線	イスノキ モミジ マテバシイ	2024/9/10	イスノキ	10
㉖	2700 号線	マテバシイ ハナミズキ イスノキ	2024/9/25	マテバシイ	10
㉗	2691 号線	イスノキ コブシ ケヤキ	2024/9/25	ケヤキ	10
㉘	3094 号線	サルスベリ マテバシイ	2024/9/11	マテバシイ	8
㉙	3092 号線	マテバシイ	2024/9/13	マテバシイ	3
㊳	山本大野線	ユリノキ	2024/9/17	ユリノキ	10
㊴	3259 号線	ケヤキ アメリカフー	2024/9/13	ケヤキ	10
㊵	3763 号線	サルスベリ	2024/9/12	サルスベリ	10
㊶	3580 号線	サルスベリ	2024/9/13	サルスベリ	10
㊷	3561 号線	コブシ	2024/9/13	コブシ	10
㊸	3718 号線	ハナミズキ	2024/9/13	ハナミズキ	10
㊹	3782 号線	クスノキ	2024/9/12	クスノキ	10
㊺	3564 号線	ハナミズキ ヒノキ メタセコイア	2024/9/12	ハナミズキ	10
㊻	3 号線	ケヤキ	2024/10/8	ケヤキ	10

表 3-2 道路構造調査結果

番号	路線名	樹種名		道路全幅	歩道		植樹樹		車道		樹木		備考
		点検樹種	配置		全幅員	有効幅員	横断幅員	縦断幅員	車線数	全幅員	植栽間隔	樹高	
①	2828 号線	サルスベリ	両側	11.7	1.86	1.38	0.48	3.0	2	8	14	4.6	
②	2737 号線	サルスベリ	両側	11.7	1.82	1.2	0.6	1.2	2	8.1	6	4.4	
③	859 号線	シダレザクラ	両側	12.3	2.65	2.0	0.65	連続樹	2	7	不規則	5.8	
④	226 号線	イロハモミジ	両側	7.0	3.5	不規則	0.7	1.3				5.9	歩行者専用道(時間制限)
⑤	逆瀬川米谷線	ケヤキ	両側	14.8	2.9	2.1	0.8	1.25	2	9	不規則	6.9	逆瀬川駅前区間
				16.6	3.4	2.6	0.8	1.25	2	9.8	8.5	15.3	市役所前区間
⑥	逆瀬川仁川線	ケヤキ	片側	不規則	不規則	2.3	1.5	1.5	2	6.5	不規則	9.7	変形U字型
⑦	344 号線	ケヤキ	両側	9.7	2.2	1.5	0.7	1.5	1.5	5.3	4.5	6.1	
⑧	3635 号線	シラカン	両側	23.9	3.45	2.73	0.72	連続樹	4	17	不規則	6	
⑨	中山安倉線	イチヨウ	両側	15.5	3.25	2.45	0.8	1.2	2	9	不規則	7.2	
⑩	川面宝塚	プラタナス	両側	15.8	3.4	2.75	0.65	連続樹	2	9	不規則	4.2	
⑪	宝塚池田	イチヨウ	両側	24.1	3.3	2.45	0.85	連続樹	4	17.5	7	5.7	
⑫	市道2220号線	シラカン	片側	10.2	2.8	2.1	0.7	連続樹	2	7.4	5	4.2	
⑬	安倉池線	ケヤキ	両側	12.1	2.38	1.58	0.8(植樹) 0.5(連続)	連続樹	2	7.35	8.3	9.4	高木部植樹樹拡大
⑭	3831 号線	クロガネモチ	両側	12.5	2.5	1.45	1.05	1.5	2	7.5	不規則	5.8	
⑮	2942 号線	トウカエデ	片側	8.5	2.8	1.95	0.85	連続樹	2	5.7	6.5	6.9	
⑯	3325 号線	アメリカフウ	両側	13.0	2.9	2.1	0.8	1.0	2	7.2	6.5	8.6	
⑰	2620 号線	トウカエデ	両側	11.7	2.15	1.35	0.8	1.5	2	7.35	7.8	7.3	
⑱	2679 号線	アメリカフウ	両側	11.7	2.2	1.3	0.9	1.8	2	7.3	8	9.9	
⑲	3107 号線	ケヤキ	片側	8.8	2.6	1.8	0.8	1.6	2	6.2	8	8.3	
⑳	2732 号線	ナンキンハゼ	両側	11.6	2.1	1.2	0.9	1.5	2	7.4	7	8.2	
㉑	3106 号線	クスノキ	片側	8.5	2.5	1.75	0.75	1.05	2	6.0	6	8.2	
㉒	中筋島脇線	クスノキ	両側	21.1	3.15	2.35	0.8	1.5	1.5×2	14.8	8.5	5.8	
㉓	2733 号線	メタセコイア・ユリノキ	両側	11.3	1.95	1.0	0.95	1.5	2	7.4	8	10.2	
㉔	2720 号線	ハナミズキ	両側	11.6	2.1	1.25	0.85	1.5	2	7.4	不規則	3.1	
㉕	2710 号線	イスノキ	両側	11.7	2.15	1.35	0.8	1.5	2	7.4	8	4.3	
㉖	2700 号線	マテバシイ	両側	11.3	2.15	1.35	0.8	1.5	2	7.0	7	5.4	
㉗	2691 号線	ケヤキ	両側	12.8	2.9	2.1	0.8	1.5	2	7.0	10	11.3	
㉘	3094 号線	マテバシイ	両側	11.7	2.15	1.4	0.75	1.5	2	7.35	8	4.7	
㉙	3092 号線	マテバシイ	片側	8.5	2.4	1.6	0.8	1.5	1	6.1	不規則	4.2	
㉚	山本大野線	ユリノキ	両側	12.0	2.35	1.5	0.85	1.2	2	7.3	不規則	8	
㉛	3259 号線	ケヤキ	両側	15.5	3.55	2.8	0.75	1.2	2	8.4	8.2	6.9	
㉜	3763 号線	サルスベリ	片側	8.8	2.8	1.8	1.0	1.6	2	6.0	6.6	3.8	
㉝	3580 号線	サルスベリ	片側	9.3	3.0	2.0	1.0	1.3	1.5	6.3	8.1	4.6	
㉞	3561 号線	コブシ	両側	12.0	2.3	1.3	1.0	1.2	2	7.4	8	4.3	
㉟	3718 号線	ハナミズキ	片側	9.3	2.9	1.9	1.0	1.3	1.5	6.35	8.1	4.7	
㊱	3782 号線	クスノキ			山手台中央公園内歩行者専用道						10.5	7.8	
㊲	3564 号線	メタセコイア等			山手台中央公園内歩行者専用道						不規則	7.3	
㊳	3 号線	ケヤキ			駅前ロータリー						不規則	7.3	阪急仁川駅

表 3-3 樹木点検結果一覧表

路線番号	調査本数	①維持管理上の問題						②活力点検			③樹木の異常						点検結果		
		建築限界越（車道側）	建築限界越（歩道側）	道路施設との競合	支柱直し・撤去	太枝枯れ・折れ	根上がり・舗装クラック	葉の異常の有無	先端枝の枯れ	枯死・著しい衰弱	キノコの有無	開口空洞	樹皮枯死・欠損・腐朽	病虫害（穿孔痕、フラス）	揺れ	不自然な傾斜	概ね良好・異常なし	維持管理の処置が必要	樹木の外観診断が必要
①	10	9	7	2	8	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	10	8	0
②	10	9	4	0	10	0	0	5	0	0	0	0	0	1	4	0	10	10	0
③	10	10	10	5	10	8	2	6	9	0	3	0	1	2	1	0	10	10	0
④	6	0	6	1	5	2	1	0	5	0	0	1	1	1	0	0	6	5	0
⑤	10	5	0	5	0	0	4	6	0	0	1	0	1	4	0	0	10	0	0
⑥	4	2	1	0	0	0	2	4	0	0	0	0	0	3	0	0	4	0	0
⑦	8	7	6	7	0	0	1	7	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0
⑧	10	10	9	7	10	1	3	1	0	0	0	2	2	1	0	0	10	10	0
⑨	10	5	2	2	0	0	5	0	0	0	0	2	0	2	0	0	10	0	0
⑩	10	0	0	3	1	2	0	0	0	1	2	3	1	8	10	1	0	0	10
⑪	10	0	0	2	0	0	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	10	0	0
⑫	10	4	0	1	0	0	0	0	0	1	0	6	2	3	1	1	10	0	0
⑬	10	1	2	3	0	7	7	0	3	0	0	1	1	3	0	0	10	0	0
⑭	10	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0
⑮	10	10	4	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0
⑯	10	0	6	2	0	1	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0
⑰	10	6	8	0	0	1	5	0	0	0	0	2	2	1	0	1	10	0	0
⑱	10	9	10	3	0	0	8	0	0	0	0	2	0	0	0	0	9	0	1
⑲	10	0	0	1	0	1	5	2	4	0	0	3	3	1	0	0	10	0	0
⑳	10	7	7	4	0	1	2	0	0	0	0	0	0	1	1	0	10	0	0
㉑	10	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0
㉒	10	3	1	0	0	1	2	0	0	0	0	0	1	1	0	0	10	0	0
㉓	10	9	7	3	0	4	5	0	3	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0
㉔	10	2	9	0	9	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	0	10	9	0
㉕	10	3	3	0	0	1	8	0	1	1	0	5	3	0	1	0	10	0	0
㉖	10	0	7	1	0	2	9	0	0	0	1	3	3	1	0	0	10	0	0
㉗	10	0	1	2	0	1	7	0	0	0	0	3	0	0	0	0	10	0	0
㉘	8	2	2	1	0	3	8	1	1	1	0	4	3	2	2	2	6	2	0
㉙	3	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	1	3	0	0
㉚	10	10	7	6	0	1	0	0	0	0	0	1	0	10	0	1	10	0	0
㉛	10	1	3	4	0	7	0	0	4	1	1	4	5	0	0	0	10	0	0
㉜	10	9	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0
㉝	10	10	10	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	10	0	0
㉞	10	4	4	0	0	4	2	1	3	1	1	9	5	0	2	0	5	0	5
㉟	10	9	6	1	1	3	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	10	1	0
㊱	10	0	0	0	0	2	1	0	1	0	0	2	1	0	0	0	10	0	0
㊲	10	0	2	0	3	2	0	2	2	2	0	0	0	1	0	0	9	2	1
㊳	10	2	6	1	0	0	1	5	1	0	0	1	1	3	0	0	10	0	0

※点検結果で異常をチェックされた項目数を路線ごとに集計した。

3-2-1 樹高・幹周・枝張（縦断方向）

路線ごとに標準的な個体を10本（標準）抽出し計測し、平均値、最大値、最小値を整理した結果は表3-4の通りである。

（1）樹高

樹高は剪定作業により一定の高さに抑えられている路線が多い。

⑤逆瀬川米谷線の市役所前区間のケヤキの中では最大樹高 17.0mに達しており、②市道 2733 号線のメタセコイアでも最大樹高 15.0mに達するなど、自然樹形で育生している路線は樹高が高い。

（2）幹周

幹周の平均値が 1.0mを越えているのは 38 路線のうち 9 路線となり全体の 23.6%で樹木の大径化を確認した。

最大値で見ると⑤逆瀬川米谷線のケヤキが 1.76m、直径に換算すると 58.6cm となり、根元部の直径はさらに大きくなることを考慮すると、当該箇所の植樹柵の内寸が 1.25m×0.8mであることから、限界に近いといえる。

他にも②市道 2691 号線のケヤキも 1.55m、直径に換算すると 51.6cm になる。

（3）枝張

道路横断方向の枝張は建築限界（車道側・歩道側）を守るため、剪定作業により縮小されているため、縦断方向の枝張を測定している。

路線ごとの平均値で見ると、自然樹形で育生している⑤逆瀬川米谷線で樹高、幹周と同様に枝張りも大きく 8.1mとなっている。当該箇所の縦断植栽間隔が 8.5mであることから、隣り合う樹木と重なり合い、連続した緑を形成している。

他にも⑨市道 3107 号線のケヤキが 7.0m（縦断植栽間隔 8.0m）、②市道 2691 号線のケヤキが 7.6m（縦断植栽間隔 10.0m）となっている。

凡例
H＝樹高（m）
C＝幹周（m）根元+1.2m地点
W＝枝張（m）縦断方向

表 3-4 路線ごとの樹木形状寸法（平均値・最大値・最小値）

No	路線名	樹種名	平均値			最大値			最小値		
			H	C	W	H	C	W	H	C	W
①	2828号線	サルスベリ	4.6	0.27	2.9	6.5	0.35	3.8	3.7	0.20	1.5
②	2737号線	サルスベリ	4.6	0.27	2.9	5.2	0.40	5.3	2.3	0.24	1.0
③	859号線	シダレザクラ	5.8	0.79	5.6	7.5	0.97	7.0	4.5	0.57	3.2
④	226号線	イロハモミジ	5.9	0.70	5.8	8.0	0.83	8.0	3.5	0.54	5.0
⑤	逆瀬川米谷線	ケヤキ	11.1	1.35	8.1	17.0	1.76	13.2	5.0	1.13	4.2
⑥	逆瀬川仁川線	ケヤキ	9.7	1.01	4.7	11.0	1.17	5.7	8.4	0.90	3.0
⑦	344号線	ケヤキ	6.1	0.66	4.2	7.0	0.84	4.8	5.0	0.53	3.4
⑧	3635号線	シラカシ	6.0	0.76	3.8	7.5	0.91	4.5	5.0	0.62	3.1
⑨	中山安倉線	イチヨウ	7.2	0.95	2.9	9.0	1.17	3.5	6.5	0.81	2.5
⑩	川面宝塚線	ブラタナス	4.2	0.88	2.2	6.0	1.15	3.6	2.5	0.62	1.2
⑪	宝塚池田線	イチヨウ	5.7	0.76	1.9	6.8	0.91	2.0	4.0	0.59	1.6
⑫	市道2220号線	シラカシ	4.2	0.61	1.9	5.0	0.71	2.6	3.0	0.50	1.5
⑬	安倉鴻池線	ケヤキ	9.4	0.97	7.8	12.0	1.33	10.0	7.0	0.76	6.5
⑭	3831号線	クロガネモチ	5.8	0.62	3.3	7.0	0.74	4.0	4.5	0.50	2.0
⑮	2942号線	トウカエデ	6.9	0.94	4.7	8.0	1.15	6.0	6.0	0.73	3.5
⑯	3325号線	アメリカフウ	8.6	0.83	5.6	9.5	0.96	7.2	7.5	0.69	3.9
⑰	2620号線	トウカエデ	7.3	0.86	4.1	9.0	1.00	5.0	6.0	0.54	3.0
⑱	2679号線	アメリカフウ	9.9	1.20	4.7	10.5	1.56	6.0	8.5	0.91	3.6
⑲	3107号線	ケヤキ	8.3	0.97	7.0	12.0	1.20	9.0	6.0	0.83	5.4
⑳	2732号線	ナンキンハゼ	8.2	1.03	4.4	10.0	1.21	5.5	6.0	0.68	3.0
㉑	3106号線	クスノキ	8.2	0.95	5.9	9.0	1.25	7.0	7.0	0.70	5.0
㉒	中筋島脇線	クスノキ	5.8	0.97	4.3	7.5	1.34	6.5	4.5	0.55	3.5
㉓	2733号線	メタセコイア	10.2	1.00	4.9	15.0	1.45	8.0	8.0	0.78	3.6
㉔	2720号線	ハナミズキ	3.1	0.17	2.7	4.5	0.31	3.5	2.5	0.12	1.5
㉕	2710号線	イスノキ	4.3	0.51	2.5	5.0	0.67	3.6	3.0	0.42	1.8
㉖	2700号線	マテバシイ	5.4	0.89	4.0	7.0	1.00	4.8	4.0	0.67	3.0
㉗	2691号線	ケヤキ	11.3	1.24	7.6	13.0	1.55	10.0	8.5	1.00	4.0
㉘	3094号線	マテバシイ	4.7	0.61	3.4	6.0	0.78	5.0	3.5	0.43	2.5
㉙	3092号線	マテバシイ	4.2	0.67	3.2	5.5	0.84	5.0	3.0	0.54	2.0
㉚	山本大野線	ユリノキ	8.0	1.05	3.4	8.5	1.23	4.0	7.0	0.83	2.5
㉛	3259号線	ケヤキ	6.9	0.84	6.0	8.5	1.13	10.0	5.5	0.52	3.5
㉜	3763号線	サルスベリ	3.8	0.36	2.8	4.5	0.55	3.5	3.0	0.25	1.5
㉝	3580号線	サルスベリ	4.6	0.51	3.0	5.5	0.59	3.5	3.5	0.41	2.5
㉞	3561号線	コブシ	4.3	0.62	3.3	5.0	0.83	5.5	3.0	0.42	1.5
㉟	3718号線	ハナミズキ	4.7	0.48	4.5	6.0	0.61	6.0	2.0	0.25	3.5
㊱	3782号線	クスノキ	7.8	1.03	7.8	10.0	1.31	9.0	5.5	0.85	6.0
㊲	3564号線	メタセコイア等	7.3	0.90	3.4	13.0	1.49	5.6	3.5	0.25	2.0
㊳	3号線	ケヤキ	7.3	1.08	5.6	10.0	1.20	7.3	5.7	0.86	3.5

3-2-2 肥大生長（根上り、舗装クラック）

樹木点検の結果から、半数以上で「根上り・舗装クラック」を確認した路線を抽出すると表 3-5 の通り 11 路線となった。

中でも⑮市道 2679 号線（アメリカフウ）、⑮市道 2710 号線（イスノキ）、⑯市道 2700 号線（マテバシイ）、⑰市道 2691 号線（ケヤキ）、⑱市道 3094 号線（マテバシイ）の 5 路線では 80%以上で「根上り・舗装クラック」を確認した。

この結果が大径化した路線と合致しないのは、過去に補修工事が実施された路線があること、樹種による特性が異なることが考えられる。

表 3-5 根上り・舗装クラックが半数以上を占める路線

路線番号	①維持管理上の問題						②活力点検			③樹木の異常							点検結果		
	建築限界越（車道側）	建築限界越（歩道側）	道路施設との競合	支柱直し・撤去	太枝枯れ・折れ	根上がり・舗装クラック	葉の状態	先端枝の枯れ	枯死・著しい衰弱	キノコの有無	開口空洞	樹皮枯死・欠損・腐朽	病虫害（穿孔痕、フラス）	揺れ	不自然な傾斜	概ね良好・異常なし	維持管理の処置が必要	樹木の外観診断が必要	
⑨	5	2	2	0	0	5	0	0	0	0	2	0	2	0	0	10	0	0	
⑬	1	2	3	0	7	7	0	3	0	0	1	1	3	0	0	10	0	0	
⑯	0	6	2	0	1	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	
⑰	6	8	0	0	1	5	0	0	0	0	2	2	1	0	1	10	0	0	
⑱	9	10	3	0	0	8	0	0	0	0	2	0	0	0	0	9	0	1	
⑲	0	0	1	0	1	5	2	4	0	0	3	3	1	0	0	10	0	0	
㉓	9	7	3	0	4	5	0	3	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	
㉕	3	3	0	0	1	8	0	1	1	0	5	3	0	1	0	10	0	0	
㉖	0	7	1	0	2	9	0	0	0	1	3	3	1	0	0	10	0	0	
㉗	0	1	2	0	1	7	0	0	0	0	3	0	0	0	0	10	0	0	
㉘	2	2	1	0	3	8	1	1	1	0	4	3	2	2	2	6	2	0	

3-2-3 建築限界越え

建築限界越えが多く（歩道側と車道側の合計が50%以上）確認されたのは表3-6にあげた15路線である。表2-3に掲げた宝塚市の管理樹木（高木）の管理頻度を見ると毎年剪定管理が実施されている路線は少なく、ほとんどが2年または3年間隔で、一部路線は5年間隔での剪定が実施されている。剪定頻度が少ないことから毎回強剪定が実施され、その結果樹木のホルモンバランスが崩れ、徒長枝の過剰発生が発生するという悪循環を生んでいる。

表3-6 建築限界越えが多く発生している路線

路線番号	①維持管理上の問題						②活力点検			③樹木の異常						点検結果		
	建築限界越え（車道側）	建築限界越え（歩道側）	道路施設との競合	支柱直し・撤去	太枝枯れ・折れ	根上がり・舗装クラック	葉の状態	先端枝の枯れ	枯死・著しい衰弱	キノコの有無	開口空洞	樹皮枯死・欠損・腐朽	病虫害（穿孔痕、フラス）	揺れ	不自然な傾斜	概ね良好・異常なし	維持管理の処置が必要	樹木の外観診断が必要
①	9	7	2	8	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	10	8	0
②	9	4	0	10	0	0	5	0	0	0	0	0	1	4	0	10	10	0
③	10	10	5	10	8	2	6	9	0	3	0	1	2	1	0	10	10	0
⑦	7	6	7	0	0	1	7	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0
⑧	10	9	7	10	1	3	1	0	0	0	2	2	1	0	0	10	10	0
⑮	10	4	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0
⑰	6	8	0	0	1	5	0	0	0	0	2	2	1	0	1	10	0	0
⑱	9	10	3	0	0	8	0	0	0	0	2	0	0	0	0	9	0	1
⑳	7	7	4	0	1	2	0	0	0	0	0	0	1	1	0	10	0	0
㉓	9	7	3	0	4	5	0	3	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0
㉔	2	9	0	9	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	0	10	9	0
㉔	10	7	6	0	1	0	0	0	0	0	1	0	10	0	1	10	0	0
㉔	9	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0
㉔	10	10	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	10	0	0
㉔	9	6	1	1	3	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	10	1	0

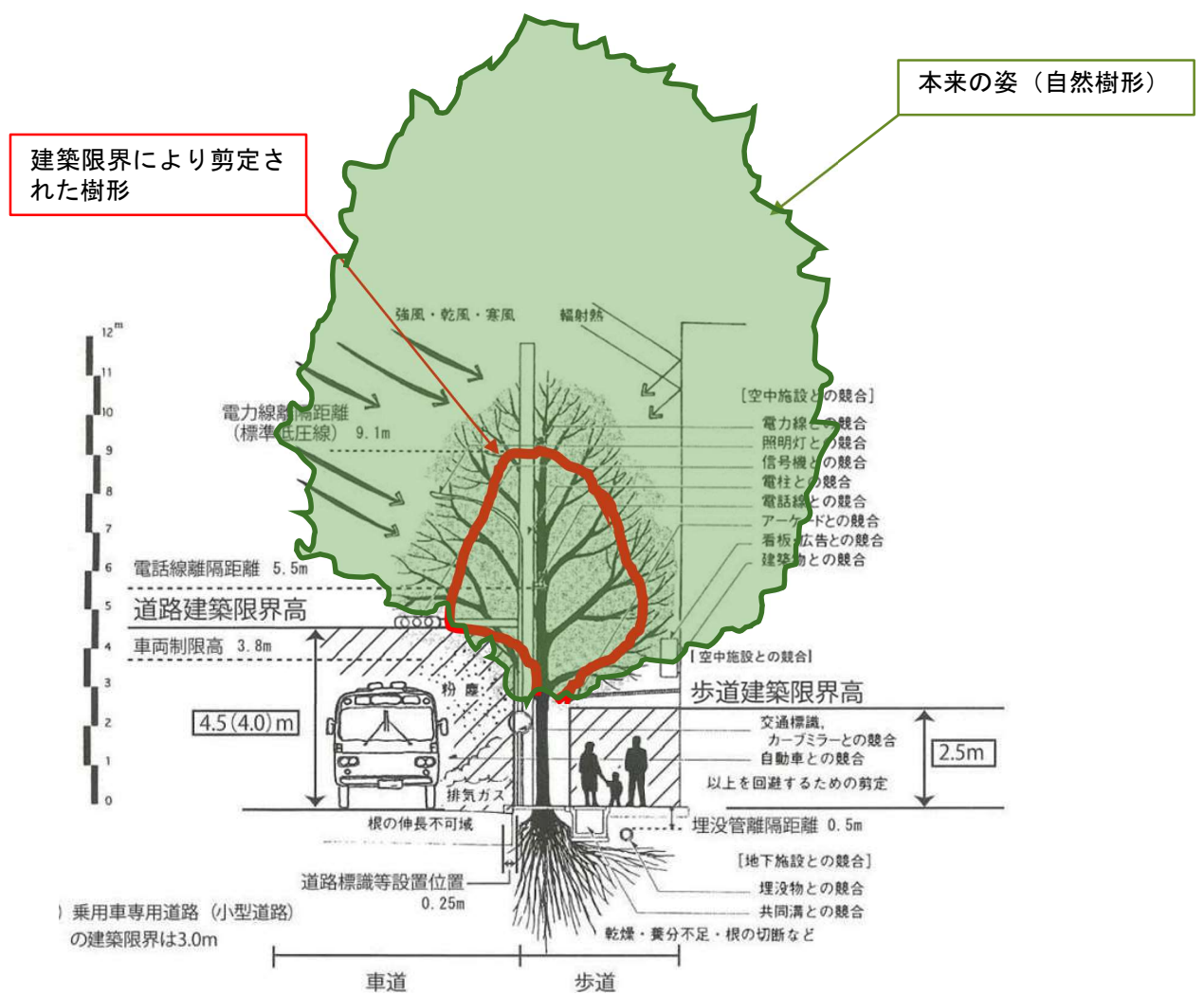


図3-5 自然樹形と建築限界

3-2-4 樹木の点検結果

一部路線を除き、樹木の健全度は「概ね良好・異常なし」が全体の90%以上となっているが、外観診断調査が必要な樹木（強風などにより倒木の可能性がある）が17本存在する。

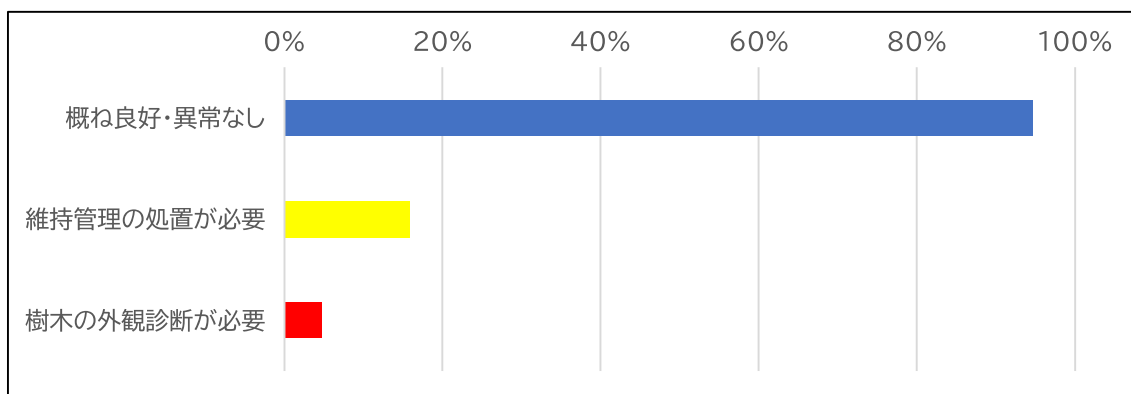


図3-6 樹木点検結果

何らかの支障発生割合は「建築限界越」が多く、次に「根上がり・舗装クラック」が多くなっている。⑩市道川面宝塚線のプラタナスは内部腐朽が進んでおり、調査した全数で「揺れ」を確認し危険な状態であることから、早急な対応を講じた。また、一部の路線では支柱が機能していないうえ、樹木の生育を阻害しているものがあり、早急な撤去が必要である。

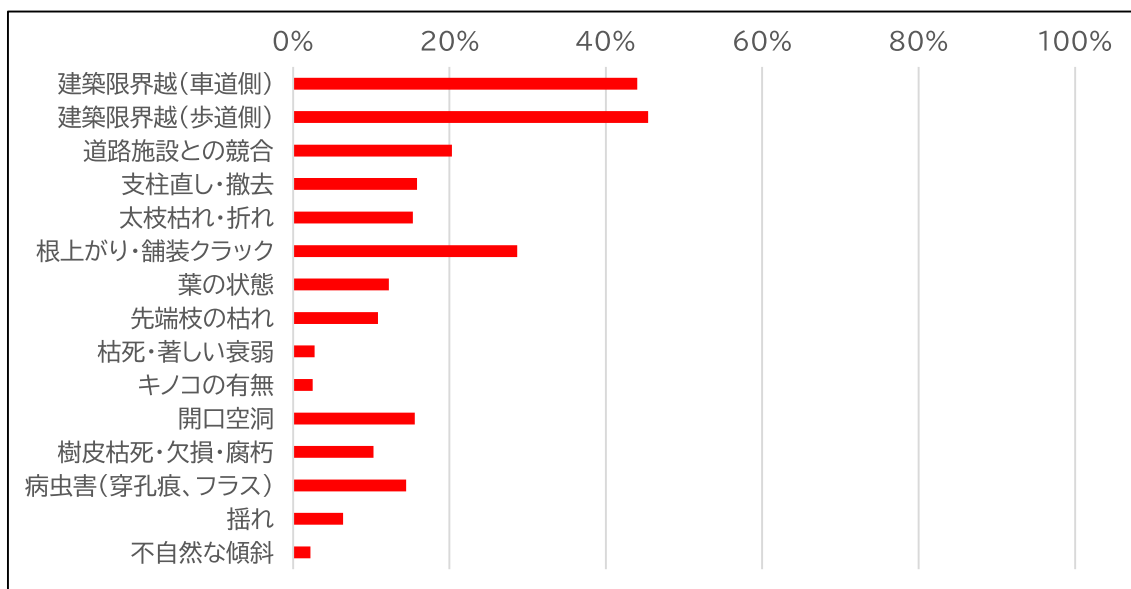


図3-7 何らかの支障発生割合

前掲した表から維持管理頻度に関わる「建築限界越え」を除くと「根上がり・舗装クラック」がトップになり、樹木の生長による植栽基盤容量の不足が顕著と言える。

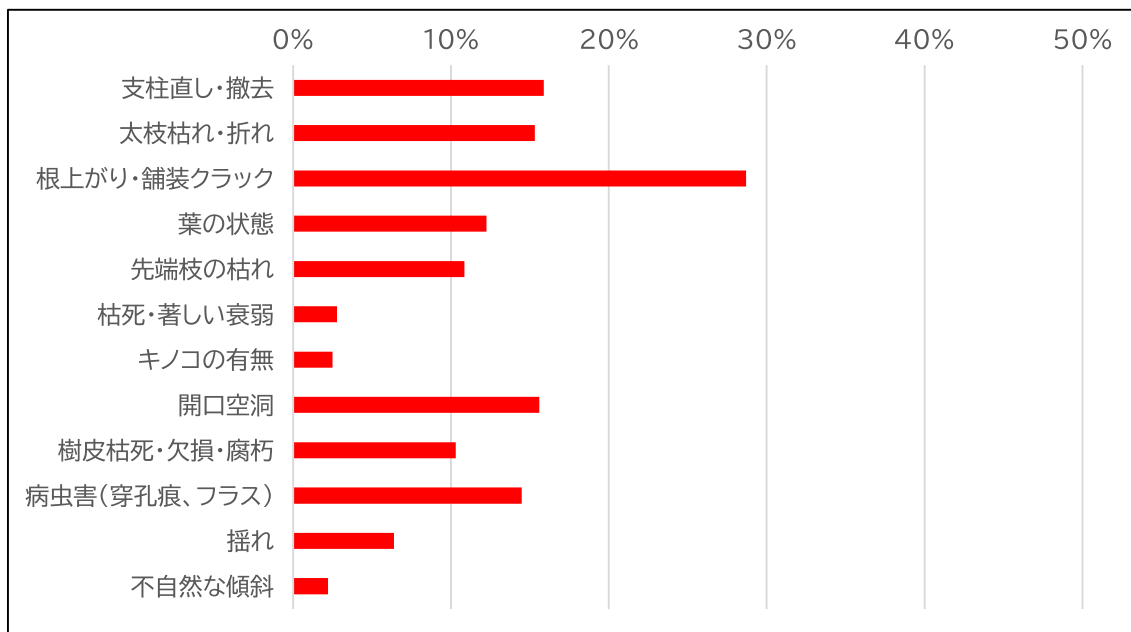


図3-8 何らかの支障発生割合（建築限界越えを除く）

路線ごとに何らかの支障発生件数を集計すると③859号線が突出しているが、調査対象としたシダレザクラの建築限界越え、撤去が必要な支柱等の件数が多いことに起因している。

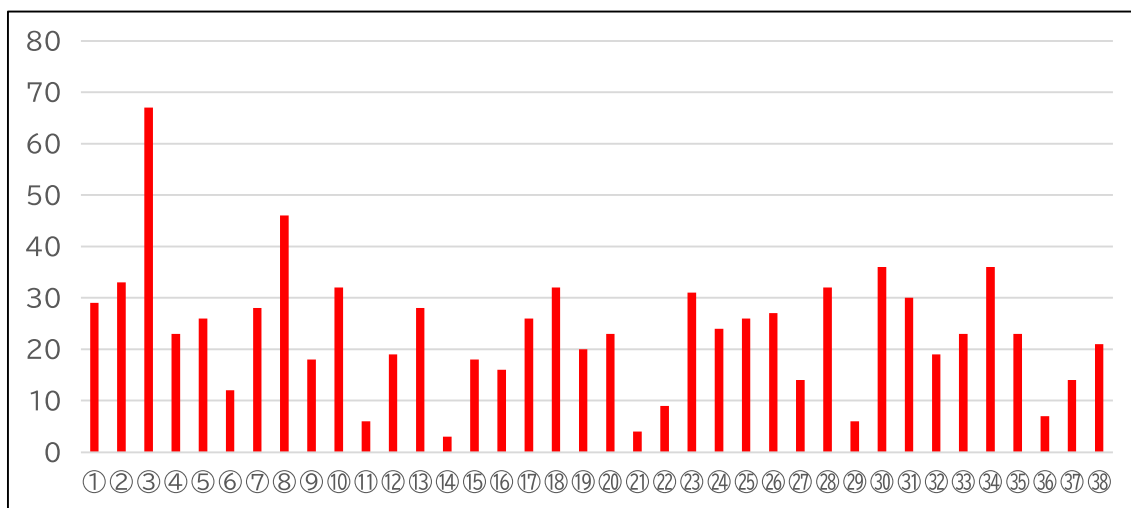


図3-9 路線別何らかの支障発生件数

【不要支柱の撤去が必要な路線】

不要な支柱の撤去が必要な路線は表 3-7 に掲げた 4 路線である。

表 3-7 不要支柱の撤去が必要な路線

路線番号	①維持管理上の問題						②活力点検			③樹木の異常						点検結果		
	建築限界越（車道側）	建築限界越（歩道側）	道路施設との競合	支柱直し・撤去	太枝枯れ・折れ	根上がり・舗装クラック	葉の状態	先端枝の枯れ	枯死・著しい衰弱	キノコの有無	開口空洞	樹皮枯死・欠損・腐朽	病虫害（穿孔痕、フラス）	揺れ	不自然な傾斜	概ね良好・異常なし	維持管理の処置が必要	樹木の外観診断が必要
①	9	7	2	8	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	10	8	0
②	9	4	0	10	0	0	5	0	0	0	0	0	1	4	0	10	10	0
③	10	10	5	10	8	2	6	9	0	3	0	1	2	1	0	10	10	0
④	2	9	0	9	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	0	10	9	0

【外観診断が必要な路線】

樹木点検だけでは判断できない樹幹腐朽の状況や、詳細な調査が必要な病害を確認するための外観診断が必要な樹木が存在する路線は表 3-8 に掲げた 4 路線である。

表 3-8 外観診断が必要な樹木が存在する路線

路線番号	①維持管理上の問題						②活力点検			③樹木の異常						点検結果		
	建築限界越（車道側）	建築限界越（歩道側）	道路施設との競合	支柱直し・撤去	太枝枯れ・折れ	根上がり・舗装クラック	葉の状態	先端枝の枯れ	枯死・著しい衰弱	キノコの有無	開口空洞	樹皮枯死・欠損・腐朽	病虫害（穿孔痕、フラス）	揺れ	不自然な傾斜	概ね良好・異常なし	維持管理の処置が必要	樹木の外観診断が必要
⑩	0	0	3	1	2	0	0	0	1	2	3	1	8	10	1	0	0	10
⑪	9	10	3	0	0	8	0	0	0	0	2	0	0	0	0	9	0	1
③④	4	4	0	0	4	2	1	3	1	1	9	5	0	2	0	5	0	5
③⑦	0	2	0	3	2	0	2	2	2	0	0	0	1	0	0	9	2	1

3-2-5 歩行空間

現況調査では車道を含めた道路の断面構成を調査した。歩道有効幅員は図 3-10 の通り、植樹帯の縁石部を歩行可能空間と捉え、官民境界から植樹帯縁石内側までを歩道有効幅員とした。

調査結果を集計した結果を「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」により、車いす通しがすれ違える歩道有効幅員 2.0m を基準にすると表 3-9 の通りとなり、歩道有効幅員 2.0m 以上の路線は 14 路線にすぎず、半数以上が有効幅員 2.0 未満の狭幅員歩道である。

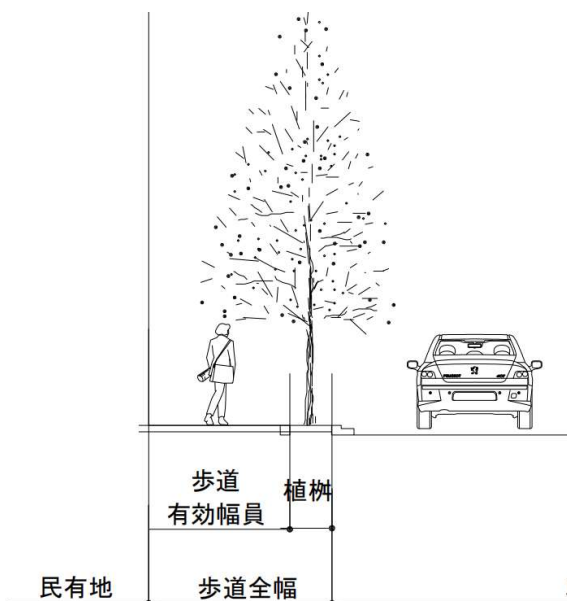


図3-10 歩道有効幅員

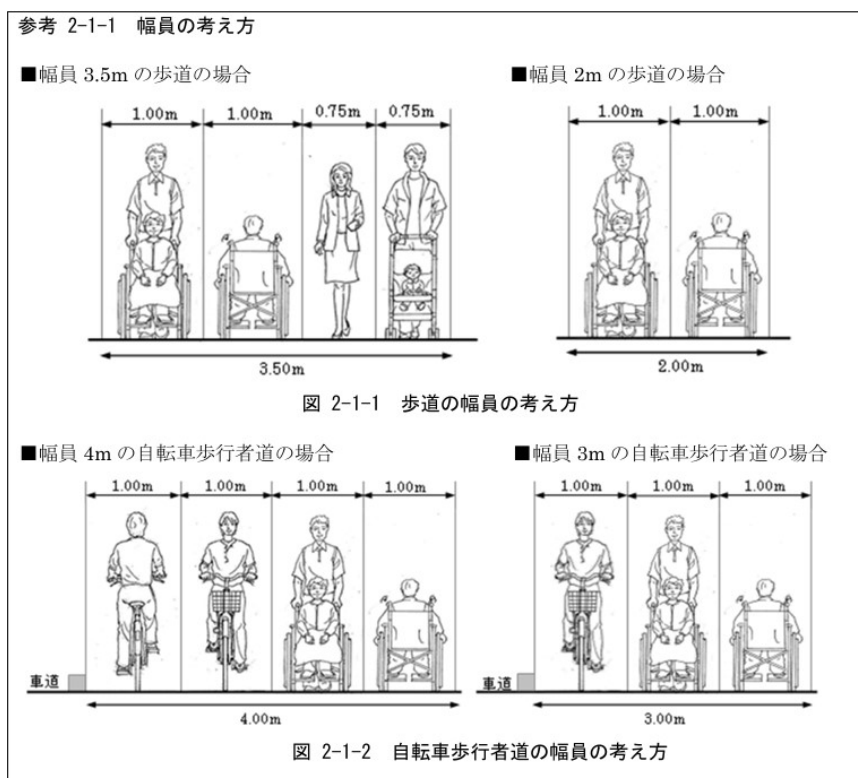


図3-11 「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」2024年1月改定（国土交通省）

表 3-9 歩道の有効幅員（道路構造調査）

凡例  歩道有効幅員2.0m以上
 歩道有効幅員2.0m未満

番号	路線名	樹種名		道路全幅 (m)	歩道(m)		植樹樹(m)		車道(m)		樹木(m)		備考
		点検樹種	配置		全幅員	有効幅員	横断幅員	縦断幅員	車線数	全幅員	植栽間隔	樹高	
①	2828 号線	サルスベリ	両側	11.7	1.86	1.38	0.48	3.0	2	8	14	4.6	
②	2737 号線	サルスベリ	両側	11.7	1.82	1.20	0.6	1.2	2	8.1	6	4.4	
③	859 号線	シダレザクラ	両側	12.3	2.65	2.00	0.65	連続樹	2	7	不規則	5.8	
④	226 号線	イロハモミジ	両側	7.0	3.50	不規則	0.7	1.3				5.9	歩行者専用道 (時間制限)
⑤	逆瀬川米谷線	ケヤキ	両側	14.8	2.90	2.10	0.8	1.25	2	9	不規則	6.9	逆瀬川駅前区間
				16.6	3.40	2.60	0.8	1.25	2	9.8	8.5	15.3	市役所前区間
⑥	逆瀬川仁川線	ケヤキ	片側	不規則	不規則	2.30	1.5	1.5	2	6.5	不規則	9.7	変形樹U字型
⑦	344 号線	ケヤキ	両側	9.7	2.20	1.50	0.7	1.5	1.5	5.3	4.5	6.1	
⑧	3635 号線	シラカシ	両側	23.9	3.45	2.73	0.72	連続樹	4	17	不規則	6	
⑨	中山安倉線	イチョウ	両側	15.5	3.25	2.45	0.8	1.2	2	9	不規則	7.2	
⑩	川面宝塚	ブラタナス	両側	15.8	3.40	2.75	0.65	連続樹	2	9	不規則	4.2	
⑪	宝塚池田	イチョウ	両側	24.1	3.30	2.45	0.85	連続樹	4	17.5	7	5.7	
⑫	市道2220号線	シラカシ	片側	10.2	2.80	2.10	0.7	連続樹	2	7.4	5	4.2	
⑬	安倉鴻池線	ケヤキ	両側	12.1	2.38	1.58	0.8(植樹) 0.5(連続)	連続樹	2	7.35	8.3	9.4	高木部のみ植樹 樹拡大
⑭	3831 号線	クロガネモチ	両側	12.5	2.50	1.45	1.05	1.5	2	7.5	不規則	5.8	
⑮	2942 号線	トウカエデ	片側	8.5	2.80	1.95	0.85	連続樹	2	5.7	6.5	6.9	
⑯	3325 号線	アメリカフウ	両側	13.0	2.90	2.10	0.8	1.0	2	7.2	6.5	8.6	
⑰	2620 号線	トウカエデ	両側	11.7	2.15	1.35	0.8	1.5	2	7.35	7.8	7.3	
⑱	2679 号線	アメリカフウ	両側	11.7	2.20	1.30	0.9	1.8	2	7.3	8	9.9	
⑲	3107 号線	ケヤキ	片側	8.8	2.60	1.80	0.8	1.6	2	6.2	8	8.3	
⑳	2732 号線	ナンキンハゼ	両側	11.6	2.10	1.20	0.9	1.5	2	7.4	7	8.2	
㉑	3106 号線	クスノキ	片側	8.5	2.50	1.75	0.75	1.05	2	6.0	6	8.2	
㉒	中筋島脇線	クスノキ	両側	21.1	3.15	2.35	0.8	1.5	1.5×2	14.8	8.5	5.8	
㉓	2733 号線	メタセコイア ユリノキ	両側	11.3	1.95	1.00	0.95	1.5	2	7.4	8	10.2	
㉔	2720 号線	ハナミズキ	両側	11.6	2.10	1.25	0.85	1.5	2	7.4	不規則	3.1	
㉕	2710 号線	イスノキ	両側	11.7	2.15	1.35	0.8	1.5	2	7.4	8	4.3	
㉖	2700 号線	マテバシイ	両側	11.3	2.15	1.35	0.8	1.5	2	7.0	7	5.4	
㉗	2691 号線	ケヤキ	両側	12.8	2.90	2.10	0.8	1.5	2	7.0	10	11.3	
㉘	3094 号線	マテバシイ	両側	11.7	2.15	1.40	0.75	1.5	2	7.35	8	4.7	
㉙	3092 号線	マテバシイ	片側	8.5	2.40	1.60	0.8	1.5	1	6.1	不規則	4.2	
㉚	山本大野線	ユリノキ	両側	12.0	2.35	1.50	0.85	1.2	2	7.3	不規則	8	
㉛	3259 号線	ケヤキ	両側	15.5	3.55	2.80	0.75	1.2	2	8.4	8.2	6.9	
㉜	3763 号線	サルスベリ	片側	8.8	2.80	1.80	1.0	1.6	2	6.0	6.6	3.8	
㉝	3580 号線	サルスベリ	片側	9.3	3.00	2.00	1.0	1.3	1.5	6.3	8.1	4.6	
㉞	3561 号線	コブシ	両側	12.0	2.30	1.30	1.0	1.2	2	7.4	8	4.3	
㉟	3718 号線	ハナミズキ	片側	9.3	2.90	1.90	1.0	1.3	1.5	6.35	8.1	4.7	
㊱	3782 号線	クスノキ			山手台中央公園内歩行者専用道						10.5	7.8	
㊲	3564 号線	メタセコイア 等			山手台中央公園内歩行者専用道						不規則	7.3	
㊳	3 号線	ケヤキ			駅前ロータリー						不規則	7.3	阪急仁川駅

3-3 アンケート調査結果

本業務で、公園ならびに街路樹についての市民意向を把握するため、中学生を除く 15 歳以上の市民 2,000 名に対し、無作為・多段抽出によるアンケート調査を実施した。アンケート調査における街路樹に関する設問内容は表 3-10 のとおりである。

表 3-10 街路樹に関するアンケート設問内容

設問番号	設問内容
19	街路樹の量（本数や間隔）と質（剪定状況や育成状況）についてどのような印象を持っていますか？
20	街路樹について良いと感じることは何ですか？
21	街路樹について問題だと感じることは何ですか？
22	今後の街路樹の管理について、あなたの考えに近いものはどれですか？
23	現在、街路樹の管理（落ち葉掃き、除草等）に協力されていますか？
24	問 23 で「②協力していない」と答えた方に質問です。 今後、街路樹の管理に協力したいと思いますか？

設問 19「街路樹の量と質についてどのような印象を持っていますか？」に対して得られた回答をグラフ化したものが図 3-12 で、「量、質ともに十分である」の回答が最も多く 44.2%を占め、街路樹の現状について肯定的な認識をもつ市民が多い。半面「量、質ともに不十分である」が 19.1%、「量は十分だが、質はよくない」が 24.9%、「量は不十分だが、質はよい」が 6.6%となっている。

量は十分と考えている人は $44.2+24.9=69.1\%$ （有効回答では 73%）と量については、十分と考えている。質が十分と考えている人は、 $44.2+6.6=50.8\%$ （有効回答では 53.6%）で質については、半々である。この結果から、量は十分と考えている市民は多く、質については意見が割れている。

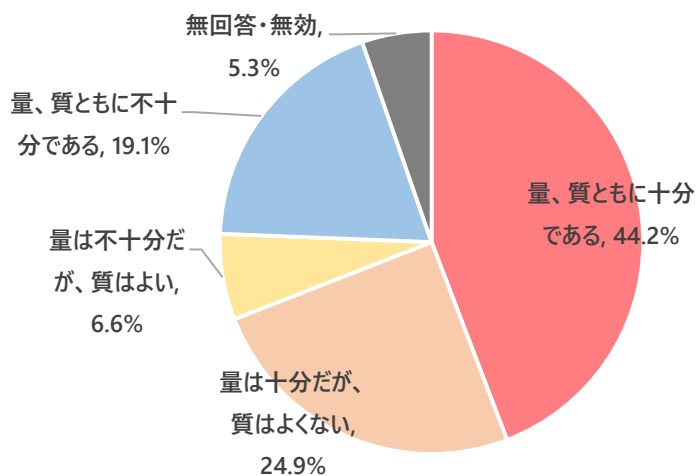


図3-12 街路樹の整備・管理に関する評価

設問 20「街路樹について良いと感じることは何ですか？」について、選択肢に挙げた交通安全機能、緑陰機能、快適な歩行区間確保、四季の演出、景観醸成機能などに関する項目で「そう思う」「どちらかと言えばそう思う」の合計が50%を超えており、街路樹の効果を市民が体感していることがわかる。

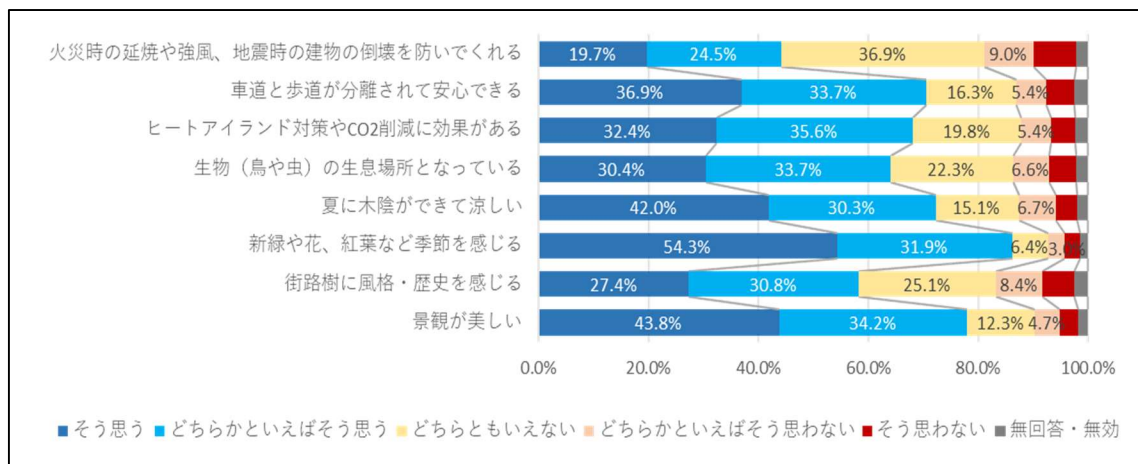


図3-13 街路樹に期待できる効果

設問 21「街路樹について問題だと感じることは何ですか？」について、突出した項目はなかったが、落ち葉や花びらの清掃問題が16.1%と最も多く、病虫害の発生、根上がりによる段差の発生、道路施設の視認性阻害、剪定が不十分、季節を感じる樹種がない、など現況調査で確認された項目があがっている。

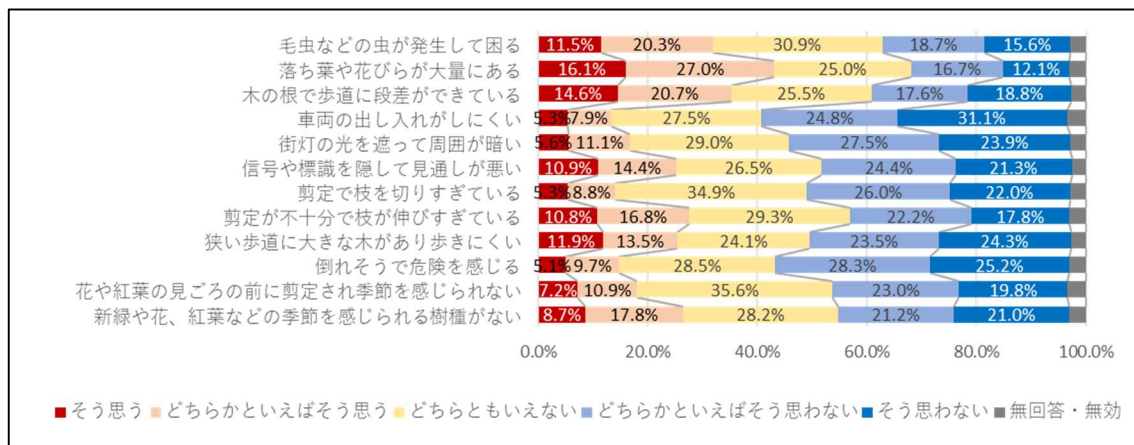


図3-14 街路樹に関する問題点

設問 22「今後の街路樹の管理について、あなたの考えに近いものはどれですか？」について、街路樹の今後のあり方として、「道路の安全性が保てない場合、伐採すべき、中低木に植え替えるべき」等、道路の安全性を求める意見が多い一方、伐採する場合は地域の意見を聞くべきとの意見も多いことに留意する必要がある。

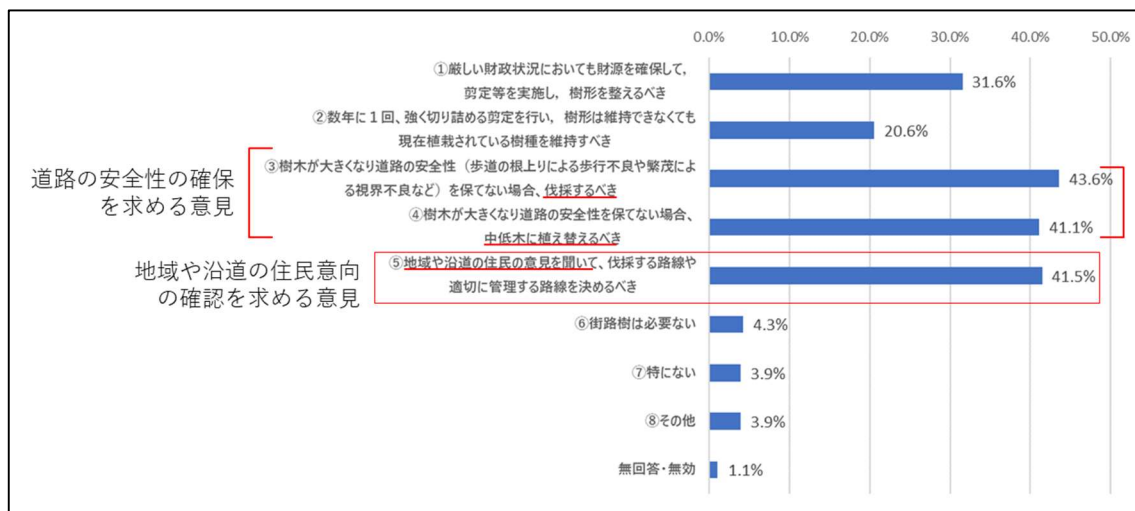


図3-15 街路樹の今後のあり方に関する意見

設問 23「現在、街路樹の管理（落ち葉掃き、除草等）に協力されていますか？」について、街路樹の管理に係る市民協働に、これまでに参加していたことがあるのは市民の約1割に過ぎない。

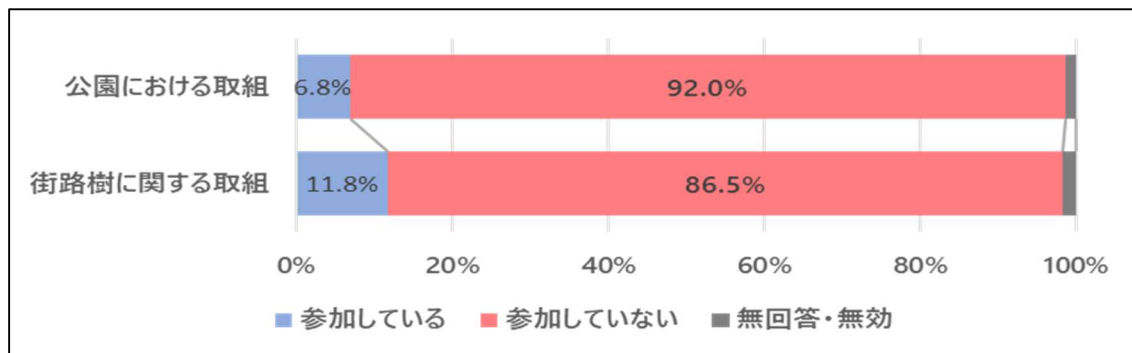


図3-16 市民協働の取組の参加状況

設問 24「今後、街路樹の管理に協力したいと思いますか？」について、参加されていない市民の今後の参加意向は総じて低く、参加意向の低さに関わる理由からも、市民協働への参加促進を図ることが容易ではないことがうかがえる。

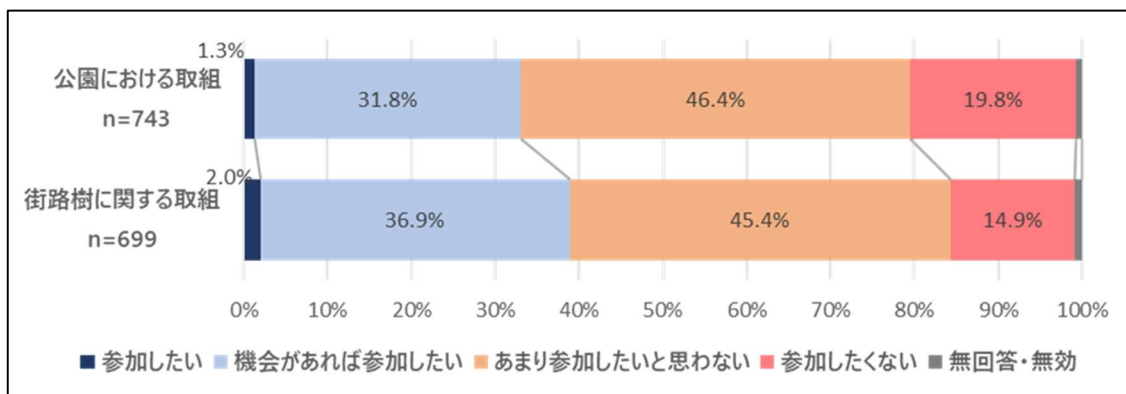


図3-17 市民協働の取組への今後の参加意向

上記設問で参加意向のある方の街路管理の取り組みは「落葉の清掃」が最も多い。

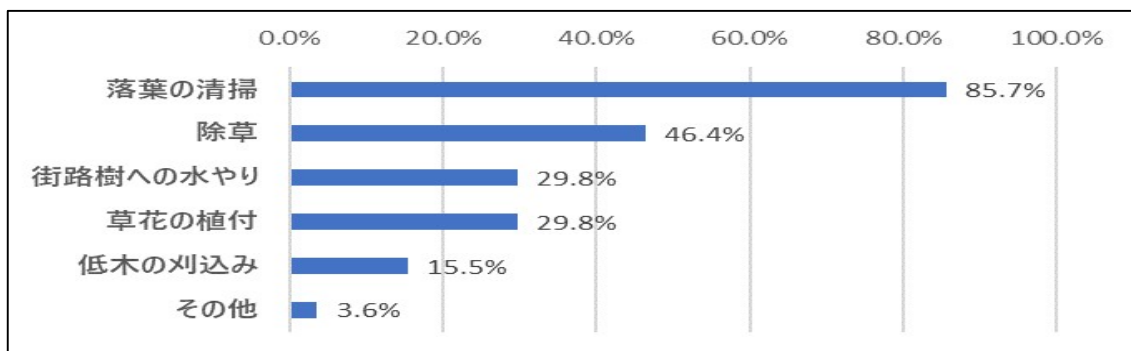


図3-18 参加したい街路樹管理の取組

3-4 道路アドプト

本市では道路アドプトとして表 3-11 に掲げた 14 団体（令和 6 年 12 月現在）が活動している。活動箇所は図 3-19 に示した通りで市の南部地域（平野部）に多く、山麓部では中山台、山本山手に多い。

表 3-11 道路アドプト活動団体

番号	開始年度	名称	路線名	対象面積	締結日
1	H29	山本山手地区まちづくり協議会	あじさいロード	L=469m A=1,874m	H29. 5. 26
2	H29	大堀川イワシ坂下癒しの広場の会	大堀川イワシ坂下癒しの広場	L=17m A=49m	H29. 12. 1
3	H30	中山五月台3丁目生活道路を守る会	中山五月台3丁目地内市道の植栽柳	A=109. 3m	H30. 8. 27
4	H31 (R1)	中山五月台七丁目自治会グリーン倶楽部	五月台7丁目バス停上法面(市道2732号線の一部)	A=1630m →A=1060m	R1. 5. 15 R4. 8. 15
5	R2	小浜・向月町・鶴の荘自治会	病院カーテン(市道676号線の一部)	A=195m	R2. 2. 17
6	R2	池田自治会	市道2260号線の一部	A=34m	R2. 4. 1
7	R2	パークスクエア小仁川	市道78号線の一部	A=55m	R2. 7. 1
8	R3	きれいな街会	市役所前道路外	A=344. 6m	R3. 3. 30
9	R3	株式会社ウィル空間デザイン	本田荒地線	A=31. 4m	R3. 5. 6
10	R3	中州自治会	月地線	A=60m	R3. 6. 28
11	R4	あそぼうかい花クラブ	市道3718号線	A=390m	R4. 4. 18
12	R4	櫻守の会	山手台道路法面	A=24, 100m	R4. 6. 7
13	R4	向月町自治会有志	市道622号線	A=1, 400m	R4. 5. 18
14	R4	阪急青葉台自治会	市道2287号線	A=13m	R4. 9. 11

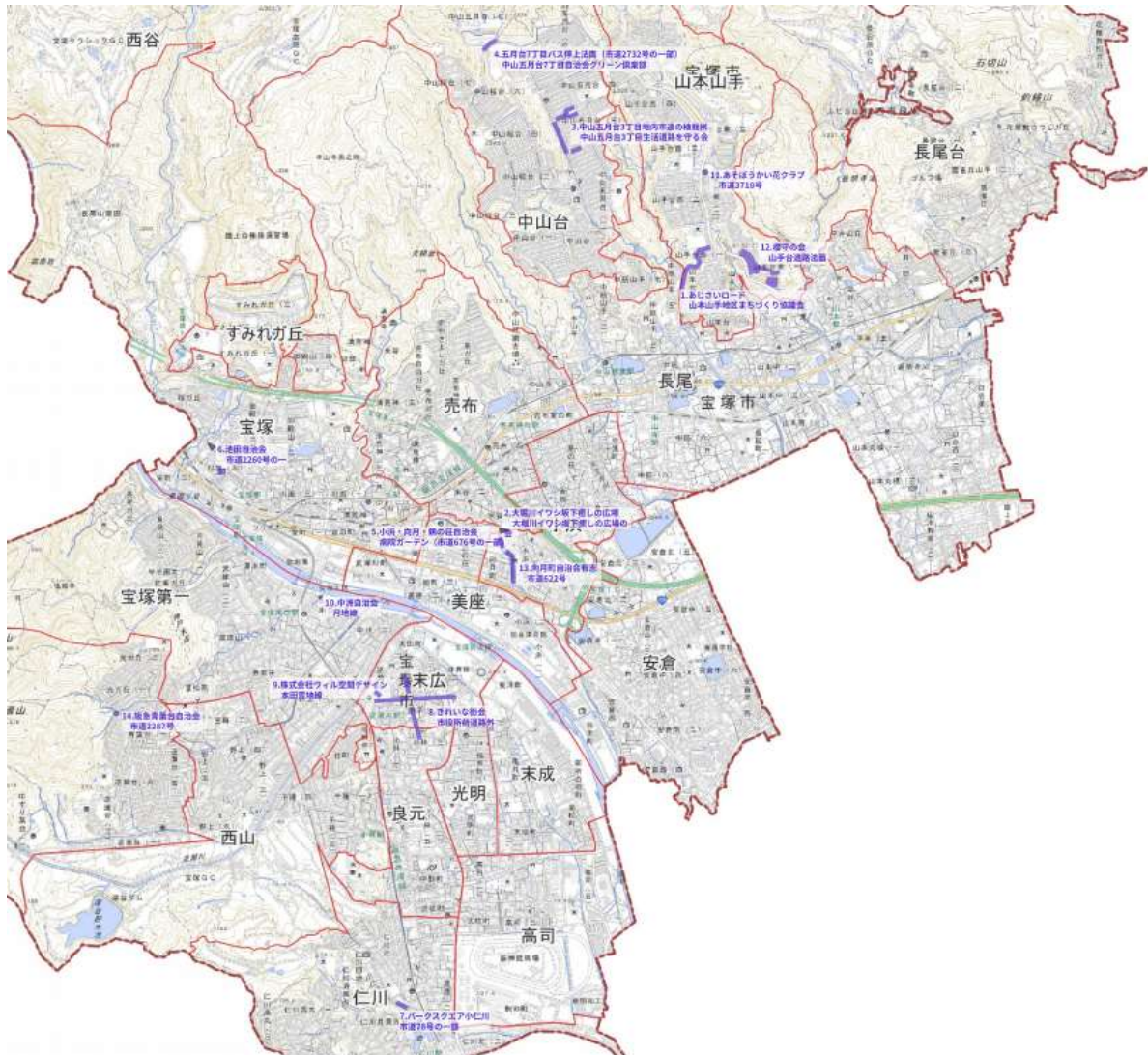


図3-19 道路アドプト団体の活動箇所

3-5 本市街路樹における問題

3-5-1 道路交通や歩行者への影響

(1) 狭小な歩道幅員

歩道有効幅員 2.0m未満が 21 路線（表 3-9 参照）存在し、全般に狭幅員の歩道が多い。本市はおおむね阪急宝塚線を境に北側が山麓部、南側が平野部と位置付けられ、山麓部は傾斜の強い路線（坂道が多い）で、歩行者の徒歩移動も少なく、自転車の通行量も少ない。平野部ではその逆で特に自転車の通行量が多い傾向にある。



⑤逆瀬川米谷線



③⑩山本大野線

(2) 根上がり、舗装クラックの発生

街路樹の根系が、植栽帯を超えて大きく生長し、歩道や車道等で根上りによる段差が発生し、平坦性が失われ、歩行者等の安全な通行の妨げとなっている路線が多く発生している。根上りが多く発生している路線は、⑮市道 2679 号線（アメリカフウ）、⑮市道 2710 号線（イスノキ）、⑮市道 2700 号線（マテバシイ）、⑮市道 2691 号線（ケヤキ）、⑮市道 3094 号線（マテバシイ）の 5 路線で、発生率が 80%を超えている。



⑬安倉鴻池線



⑧市道 3635 線

（３）落枝発生の危険性

街路樹は、自然生理現象として枯れ枝が発生する。その枯れ枝は風の影響により、突然、通行空間に落下する恐れがある。枯れ枝の発生と同時に、内的要因や外的要因に伴って徐々に腐朽や樹勢不良（衰弱している）が進行し、台風等の被災により一気に倒木する危険性も内包している。

⑤逆瀬川米谷線の市役所前区間のケヤキの中では最大樹高 17.0mに達しており、②市道 2733 号線のメタセコイアでも最大樹高 15.0mに達するなど、自然樹形で育生している路線は樹高が高く、美しい街路樹景観を提供しているが、樹高が高いために点検も容易ではなく、適切な点検管理を実施し最大樹高を設定する必要がある。



⑤逆瀬川米谷線（市役所前区間）

（４）植栽の過密化

植栽当初は若木だった街路樹も植栽から数十年を経過し、幹周が 1mを超えるほど大きく生長しているものが増えている。幹の生長により、車道から歩道に対する見通しや、信号や標識への視認性の悪化をもたらし、街路樹の生長に伴って、樹木相互の干渉による生長阻害や、今後さらに生長（根元直径の肥大化）が進むと、歩道有効幅員の確保が困難となることが予想されるため、適切な間引き等による過密化の解消が必要となる。



⑩市道 3325 線（すみれガ丘）

3-5-2 景観や環境への影響

(1) 強剪定による景観悪化

本市では限られた予算の中で多種多様な樹種の街路樹を剪定管理している。中でも、特に大きく育つ樹種は、その生長速度に応じて、やむを得ず樹冠を強く剪定せざるを得なくなり、その結果、剪定直後の路線は景観的に見苦しいだけでなく、樹木にとって過大なストレスとなるため、樹勢不良や衰弱を引き起こす要因となっている。



③市道3号線（阪急仁川駅前）



⑥逆瀬川仁川線



⑤逆瀬川米谷線（阪急逆瀬川駅前区間）

3-5-3 維持管理費の問題

本市における街路樹剪定は、高木等においては基本的に2～3年に1回程度、低木においては1年に2～4回の頻度で剪定作業を実施している。

剪定頻度は樹種により異なるが、生長の早い高木樹種では毎年剪定を実施している路線があり、大木化に伴う“過密”かつ“肥大”により、剪定頻度が増える傾向にあるとともに、生長に比例して1本あたりの剪定費用も高額になってきている。

また、本市は低木植栽が多く、低木の剪定管理が街路樹管理費に占める割合が高い。

今後、少子高齢化による歳入減少、街路樹の肥大生長や人件費の高騰等、社会情勢の変化に伴い、現状に増して適正な維持管理を実施することが困難になってきている。

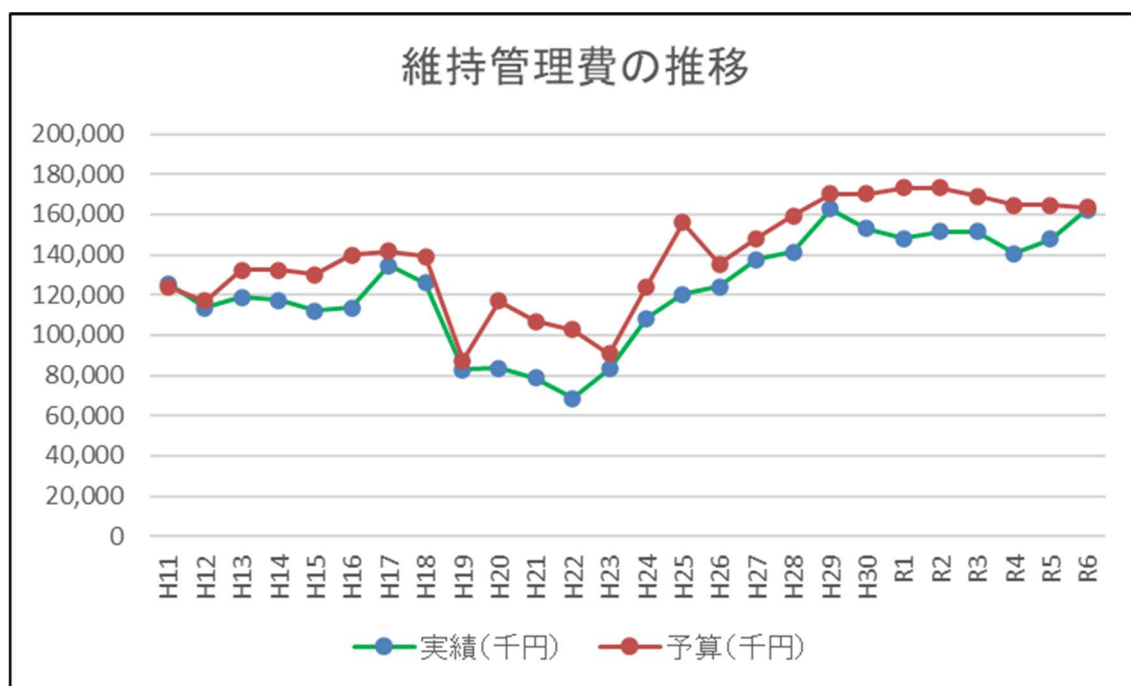


図3-20 街路樹維持管理費の推移

4 街路樹管理計画

4-1 街路樹管理の方向性

4-1-1 街路樹管理の基本方針

前章までの調査、分析結果から下記の課題が明らかとなった。

【課題】

- ・狭小な歩道幅員
- ・樹木の生長・植栽基盤の容量不足による根上り・舗装クラックの発生
- ・樹木の過大生長による落枝発生の危険性・植栽の過密化
- ・維持管理費の不足で毎年の剪定管理が困難な状況である
 - 建築限界確保が困難、強剪定による景観悪化
 - 今後も維持管理費の縮減傾向が強い
 - 低木管理費の比重が高い
- ・アンケート調査結果より量的には満足、質的には課題がある
- ・市民の街路樹管理への参加意欲は低い

これらの課題に対し、本来街路樹の持つ機能を加味して下記のとおり目標を定める。

(目標)

道路空間の安全性を確保し、魅力があり、歩きたくなる歩行空間を提供している
街路樹を将来にわたり育生・継承していくこと

街路樹管理計画では、この「目標」を達成するため、市域全体のみどりのあり方と整合をとり、宝塚市全体の街路樹のあり方を踏まえ、地域や路線等の特性に対応した街路樹のあり方についての検討を行い、基本方針を設定する。

目標を達成するためには、維持管理の質を担保し、アセットマネジメント（下段注釈参照）に基づく街路樹の更新を行っていく必要がある。

しかし、少子高齢化に伴う歳入減や、街路樹の生長に伴う維持管理コストの増など、現状の維持管理を続けていくことが困難な状況が予想される。

そのため、総量規制を行うことで維持管理の質を担保し、選択と集中を行うことで“植木のまち宝塚”にふさわしい維持管理を行っていくことを基本的な考え方とし、基本方針を次のとおり設定し、その実現にむけた課題解決施策を検討する。

アセットマネジメントとは、公共施設等を資産(アセット)として捉え、財政面の課題も踏まえながら安全性・利便性・快適性等を確保し、資産全体の効用を最大化するための総合的かつ戦略的なマネジメント手法である。街路樹における手法は、「予防保全型維持管理」が主流であり、ライフサイクルコストの最小化を目指し、計画的な調査・点検を行い損傷が深刻化する前に修繕・補修・補強などを行って施設を長寿命化し、施設整備と併せ経費の平準化と抑制を図るものである。

- 基本方針 1 安全で安心な道路づくり
- 基本方針 2 宝塚市の魅力向上に資する良好な都市景観形成
- 基本方針 3 効果的な維持管理の実施
- 基本方針 4 公園区計画との連携による街路樹の適正化
- 基本方針 5 街路樹を通した市民コミュニティ醸成

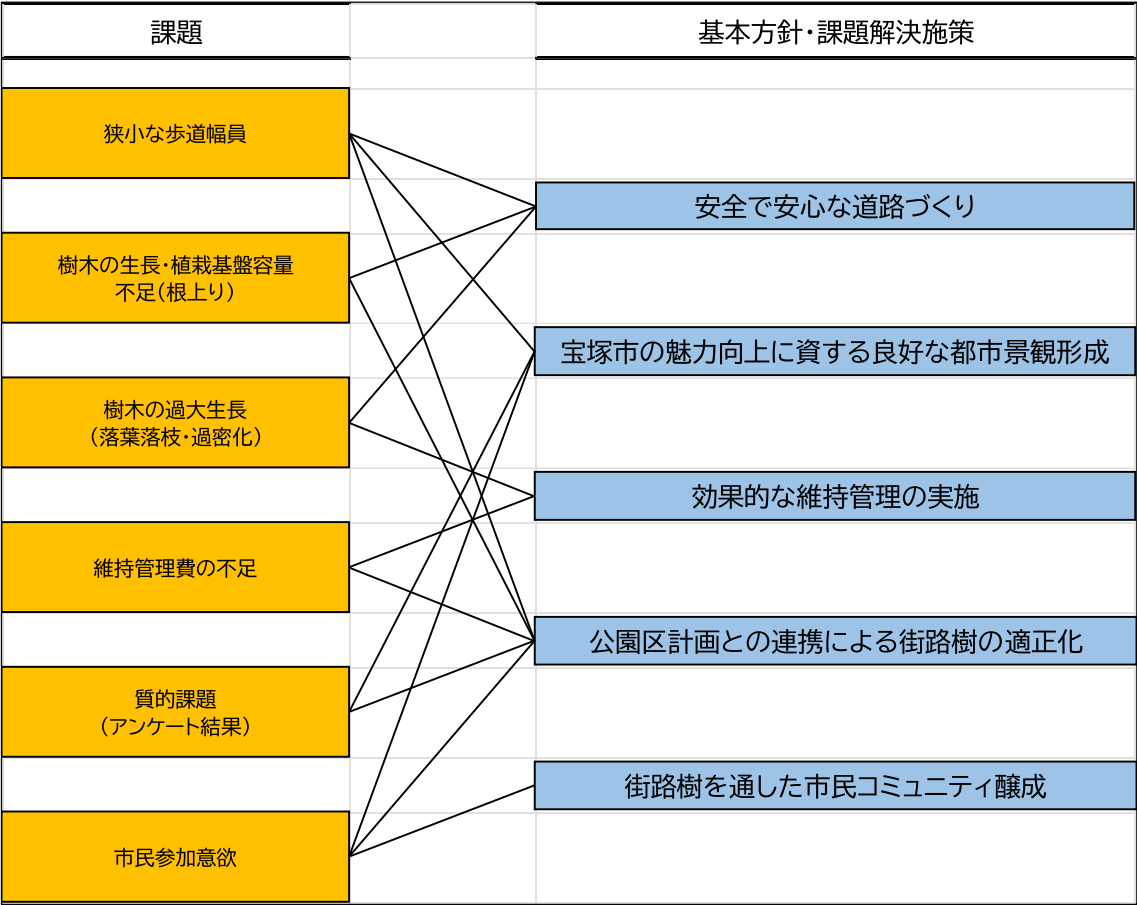


図4-1 課題と基本方針・課題解決施策関連図

4-1-2 基本方針の実現に向けた課題解決施策

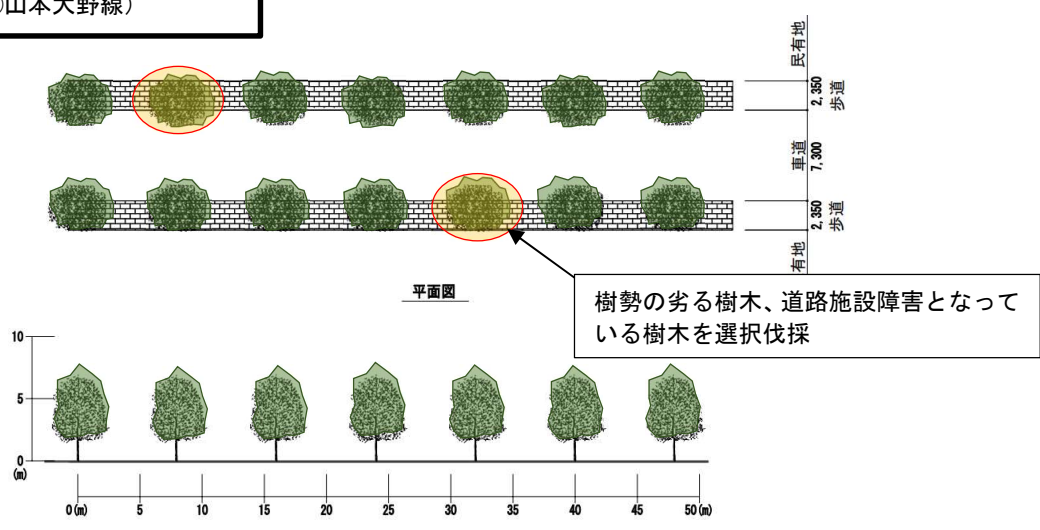
課題解決施策の実行にあたっては住民の意見を尊重することが肝要で、特に伐採を伴う工事を行う場合は沿線住民の意見を聞き、反映させ、慎重に事業を進める必要がある。

基本方針 1 安全で安心な道路づくり

本市の街路樹は、歩道幅員が2.0m未満の狭小な歩道に街路樹が多く植えられており、すれ違いが困難であるほか、根上がりによる歩道空間の安全性が担保できていない現状がある。市民アンケート調査では、道路の安全性を求める声が多く寄せられており、対策が急務となっている。

- ▶道路整備にかかる各種計画と整合を図りつつ、有効歩道幅員に基づく街路樹のあり方を検討する。また、道路改良を行う場合は植樹樹の改良（規格形状、植栽基盤等）を行うなど、街路樹の長寿命化の視点を取り入れる。
- ▶歩道幅員が狭い箇所では、街路樹を限定的に択伐し歩道空間を確保する。この場合、山麓部と南部の平野部では都市景観形成の観点が重要な視点となり、みどり豊かな山麓部では対象路線内での全高木伐採も視野に入れる。緑の量が少ない平野部では街路樹が貴重なみどりを提供しているため、一律の考え方で歩道有効幅員を確保するのは不適切で、道路構造令の1.5車線の道路整備の考え方を歩道に適用し、部分改良により必要な個所で有効歩道幅員を確保するため、例えば5本に1本間隔で街路樹を択伐し、すれ違い待機部分（ゆずりあい）を確保に努める。
- ▶樹木の腐朽、老木化等により倒木の恐れがある場合は、伐採・植替えを行う。
- ▶根上りが顕著な路線は、伐採・植替えならびに歩道の改修に努める。

現況 (③山本大野線)



再整備 (ゆずりあい区間確保)

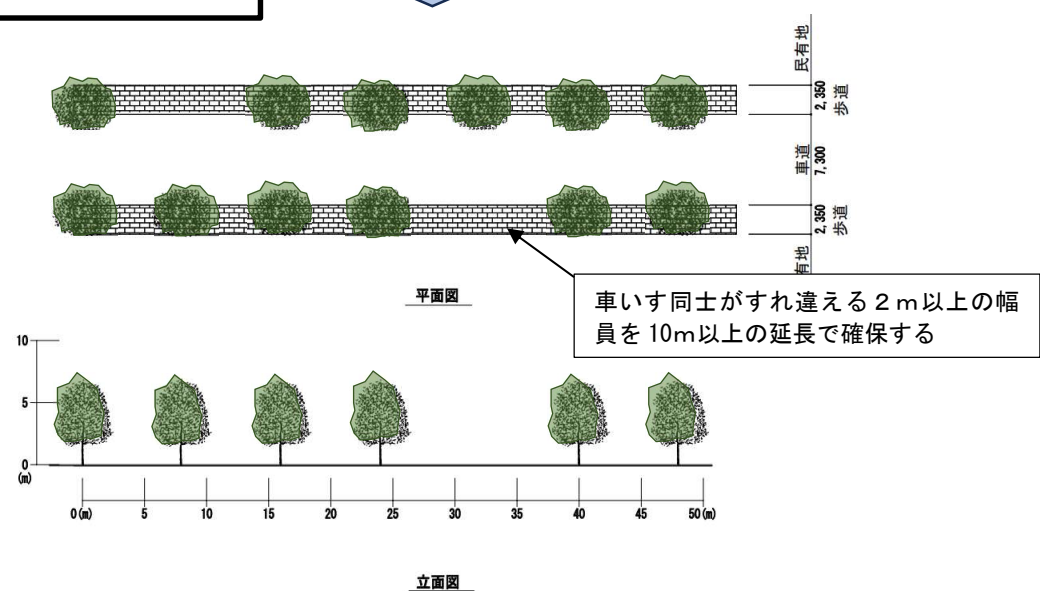


図4-2 ゆずりあい区間イメージ図

基本方針 2 宝塚市の魅力向上に資する良好な都市景観形成

街路樹は街の景観形成や環境保全等に大きく貢献している。街路樹はみどりの景観を創出し、その緑陰は歩行者に快適な空間を提供する不可欠なものとなっており、上質な街路樹景観を形成していくことは都市の魅力向上に寄与するものである。

- ▶街路樹を地域の貴重な財産として、アセットマネジメントの考え方に基づき、良好な街路空間の形成をはかる。
- ▶みどりが少ない南部の平野部では、街路樹が貴重なみどりであるため、伐採ではなく植替えを念頭に計画を行う。
- ▶宝塚市の街路樹景観の顔となる「シンボル路線」を設定し、重点的に再整備や維持管理を行う。



宝塚市のシンボルと言える
「花の道」

もともとの作りが上質で、十分美しい散策路として機能している。

マツの寿命、サクラの生育不良・寿命などが散見され、予防保全対策の検討が必要な時期になっている。

基本方針 3 効果的な維持管理の実施

街路樹の維持管理に関して、適切な管理を行うための予算が年々減少してきており、現在の維持管理を継続して行うことが困難になってきている。また、現在の発注体系では年度ごとに異なる業者が剪定作業を請け負っており、計画的な街路樹管理（街路樹を育てること、生長による樹形を予測した剪定など）が出来ていない状況にある。今後、市職員が減少していく中、より効果的な維持管理手法を導入していく必要がある。

- ▶街路樹剪定作業の包括管理（3～5年契約による中～長期計画）導入を進める。
- ▶街路樹の現況を検証し植栽管理数（高木・低木）の最適化をはかる。
- ▶高木が植栽されている単独樹の低木については撤去を検討する。
- ▶低木の連続樹においても、周囲の状況を勘案し、必要性が低い場合は伐採を検討する。
- ▶みどりが多い山麓部については周囲の状況を勘案し、伐採等を検討する。

基本方針 4 公園区計画との連携による街路樹の適正化

公園区を一つの区域として、公園区における街路樹の量、公園緑地のみどりの量に着目し、相互補完の関係性のもと整理をするという考え方で、公園緑地が少ない公園区であれば街路樹で補う、街路樹が乏しい公園区であれば公園緑地のみどりで補うことで適正化を図る。

- ▶住民参加による低木管理や清掃作業（道路アドプト）を推進する。
- ▶住民参加による街路樹植樹帯内の花修景（緑化団体等）を推進する。
- ▶公園の緑と重複する箇所の街路樹を撤去し公園の見通しを確保する。
（外景観：街路から見た公園の景観・内景観：公園内から見た街路景観）

基本方針 5 街路樹を通した市民コミュニティ醸成

現在、本市で活動する市民や企業により構成される道路アドプトは14団体、市内の公園や街路で緑化活動を行っている緑化団体は119団体となっており、みどりの管理を地域が担ってもらうことで、地域コミュニティの醸成が図られ、緑化への愛着がうまれている。

しかし、こうした活動が高齢化による担い手不足が顕著となってきた。

また、市民花壇や街路樹への市民参加は、道路管理課、公園河川課がそれぞれの要綱で運営しており、統一されたルールが示されていないことがボランティア活動参加への障壁となっていると考えられるため、協働のルール作りを行う必要がある。

▶市民花壇等で活動している団体の情報発信や支援を行い、活動団体の増加を図る。

▶市民花壇や街路植樹における協働のルールを作り「みどり」を通した住民相互のコミュニティ醸成を図る。

4-1-3 期待される効果

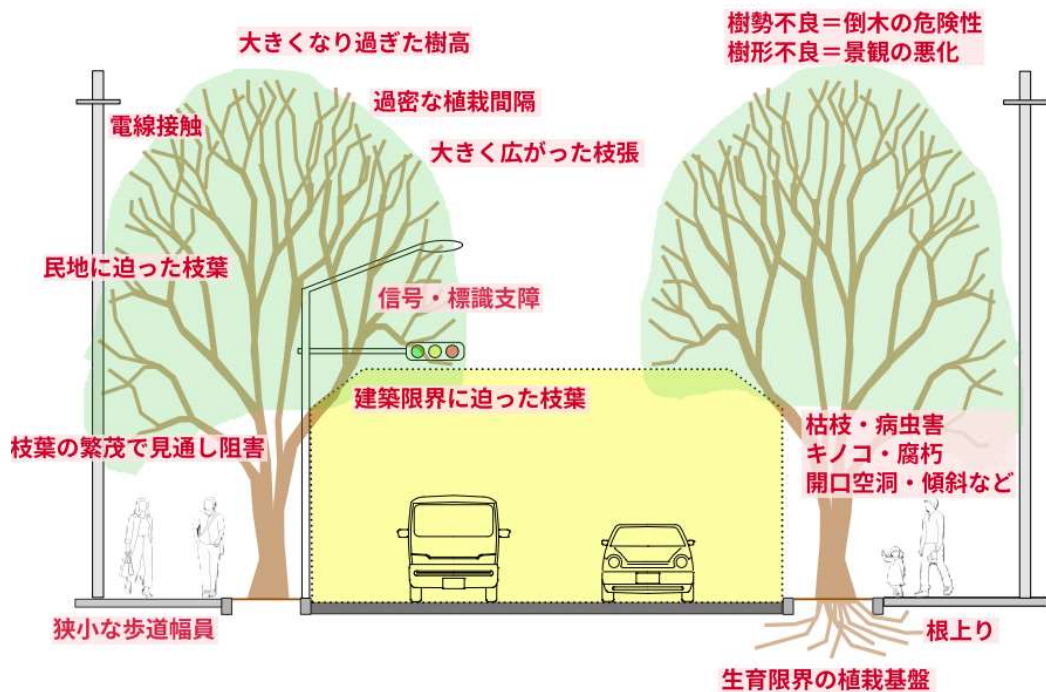


図4-3 街路樹の現状・課題

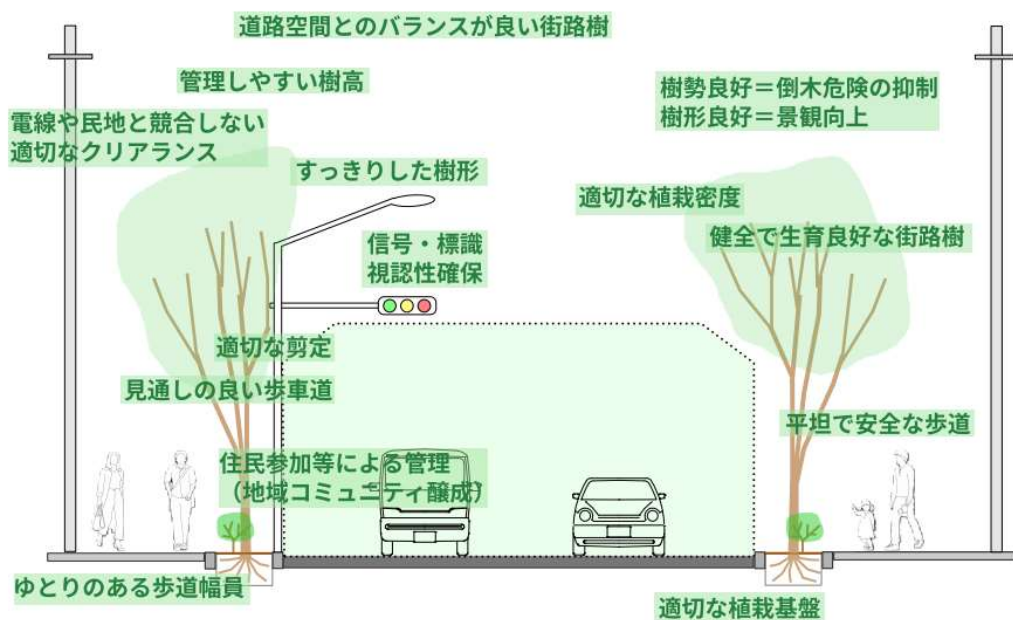


図4-4 期待される効果