

第6章 街路樹の再整備

現況調査を実施した15路線については、第4章整備基準に基づき計画的な更新・再整備を実施します。

6-1 再整備計画

路線毎の評価点に各指標の重要度係数を乗じた合計点数が高い順に優先度の高い路線としています。この結果を元に、各路線の再整備規模を鑑み、計画期間内(5年×4期)の予算平準化を図りつつ、優先度の高い路線から順次再整備を行います。また、他の道路整備事業や社会情勢の変化によって適宜、再整備計画の見直しを行います。

表 6-1 各路線再整備優先度

優先度	評価項目と評価点	指標-1		指標-2		指標-3		優先度 合計点数 (pt)
		大木化率 (樹高と幹周)		根上り 発生率		有効幅員(m)		
		評価点 (pt)	評価点× 重要度係数	評価点 (pt)	評価点× 重要度係数	評価点 (pt)	評価点× 重要度係数	
	重要度係数	3		1		2		
高 ↑ 優先度 ↓ 低	森本8030号線	1.0	3.0	0.5	0.5	1.0	2.0	5.5
	桑津口酒井線	1.0	3.0	0.5	0.5	1.0	2.0	5.5
	伊丹森本線	0.5	1.5	1.0	1.0	1.0	2.0	4.5
	車塚5208号線/野間5211号線	0.5	1.5	0.5	0.5	1.0	2.0	4.0
	荒牧萩野線	0.5	1.5	0.5	0.5	1.0	2.0	4.0
	荒牧学園線	0.5	1.5	0.5	0.5	1.0	2.0	4.0
	昆陽池千僧線	1.0	3.0	1.0	1.0	0.0	0.0	4.0
	昆陽車塚線	1.0	3.0	0.5	0.5	0.0	0.0	3.5
	池尻2050号線	0.0	0.0	1.0	1.0	1.0	2.0	3.0
	瑞原東野3113号線	0.0	0.0	0.5	0.5	1.0	2.0	2.5
	野間北武庫之荘線	0.0	0.0	0.5	0.5	1.0	2.0	2.5
	新幹線南側道線	0.5	1.5	1.0	1.0	0.0	0.0	2.5
	野間梅ノ木線	0.0	0.0	0.5	0.5	1.0	2.0	2.5
	新幹線北側道線	0.5	1.5	0.5	0.5	0.0	0.0	2.0
	昆陽池鋪物師線	0.0	0.0	0.5	0.5	0.0	0.0	0.5

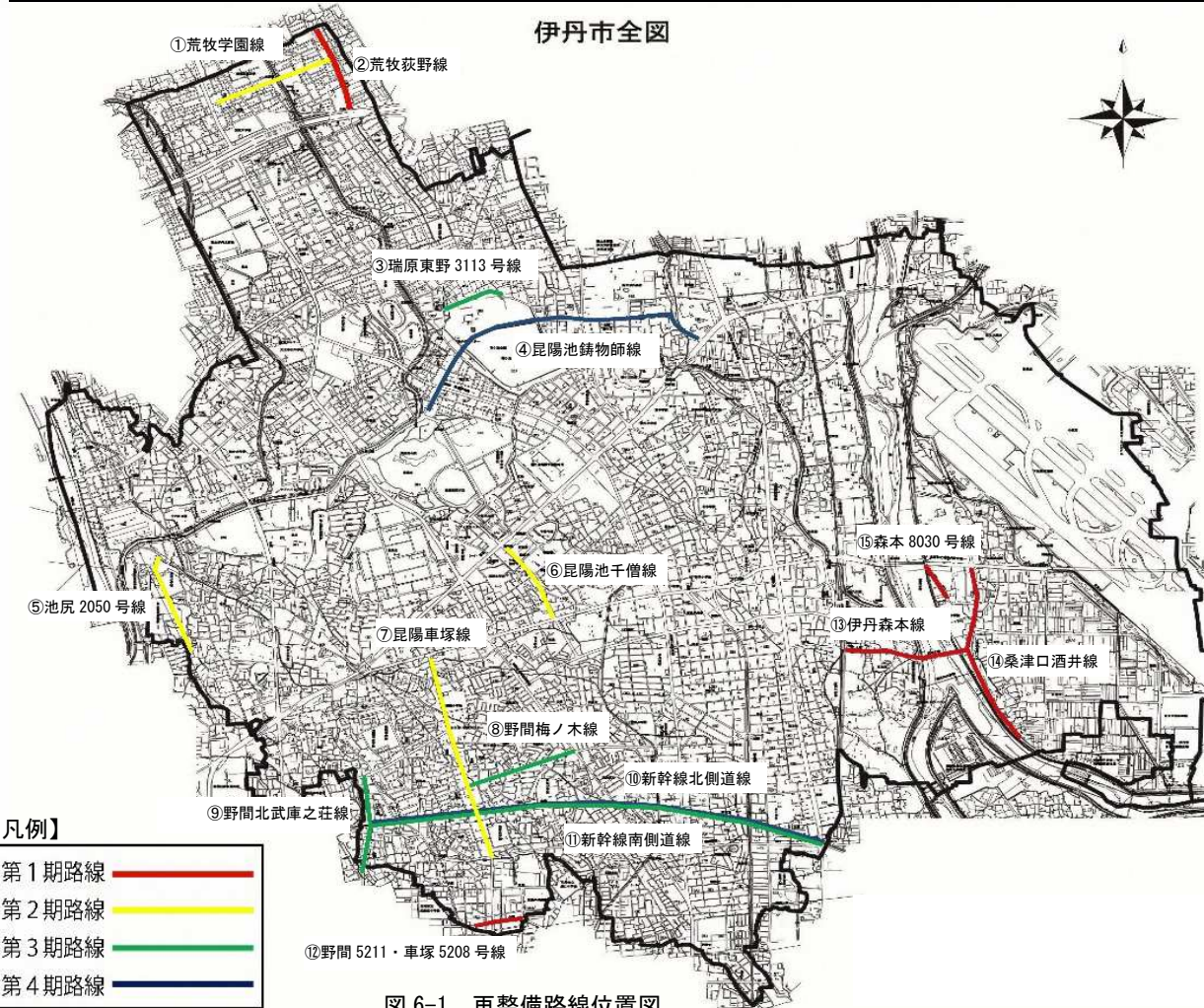


図 6-1 再整備路線位置図

6-2 事業実施効果

- 再整備を実施した場合、維持管理費は20年後に累計で5億8千万円の縮減効果が見込めます。
- 現況の年間維持管理費と再整備を実施した20年後を比較すると、ほぼ同程度に抑えることができます。
- 他の道路整備事業にあわせた再整備を検討し、国庫補助金や起債などの有利な財源の活用をすることで、将来的な道路事業と共に維持管理費の縮減が見込めます。

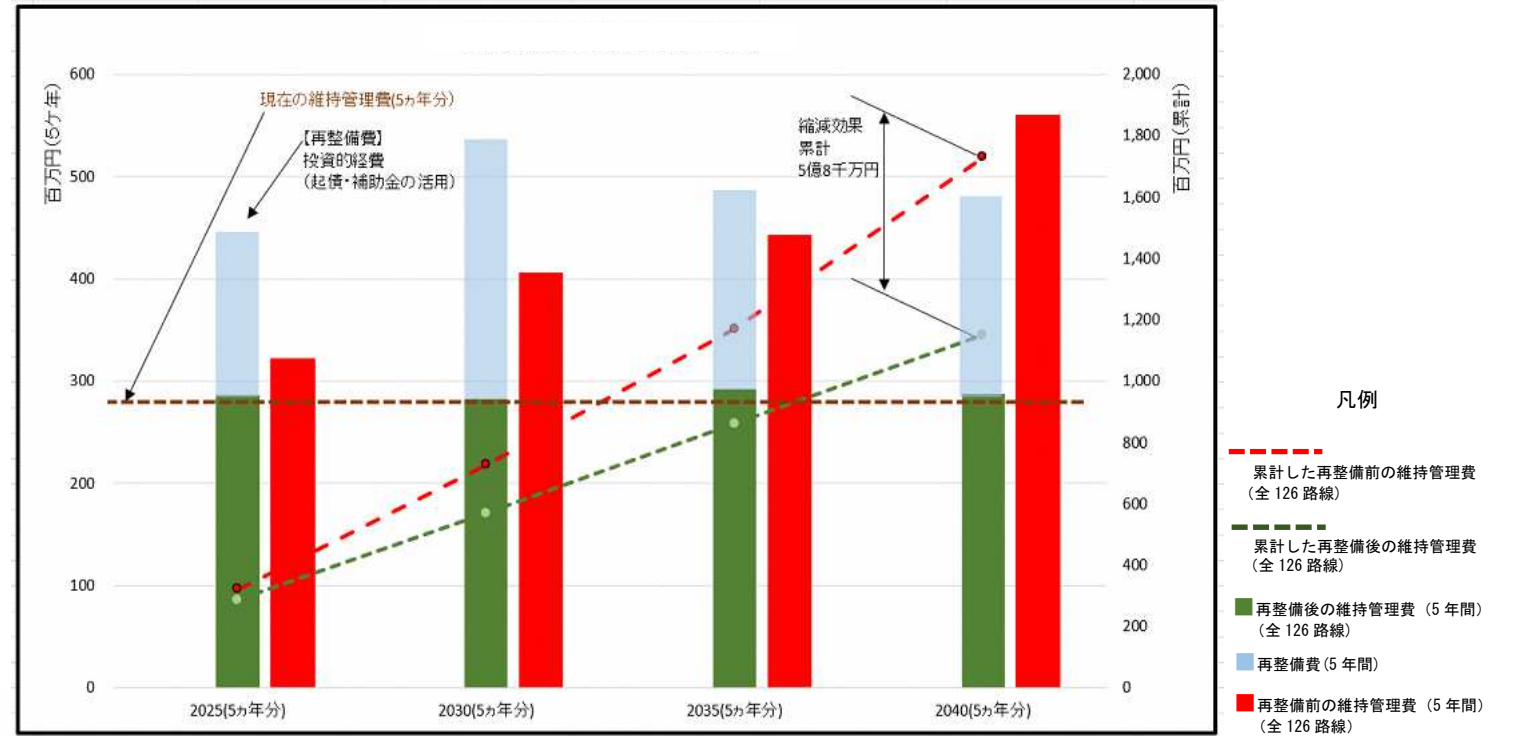


図 6-2 再整備による事業効果比較

6-3 目標指標

指標		第1期	第2期	第3期	第4期
		再整備路線延長(km)	当該期	2.9	3.4
	累計	2.9	6.3	11.1	15.5

6-4 今後の進め方

これからの街路樹の維持管理は、本管理計画の管理目標である“未来へつなげる新たな魅力あふれる街並みづくり”を目指し、右記のPDCAサイクルを活用し、さまざまな取り組みを実施していきます。これからの社会情勢の変化や市民の声などにも適切に対応した柔軟な運用を心がけ、適宜、事業効果を確認しながら実施していきます。また、地域住民や企業にも様々なご協力をいたたくことで、さらなる事業効果を発揮していきます。本計画の取り組みを進めることで、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していきます。

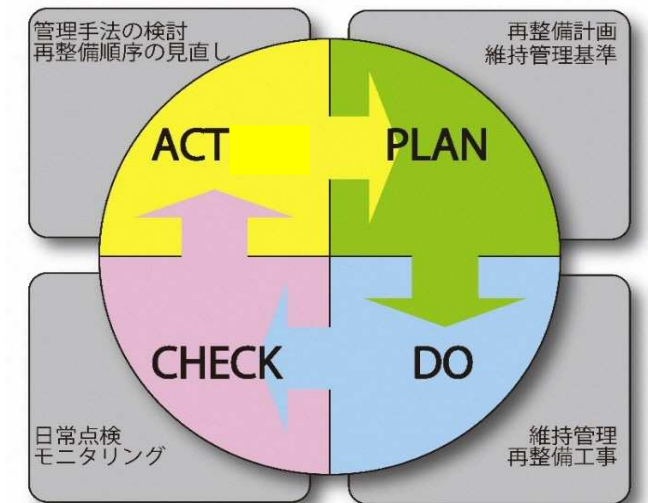


図 6-3 PDCAサイクル