

案

尼崎市街路樹適正化アクションプラン

令和8年 月
尼崎市

目次

- I はじめに P 3
- II 街路樹が抱える課題 P 4 ~ 5
- III 街路樹の適正化に向けた取組 . . . P 6
- IV 街路樹適正化方針 P 7 ~ 15

街路樹について

■街路樹の機能と役割

- 快適な道路空間、美しい景観の形成、沿道環境の保全・改善、防災などの機能と、これらを総合的に発揮する役割があり、都市の貴重なオープンスペースである道路空間において、環境を良好に保つために欠かせないもの。
- 近年では、都市の価値向上、まちづくり、地域の活性化といった新たな機能の発揮と都市のブランディングにも寄与。
- 大規模な公園緑地等の「みどりの拠点」を結ぶ「みどりのネットワーク」の形成を図る上で重要な役割。

アクションプラン策定の背景と目的

■背景

- 市政の重点課題として昭和40年代前半から緑化事業を進め、令和7年現在では12,000本にまで増加
- 街路樹を含む緑化の取組により都市イメージの改善が図られたが、その後の巨木化・老木化により、倒木リスクの増大、落ち葉等による沿道の生活環境への悪影響、あるいは歩道の舗装面の根上がりによる通行障害などの課題が発生
- 路線によっては樹種変更、植栽本数の削減あるいは撤去などの対応が求められている。

■目的

- 良好な都市景観と快適な街路樹環境を両立するため、街路樹の総量の見直し、路線ごとの対応方針や取組の優先順位の検討に役立てることが目的

アクションプランの計画期間

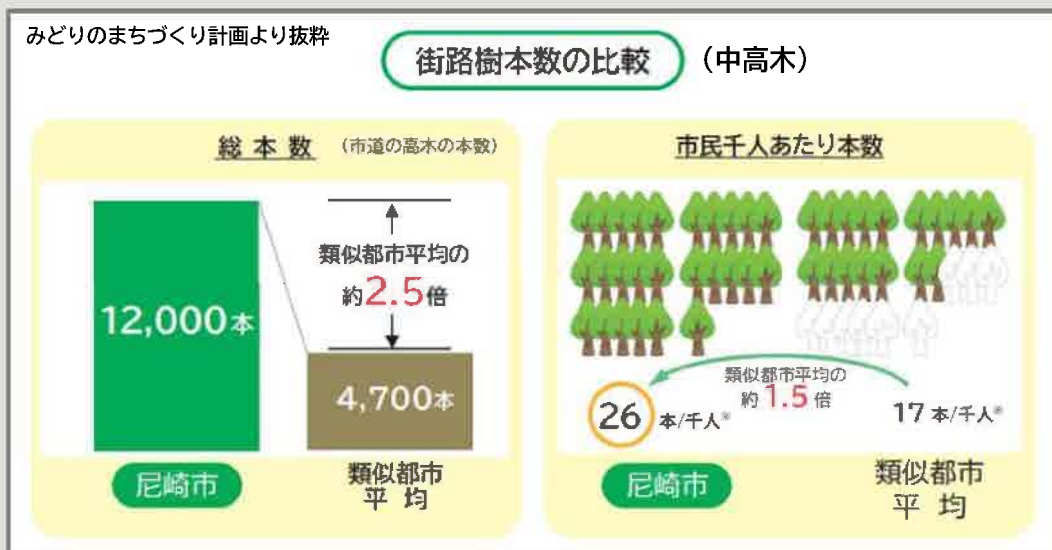
計画期間は、上位計画である**尼崎市みどりのまちづくり計画**と同じく令和15年度までとする。



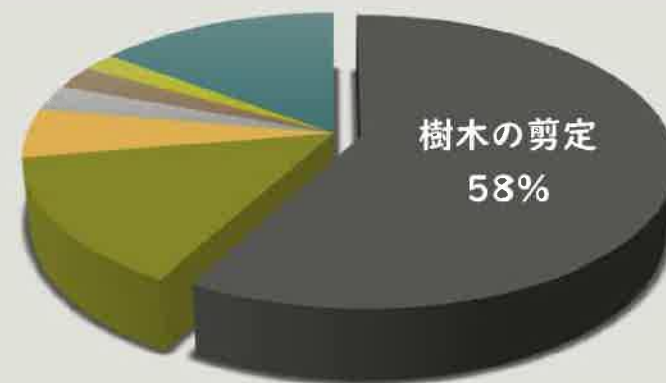
街路樹の現状

■ 街路樹の管理数

- 本市の街路樹は中高木が約12,000本となり、植栽後40年以上を経過するものが増え、その一部は大木化や老木化、生育環境の悪化により、倒木や落枝等による事故が発生するなど市民生活への影響が顕在化



令和6年10月1日～令和7年9月30日
 街路樹に係る要望件数**347件**の内訳



- 樹木の剪定
- 除草
- 害虫防除
- ゴミ清掃
- 落ち葉清掃
- カラスの巣の撤去
- その他

※ 人口千人あたり街路樹本数 (中高木)
 ニ崎市 26本/千人 西宮市 48本/千人、芦屋市 106本/千人、伊丹市 28本/千人

※ 市域面積km²あたり街路樹本数 (中高木)
 ニ崎市 240本/km² 西宮市 240本/km² 芦屋市 520本/km²、伊丹市 220本/km²

街路樹が抱える課題

■ 周辺への影響

- 巨木化等に伴う樹木の根起こしにより舗装等が破壊され、転倒事故等のリスクが上昇
- 街路樹によって歩行空間が狭められ、車椅子等の通行や歩行者同士のすれ違いに支障
- 樹木の枝や根による、周辺住環境への影響発生

■ 倒木等による事故リスクの増大

- 市内の街路樹において、気候等の生育条件により枯死木、枯死枝が増加
- プラタナス、アメリカフウ等、樹種の特長上根が浅く倒木しやすい樹種も課題
- 平成30年の台風21号では、街路樹が200本以上倒木するなど災害時の事故リスクが増大

■ 景観の悪化、まちの魅力低下

- 過度に剪定を行った結果、樹形が崩れ、まちの景観が悪化

■ 特定外来種に指定されている樹種

- 兵庫県外来生物に指定されているナンキンハゼが街路樹として植樹されている実態があり、地域の自然環境や生物多様性の観点から、これらの樹種について撤去の必要あり



街路樹に関する施策の方向性



1 街路樹の適正化に向けた方向性の整理

日常的な維持管理情報を基に、路線ごとの街路樹の実態(樹種や生育状況、道路形態等)を調査し、通行の安全確保や緑陰の形成等優先すべき視点や課題を整理します。

街路樹の実態と整理した課題を基に、地域や路線の特性に応じて、樹種や植栽間隔についても検討した上で、市民等からの意見も踏まえて更新・撤去の対策優先度を設定し、街路樹の適正化に向けた方向性を整理します。

路線特性の考慮について

- ◆ 幹線道路等については、景観づくりのためにきめ細やかなせん定を行う等、みどり豊かなまち並みやみどりのネットワークの形成に努めます。
- ◆ 歩道のある生活道路等については、老朽化状況や通行の安全性等を勘案して適切に撤去・間伐を行い、安全性の向上や維持管理費の低減を図ります。
- ◆ また、同様の課題を持つ他都市の事例を調査し、施策の参考とします。

I 路線毎の実行方針

| 方 針 | | 具体的な取組内容 | |
|----------------|-----------------|----------|---|
| I 更新・配置変更 | ①駅前等の魅力的な空間創出 | 植替え | 特に駅前空間や景観形成上重要な路線における、魅力的な空間創出のための街路樹の配置、数量の見直し |
| | ②良好な住環境、景観形成 | 植替え | 巨木化等により周辺環境に影響を及ぼしている樹木の更新 |
| | ③安全・安心な街路樹 | 植替え | 倒木リスク等のある樹木の更新 |
| | ④生態系の保全 | 植替え | 特定外来生物指定樹種であるナンキンハゼの路線における、当該樹別の樹種への更新 |
| II 間引き・撤去 | ①ゆとりある街路樹空間の創出 | 間引き | 植栽間隔が狭く、交通環境や樹木の生育に影響を及ぼしている路線における、既存樹木の間引き |
| | ②快適な歩行空間の確保 | 撤去 | 歩道幅員が狭小で、十分な歩行空間が確保できない路線における、低木や高木の撤去 |
| III 保全・適正管理 | ①駅前等の魅力的な空間創出 | 高質管理 | 特に駅前空間や景観形成上重要な路線における、2年程度に1度を基本とした健全で美しい樹形を保つための維持管理 |
| | ②適正管理による住環境との調和 | 適正管理 | 樹種の特長や周辺環境に応じた適正な時期での剪定 |

IV 街路樹適正化方針

I 路線毎の実行方針

実行方針 I 更新・適正配置

①駅前等の魅力的な空間創出

- 駅前空間など、まちの景観形成上重要な街路樹路線において樹木の巨木化・老木化等の課題解消を図り、尼崎市のイメージアップにつながる魅力的な街路樹空間への更新を図る。
- 樹種については、花や樹木の特性などから住環境や景観に配慮したものを選定

対象路線抽出の視点

- ・ 緑のネットワークの位置づけ
- ・ 駅前空間など、市のイメージアップに効果が高い
- ・ 課題解決にあたり樹木の数量や配置の見直しが必要

対象路線の例 : 武庫之荘南駅前線 (ケヤキ)、JR尼崎駅前1号線 (仔ヨウ)、
阪神本線附属街路 (仔ヨウ)、阪神杭瀬駅前 園田橋線 (ケヤキ)



I 路線毎の実行方針

実行方針 I 更新・適正配置

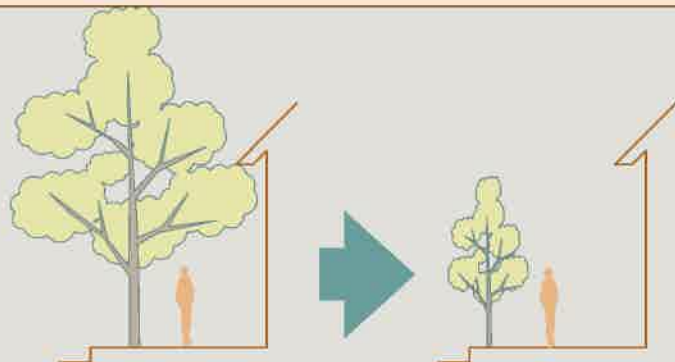
②良好な住環境、景観形成

- 周辺環境に悪影響をおよぼしている街路樹の植替えを実施
- 樹木を植栽する際、将来的に舗装や周辺施設への影響を及ぼさないよう施工方法を工夫
- 樹種については、花や樹木の特性などから住環境や景観に配慮したものを選定

対象路線抽出の視点

- ・緑のネットワークの位置づけ
- ・維持管理コストが高く、住環境と調和できていない
- ・課題解決にあたり樹木の数量や配置の見直しが必要

対象路線の例：御願塚線（ケヤキ）、塚口西塩辛線（ケヤキ）、西昆陽宮ノ北線（ケヤキ）



巨木化等によって枝や根が道路や民地に影響を及ぼしているものについては、植替えを行い住環境との調和を図る。



I 路線毎の実行方針

実行方針 I 更新・適正配置

③安全・安心な街路樹

- 枯れ枝が多い、樹種の特性上根が浅いといった課題のある街路樹について、折れ枝や倒木リスクの低減を図るための植替えを実施
- 樹種については、花や樹木の特性などから住環境や景観に配慮したものを選定

対象路線抽出の視点

- ・緑のネットワークの位置づけ
- ・災害時緊急輸送道路の位置づけ
- ・路線全体で樹勢が弱い、枯死木や枯死枝が多くみられる路線
- ・樹種の特性上根が浅く倒木しやすいアメリカフウやプラタナスの街路樹路線

対象路線の例 : 山手幹線(ケヤ)、新幹線側道(サクラ)、大物線(プラタナス)

④生態系の保全

- 兵庫県特定外来生物に指定されているナンキンハゼについては適正な樹種に植替え
- 樹種については、花や樹木の特性などから住環境や景観に配慮したものを選定

対象路線抽出の視点

- ・兵庫県特定外来生物に指定されているナンキンハゼ路線

対象路線の例 : 波洲通り、駅前1号線、道意線(国道2号以南)



IV 街路樹適正化方針

I 路線毎の実行方針

実行方針II 間引き・撤去

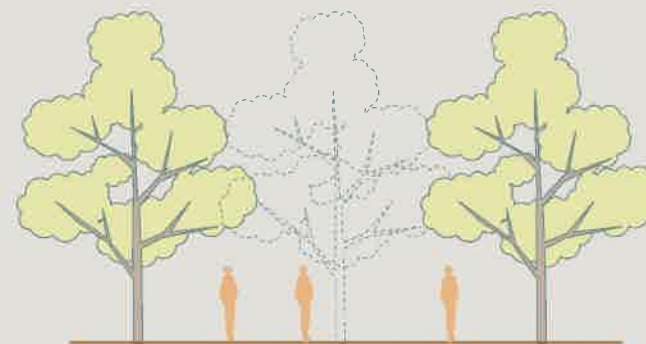
①ゆとりある街路樹空間の創出

- 植栽間隔が狭いことにより道路の視認性や樹木の生育に影響を及ぼしている路線において、間引き等による配置の見直しを実施

対象路線抽出の視点

- ・緑のネットワークの位置づけ
 - ・景観形成やエリアブランディングに影響の大きい路線
 - ・街路樹の植栽間隔が8～12m ※ を確保できていない路線
- ※ 兵庫県環境の保全と創造に関する条例 別表第15「I 公共施設の用に供する土地の緑化基準（道路）」

対象路線の例 : 新幹線側道（クス、サクラ）



植栽間隔にゆとりを持たせることで、道路上の視認性を高め
樹木の健全な生育を目指す

I 路線毎の実行方針

実行方針II 間引き・撤去

②快適な歩行空間の確保

- 街路樹の植栽によって歩道有効幅員が確保できず、車椅子の通行や歩行者同士のすれ違いに支障となる路線において樹木を撤去し、安全・安心して快適な道路空間の創出を図る。
- 必要に応じて乱横断防止柵等の安全対策を講じる。

対象路線抽出の視点

- ・街路樹の植栽によって歩道の有効幅員が1.5m※を確保できない路線
※道路の移動円滑化基準による

対象路線の例 : 大庄武庫線(アメリカワ)、神崎橋伊丹線(ナンキンハゼ)



街路樹によってすれ違いができない路線については、街路樹を撤去し快適な歩行空間創出を目指す。

I 路線毎の実行方針

実行方針Ⅲ 保全・適正管理

① 駅前等の魅力的な空間創出

- ▶ 特に駅前空間や景観形成上重要な路線においては、2年程度に1度を基本として健全で美しい樹形を保つための維持管理を行う。

対象路線抽出の視点

- ・ 緑のネットワークへの位置づけ
- ・ 景観形成やエリアブランディングに影響の大きい路線

対象路線の例 : 橘通り (ケヤ)、塚口駅前東線 (ケ)、省線以南51号線 (仔)、立花駅前線 (ケ)、五合橋線 (ケヤ)

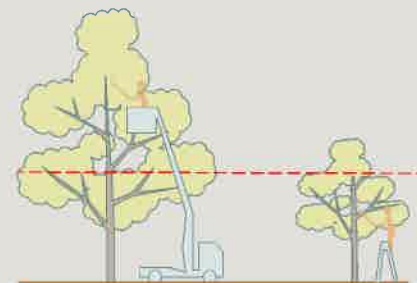


② 適正管理による住環境との調和

樹種の特性や周辺環境に応じて適正な時期に剪定を実施し、樹高や樹冠を適正に保つことで住環境との調和が図られるとともに、維持管理コストの低減につながる。



下枝による通行支障、民地への越境を未然に防止する



樹高を抑えることで剪定時に高所作業車が不要となる。

2 個別の対応について

路線毎の対応方針のほか、街路樹単体で下記のような課題がみられる場合には個別に対応する。

個別対応方針

①生育不良等による倒木リスク

生育不良により枯死・衰弱がみられる樹木については、事故リスクの高さを考慮して撤去し、路線毎の方針に基づき植替えを検討

②交差点部などの見通し確保

車両や歩行者の見通しを阻害している樹木については、視認性向上を図るため撤去を基本として検討
また、新たに道路改良を行う場合には、交差点部など交通安全に支障が出る箇所には街路樹の植栽を行わない

③低木植栽帯の撤去

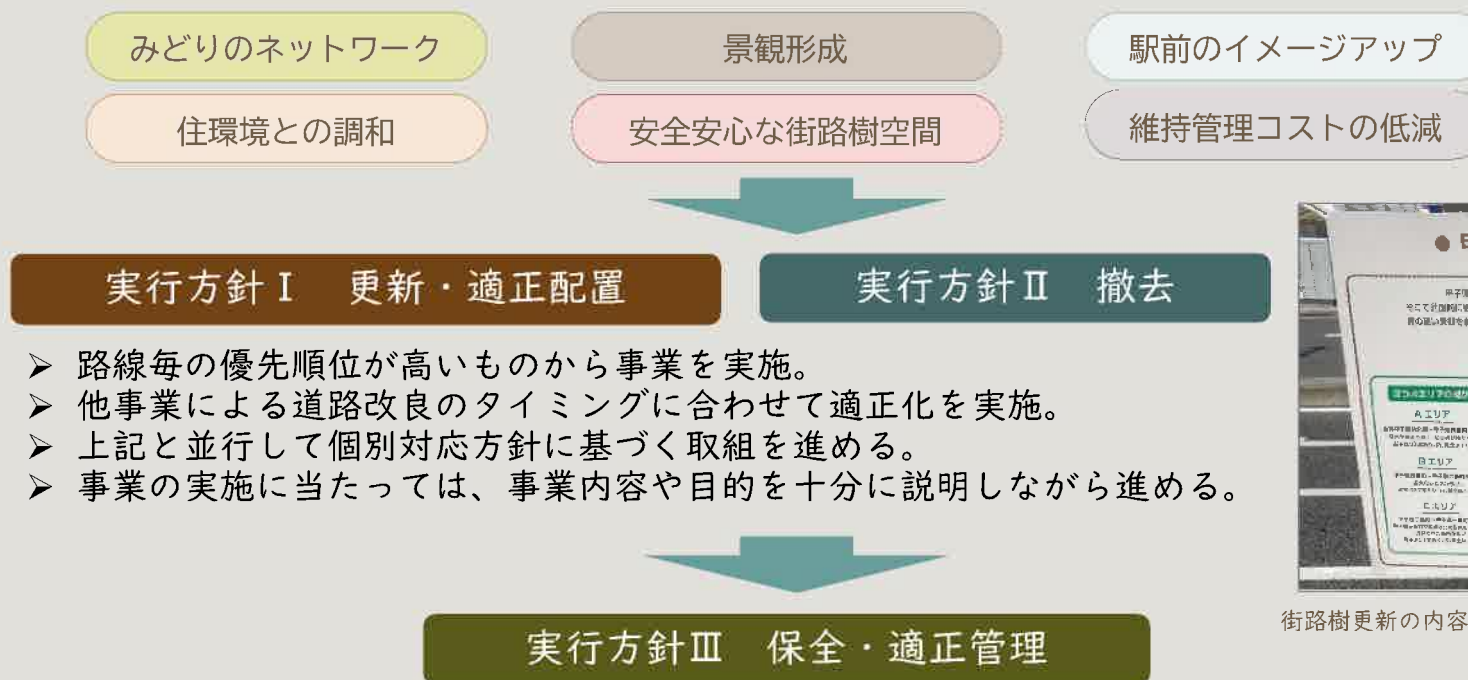
低木植栽帯によって視認性や通行環境が阻害されている箇所については、低木植栽帯の撤去を検討

④特殊な形態の街路樹

歩道がない箇所や、民地に隣接した植栽帯など、街路樹として維持管理する上で適正でない形状の街路樹については適宜、撤去・改良等の見直しを検討。
また、歩道中央部の植栽によって歩行空間が狭められている箇所についても撤去等の見直しを検討

3 街路樹適正化の考え方

- みどりのネットワークへの位置づけや、駅前空間など市のイメージアップへの効果、市民生活上の快適性、安全性、維持管理コスト削減効果等の視点から路線毎の実行方針と優先順位を設定
- 街路樹の樹種や数量等の見直しに伴って得られる一定の維持管理コスト削減効果から、より一層の魅力的な街路樹空間の創出のための維持管理費を捻出



街路樹更新の内容を分かりやすく掲出している事例（西宮）

総量や配置の見直しにより維持管理費を削減し、街路樹の適正管理を実施することで魅力的な街路樹空間を創出

5 今後の進め方

(1) 対象となる樹木の状態把握

街路樹の生育状況を確認するとともに、適正化に向けた全体事業量の把握を行うための調査を実施

(2) アクションプランの進捗管理

- ✓ 尼崎市みどりのまちづくり計画の進捗管理の一環で、本アクションプランの取組実績を公園緑地分科会へ報告
- ✓ 毎年次の緑化事業報告書にて取組実績を公表
- ✓ 尼崎市道路整備プログラムと整合を図り、街路樹の総量見直しとともに魅力的な歩行者空間に向けた歩道改良を実施

【成果指標として検討する項目】

- ✓ 総合計画のまちづくりに関する市民意識調査において「住環境が快適だ」と回答した者のうち「建築物や道路が作りだす景観」をその理由とした者の割合
- ✓ 更新、撤去とした路線の取組実績
- ✓ 街路樹関連の苦情・要望件数の推移