第５回
熊本市街路樹再生計画策定委員会

日時：令和３年11月19日（金）15:00～
場所：桜の馬場城彩苑　多目的交流室施設

次　第

1. 開会
2. 会長挨拶
3. 議事
   ①第４回の振り返り
   ②倒木の危険性がある街路樹の伐採
   ③重点路線の路線整備計画
4. その他
5. 閉会

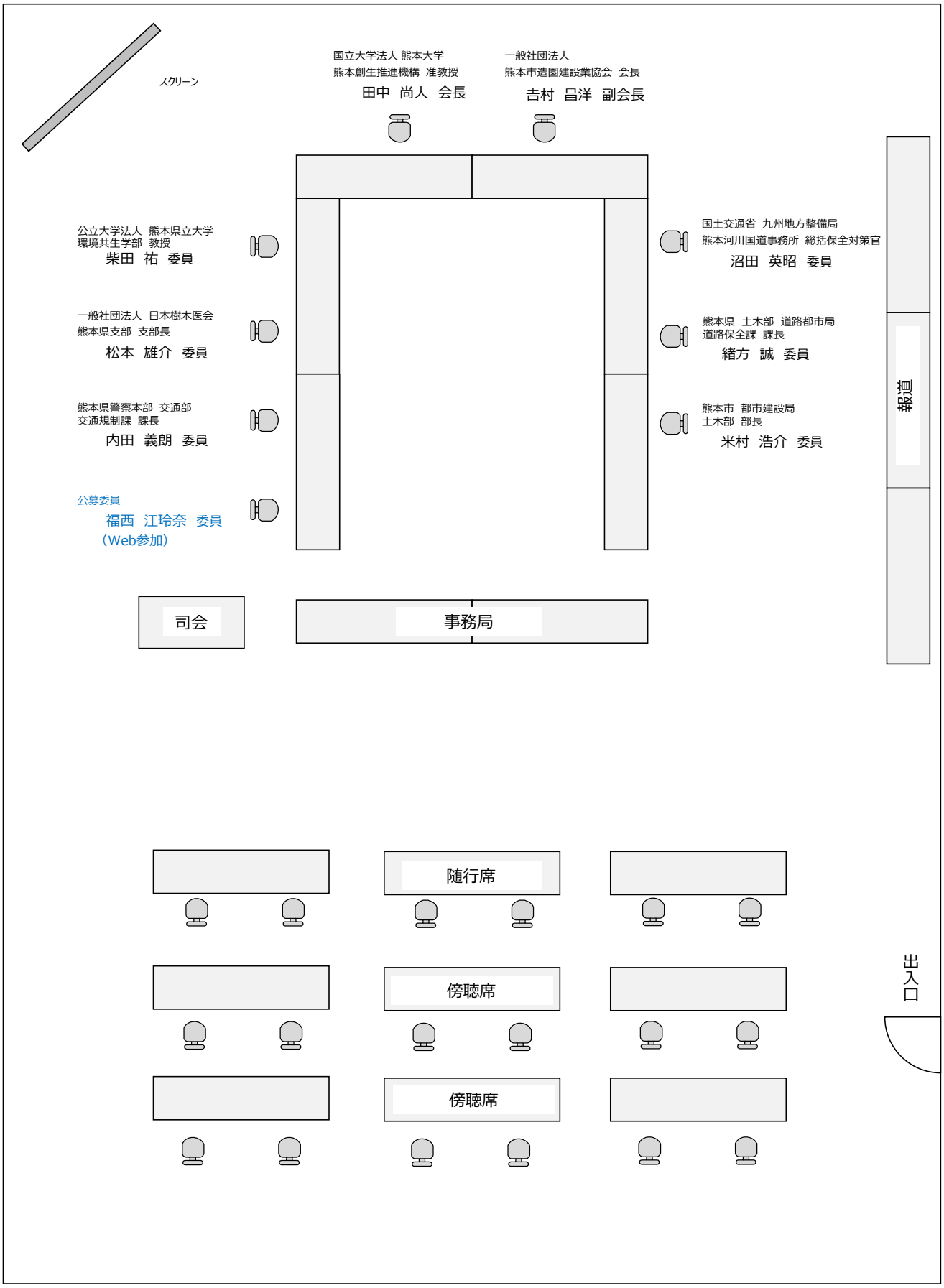
第５回　熊本市街路樹再生計画策定委員会　委員名簿

氏名　（敬称略）	所属・役職
田中　尚人　委員	国立大学法人 熊本大学 熊本創生推進機構 准教授
柴田　祐　委員	公立大学法人　熊本県立大学　環境共生学部　教授
吉村　昌洋　委員	一般社団法人熊本市造園建設業協会　会長
松本　雄介　委員	一般社団法人　日本樹木医会　熊本県支部　支部長
福西　江玲奈　委員	一般公募枠
内田　義朗　委員	熊本県警察本部　交通部　交通規制課　課長
沼田　英昭　委員	国土交通省　九州地方整備局　熊本河川国道事務所　総括保全対策官
緒方　誠　委員	熊本県 土木部 道路都市局 道路保全課　課長
米村　浩介　委員	熊本市 都市建設局 土木部　部長

第５回　熊本市街路樹再生計画策定委員会　配席図

日時　：　令和3年11月19日　午後3時00分から

場所　：　桜の馬場　城彩苑　多目的交流施設



第５回
熊本市街路樹再生計画
策定委員会

日時：令和３年１１月１９日（金）１５:００～

場所：桜の馬場城彩苑　多目的交流施設

主催：熊本市都市建設局土木部道路保全課

第５回熊本市街路樹再生計画策定委員会

2021.11.19
道路保全課

■ 第４回委員会の振り返り

第4回委員会の中での主な意見
★具体的にどのような課題に基づいてテープが巻かれていたのか明確にする必要がある
適正な管理を行っていくうえで、皆でできること、できないこと、やったほうがいいことを議論する
★街路樹１本毎の対応を議論していくことがこれからの課題
市民はピンクのテープの全樹木が切られるのではないかという不安に駆られている
交通安全上、課題のある樹木については伐採や剪定が必要
★道路空間利用の観点から利用者の迷惑にならないような道路管理が必要
今後は熊本市が積極的にSDGsやグリーンインフラの考え方を取り入れた街路樹管理について勉強していくべき
街路樹の経済的価値をどのように見ていくかということも非常に大切な観点の一つ
街路樹管理に関するタイムマネジメントを明確にする必要がある
★補植や新しい樹種への転換についても、2～30年後には伐採や剪定で困ることが無いようにして欲しい
今後はビジョンの検討や、課題解決に向かう過程に次世代を担う子供たちに参画してもらうことが必要
安全性や景観も含めて熊本にあった街路樹管理の在り方を考える必要がある

➢ ピンクのテープがどのような課題に基づいて巻かれたのか明確にする

第５回熊本市街路樹再生計画策定委員会

2021.11.19
道路保全課

■ 倒木の危険性がある街路樹の伐採・・・現在の取り組み

- 危険な街路樹については、HPに事前に公表し、丁寧な説明をした上で対応
- 樹形を整えるための取り組みを実施：写真

ホームページ公表

危険な街路樹の伐採について

令和3年（2021年）6月25日の第二回定例会後市長記者会見でも説明がありましたとおり、熊本市域街路樹再生計画の実施については一旦中断をしているところですが、日々の点検等により倒木の危険性があると判断した街路樹については、道路の通行の安全性の確保の観点から伐採を行う必要があると考えています。どうぞご理解とご協力のほどよろしくお願い致します。

例）危険な樹木の伐採状況

街路樹の伐採情報【随時更新】

以下、街路樹の伐採情報を随時更新しています。

- 主要地方道熊本玉名線　中央区京町1丁目（PDF：14
- 市道水前寺公園第1号線　中央区水前寺公園（PDF：
- 熊本停車場線　中央区本山1丁目（PDF：416.1キロバイト）　⇒　**伐採完了**
- 市道 小沢町上熊本2丁目第1号線　中央区段山本町地内（PDF：333キロバイト）　⇒　**伐採完了**
- 市道　城東町上林町第1号線　中央区上林町地内（PDF：350.3キロバイト）　⇒　**伐採完了**
- 市道　城東町上林町第1号線　中央区上林町地内（PDF：344.4キロバイト）　⇒　**伐採完了**
- 市道　御領1丁目下南部2丁目第1号線　東区御領2丁目（PDF：303.8キロバイト）　⇒　**伐採完了**
- 市道　本荘5丁目帯山9丁目第1号線（産業道路）　中央区大江4丁目地内（PDF：717.8キロバイト）　⇒　**伐採完了**

樹形を整える取り組み例

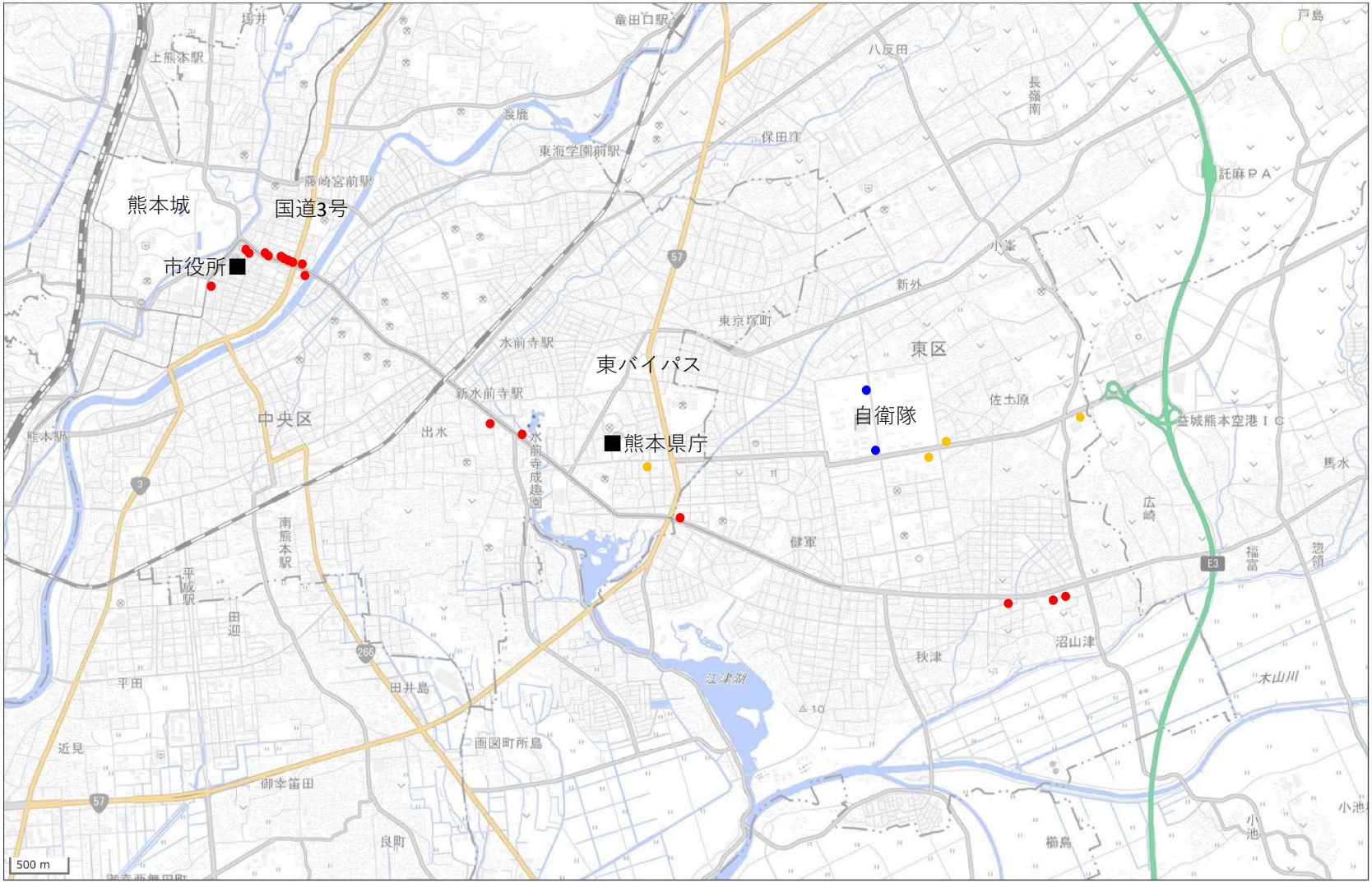
第５回熊本市街路樹再生計画策定委員会

2021.11.19
道路保全課

■ 倒木の危険性がある街路樹の伐採・・・樹木診断について

- 令和元年度に実施した「熊本市街路樹再生計画策定業務」の現地踏査であげられた「衰弱木」及び「樹木異常・要樹木診断」と判断された街路樹を対象に詳細診断及び精密診断を実施
- その結果、電車通りで17本、第二空港線で4本、自衛隊中通りで2本、計23本の倒木の危険性がある街路樹を確認

地理院地図
GSI Maps



C判定樹木

- 電車通り
- 第二空港線
- 自衛隊中通り

第５回熊本市街路樹再生計画策定委員会

■ 倒木の危険性がある街路樹の伐採・・・樹木診断について

街路樹診断カルテ（詳細診断）

詳細診断カルテ（1/4）

事務所	熊本市	調査日	令和3年8月26日	調査者	伊東麗子（樹木医1004、街路樹診断士8）
路線名	電車通り	距離程	―		中田妙子
樹木番号	BL6	樹種	ケヤキ		（所属：㈱九州開発ｴﾝｼﾞﾆｱﾘﾝｸﾞ）
植栽地盤	☑	植栽桝（ 1.50 ）m×（ 1.50 ）m,		☐ 植樹帯幅	（ ）m , ☐ その他

生育条件調査及び障害対象調査

生育環境調査	植栽地形状	平地	障害対象調査	利用者	なし☐ あり☑
	気象による影響	なし		建築物	なし☐ あり☑
保護材調査	支柱	なし☑ あり☐		交通施設(信号、標識等)	なし☐ あり☑
	支柱の損傷、食い込み	なし☑ あり☐		その他施設	なし☐ あり☑
	支柱の結束不良	なし☑ あり☐		架空線	なし☐ あり☑
	踏圧防止板の損傷、食い込み	なし☑ あり☐		地下利用	なし☑ あり☐
				視距	なし☑ あり☐
	縁石の損傷、食い込み	なし☑ あり☐		樹洞の利用	なし☑ あり☐
	舗装の損傷	なし☐ あり☑	希少野生動物	種類又は特徴：	
植栽地調査	周辺の土地利用	商業地域			

樹木健全度調査

外 観 調 査

樹木形状等	形状寸法	樹高(m) 9.0	幹周(cm) 125	枝張り(m) 7	根元周(cm) 170
	樹体の傾き	なし ☑ 傾いた後、上に伸張 ☐	根元から傾いている(小) ☐	根元から傾いている(大) ☐	
樹木活力	樹勢	良い ☐ 普通 ☑	少し悪い ☐ 悪い ☐		
	剪定箇所の癒合組織成長	良い ☐ 普通 ☑	少し悪い ☐ 悪い ☐		
地上部の欠陥	枯れ枝	なし ☑ あり ☐ （ 本）	幹の亀裂	なし ☑ あり ☐ （ 本）	
	ぶら下がり枝	なし ☑ あり ☐ （ 本）	幹や枝の癒合	なし ☑ あり ☐	
	枝葉の偏り	なし ☑ あり ☐	病害虫	なし	
	枝の亀裂	なし ☑ あり ☐ （ 本）	根元の揺れ	なし ☑ あり ☐	
	傷（樹皮欠損）	なし ☑ 小 ☐ 大 ☐	中心に達した開口空洞長の割合		
	開口空洞（根元）	なし ☐ 小 ☐ 大 ☑	開口長 cm × 幹周 cm		
	腐朽	なし ☑ 小 ☐ 大 ☐	深さ 50cm／幹直径 70cm		
	キノコ	なし ☑ あり ☐			
	（種類又は特徴： ）		精密調査の必要性	なし ☑ あり ☐	
	打音	異常音なし ☐ 異常音あり ☑	必要性のコメント：		
	隆起	なし ☑ 小 ☐ 大 ☐			
根系異常	露出根の腐朽	なし ☐ 小 ☐ 大 ☑	土壌の盛上り	なし ☑ 小 ☐ 大 ☐	
	キノコ	なし ☑ あり ☐	特殊な植栽基盤	なし ☐ あり ☑	
	（種類又は特徴： 不明		（種類又は特徴： 排水性舗装		
	鋼棒貫入	異常なし ☐ 異常あり ☑			
	ガードリングルーツ	なし ☑ あり ☐	精密調査の必要性	なし ☐ あり ☑	
	土壌の流亡	なし ☑ 小 ☐ 大 ☐	必要性のコメント： H0.1m		
	土壌の踏み固め	なし ☐ 小 ☐ 大 ☑	根元に芯に達する開口空洞あり。		

精 密 調 査（腐朽部断面調査又は根株調査）

診断結果	コメント
幹断面に対する腐朽面積割合	
幹半径に対する健全材厚の割合	
根系の腐朽状態	

精密調査の必要性の判断基準
地上部欠陥：樹幹部の腐朽部、及び内部腐朽の可能性がある箇所で、その腐朽割合が30%を超えると推定される場合、精密調査を行う。
根系異常 ：「地上部と関連する異常、根系の切断、露出根の腐朽、キノコ、鋼棒貫入」の欠陥が認められ、樹木活力等から勘案しても、根系腐朽が進行していると 考えられる場合に、精密調査の必要性を認める。特に、根株心材腐朽菌であるベッコウタケ等の大量発生には、注意が必要である。

詳細診断カルテ（2/4）

危険度評価及び改善的処置

欠陥の種類		危険度評価			危険度評価の内容
樹木の地上部	枯れ枝	A ☑	B ☐	C ☐	根元に開口空洞があり、歩道側から50cm以上／70cmの広がりを持つ。H0～0.7mまで打診音異常がある。根元は排水性舗装で固められている。レジストグラフによる精密診断の結果、59%の空洞率が認められ、危険と判断された。
	枝の障害	A ☑	B ☐	C ☐	
	枝の亀裂	A ☑	B ☐	C ☐	
	枝の癒合	A ☑	B ☐	C ☐	
	傷（樹皮欠損）	A ☑	B ☐	C ☐	
	開口空洞	A ☐	B ☐	C ☑	
	腐朽状態	A ☑	B ☐	C ☐	
	隆起	A ☑	B ☐	C ☐	
	幹の亀裂	A ☑	B ☐	C ☐	
	幹の癒合	A ☑	B ☐	C ☐	
	樹体の傾き	A ☑	B ☐	C ☐	
	根元の揺れ	A ☑	B ☐	C ☐	
	支柱の食い込み	A ☑	B ☐	C ☐	
根系	根系腐朽	A ☐	B ☐	C ☑	
	ガードリングルーツ	A ☑	B ☐	C ☐	
	土壌の流亡	A ☑	B ☐	C ☐	
	土壌の盛上り	A ☑	B ☐	C ☐	
	植栽基盤の特殊性	A ☐	B ☑	C ☐	
	縁石の食い込み	A ☑	B ☐	C ☐	
	踏圧防止板の食い込み	A ☑	B ☐	C ☐	

処置の方針
空洞率が高く、深刻な根株腐朽の疑いがある。倒伏につながる可能性が高く、人通りの多い繁華街にあることから、安全管理の観点から伐採・更新の処置が妥当。

総 合 評 価	A ☐ B ☐ C ☑
地上部、根系の評価基準	A：「概ね異常なし」 B：「すぐには倒伏、枝折れ等の可能性は低いが、危険性を有している」 C：「すぐに倒伏、枝折れに繋がる危険性が非常に高い」
総合評価基準	A：「全ての項目が“A”」 B：「開口空洞、腐朽面積割合、健全材厚の割合、枯れ枝、枝の障害・亀裂・癒合、傷（樹皮欠損）、隆起、幹の亀裂・癒合、根元の揺れ、樹体の傾き、根系腐朽のいずれかに“B”がある」 C：「開口空洞、腐朽面積割合、健全材厚の割合、枯れ枝、枝の障害・亀裂・癒合、傷（樹皮欠損）、隆起、幹の亀裂・癒合、根元の揺れ、樹体の傾き、根系腐朽のいずれかに“C”があり、その他の項目には“B”あるいは“C”がある」

樹木診断は、打診音異常や鋼棒貫入異常、精密診断結果等から総合的に判断します。

■ 倒木の危険性がある街路樹の伐採・・・樹木診断について

街路樹診断カルテ（詳細診断）

詳細診断カルテ（3/4）

基　本　情　報

樹木番号：	BL6
樹　　種：	ケヤキ
樹　　高：	9.0　m
幹　　周：	125　cm

生育条件調査及び障害対象調査

生育環境：

平地

土地利用：

商業地域

障害対象：利用者、建築物、交通施設(信号、標識等

その他施設、架空線

詳細診断カルテ（4/4）

地上部の欠陥

	空白	空白
上部		
樹勢は普通。		
空白	空白	空白

根系異常

根元の状況	開口空洞	開口空洞
根元は排水性舗装で固められている。	歩道側の開口空洞。H0～0.7mまで打診音異常。	東側の開口空洞。

■ 倒木の危険性がある街路樹の伐採・・・樹木診断について

【例】 電車通り BL6 ケヤキ の診断結果

番号：BL6
樹種：ケヤキ
樹高：9.0m
幹周：125cm

生育環境：平地
土地利用：商業地域
障害対象：利用者、建築物、交通施設(信号、標識等)、その他施設、架空線

■ 倒木の危険性がある街路樹の伐採・・・樹木診断について

【例】 電車通り BL6 ケヤキ の診断結果

樹勢：普通

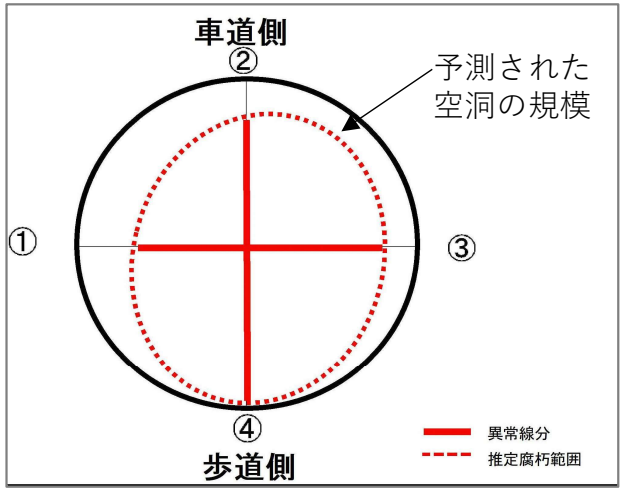
根元：排水性舗装で固められる

地際（東側）：鋼棒貫入異常

地際（歩道側）：開口空洞、打診音異常

■ 倒木の危険性がある街路樹の伐採・・・樹木診断について

測定位置：H0.1ｍ



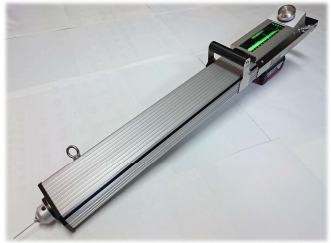
想定断面図

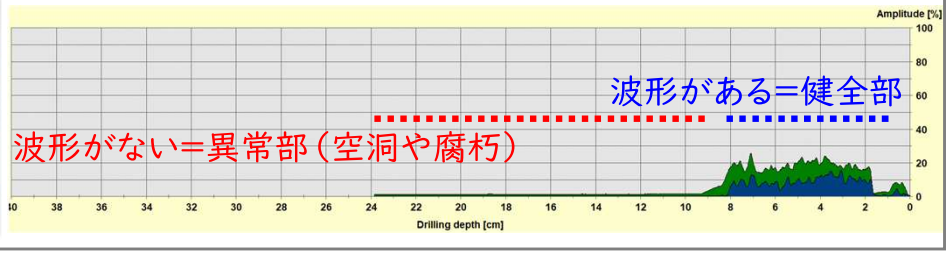
- 東側①の健全材の厚さ：12.1cm／半径36.5cm
- 車道側②の健全材の厚さ：7.7cm／直径30.5cm
- 西側③の健全材の厚さ：9.1cm／直径36.5cm
- 歩道側④の健全材の厚さ：2.4cm／直径30.5cm

空洞率：59%

（半径に対する健全材の厚さは、8～30%の状態）

参考／レジストグラフ（PD400）
樹幹に細いキリを挿入し、材の健全度を測定





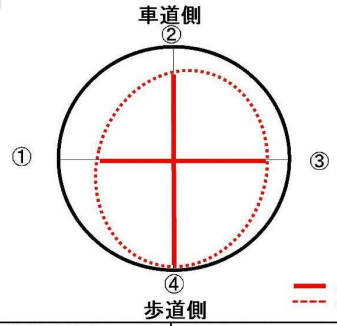
街路樹診断カルテ（精密診断）

No.

貫入抵抗値診断結果

路線名	電車通り	樹木番号	BL6	樹種名	ケヤキ
測定日	2021/9/9	測定者	伊東、荒木	樹木写真及び測定位置	
測定位置	H ＝ 0.1 m				
測定直径	↕ 61 cm ◀▶ 74 cm ↗ cm ↖ cm				
使用機種	レジストグラフPD400				

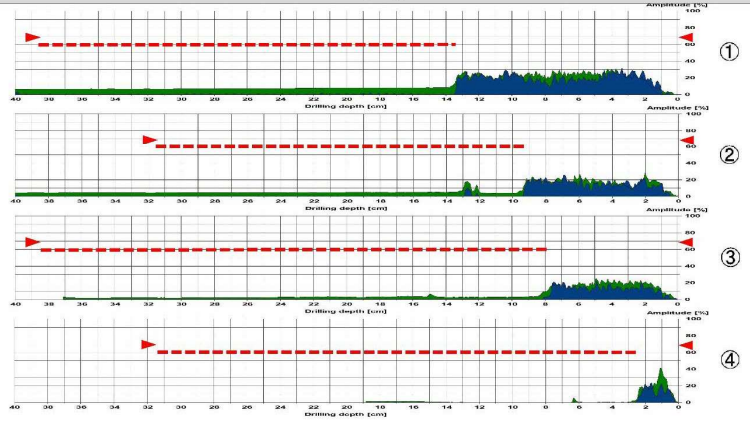
想定断面図



異常線分比率	102.7 ／ 134 ＝ 77 %	A:0%、B:50%以下、C:50%以上
空　洞　率	(102.7 ／ 134.0)² ＝ 59 %	A:健全　B:やや危険　C:危険
健全材の厚さ/幹の半径①	／ ＝ #DIV/0!	A:0
健全材の厚さ/幹の半径②	／ ＝ #DIV/0!	B:0.3以上（腐朽・空洞が幹直径の1/2以上）
健全材の厚さ/幹の半径③	／ ＝ #DIV/0!	B:0.3以下（腐朽・空洞が幹直径の1/2以下）
健全材の厚さ/幹の半径④	／ ＝ #DIV/0!	C:0.3以下（腐朽・空洞が幹直径の1/2以上）
最　小　値	／ ＝ #DIV/0!	A:健全　B:やや危険　C:危険

特記事項	角度15度で根株診断を行った
危険度判定	異常線分比率77%、空洞率は59%でC判定

データ



凡　例　▶ … データ終点　▪▪▪▪ … 腐朽・空洞部　◀ … データ始点

■ 倒木の危険性がある街路樹の伐採・・・樹木診断について

【例】 電車通り BL6 ケヤキ の診断結果

総合判定：C
「すぐに倒伏、枝折れに繋がる危険性が非常に高い」

総合評価・処置方針：
打診音異常や鋼棒貫入異常、精密診断結果から、深刻な根株腐朽の疑いがあり、回復の見込みはない。健全材がほとんど残っておらず、ケヤキに特徴的な「根からの倒伏」につながる可能性が高い。人通りの多い繁華街にあるため、安全管理の観点から伐採・更新の処置が妥当。

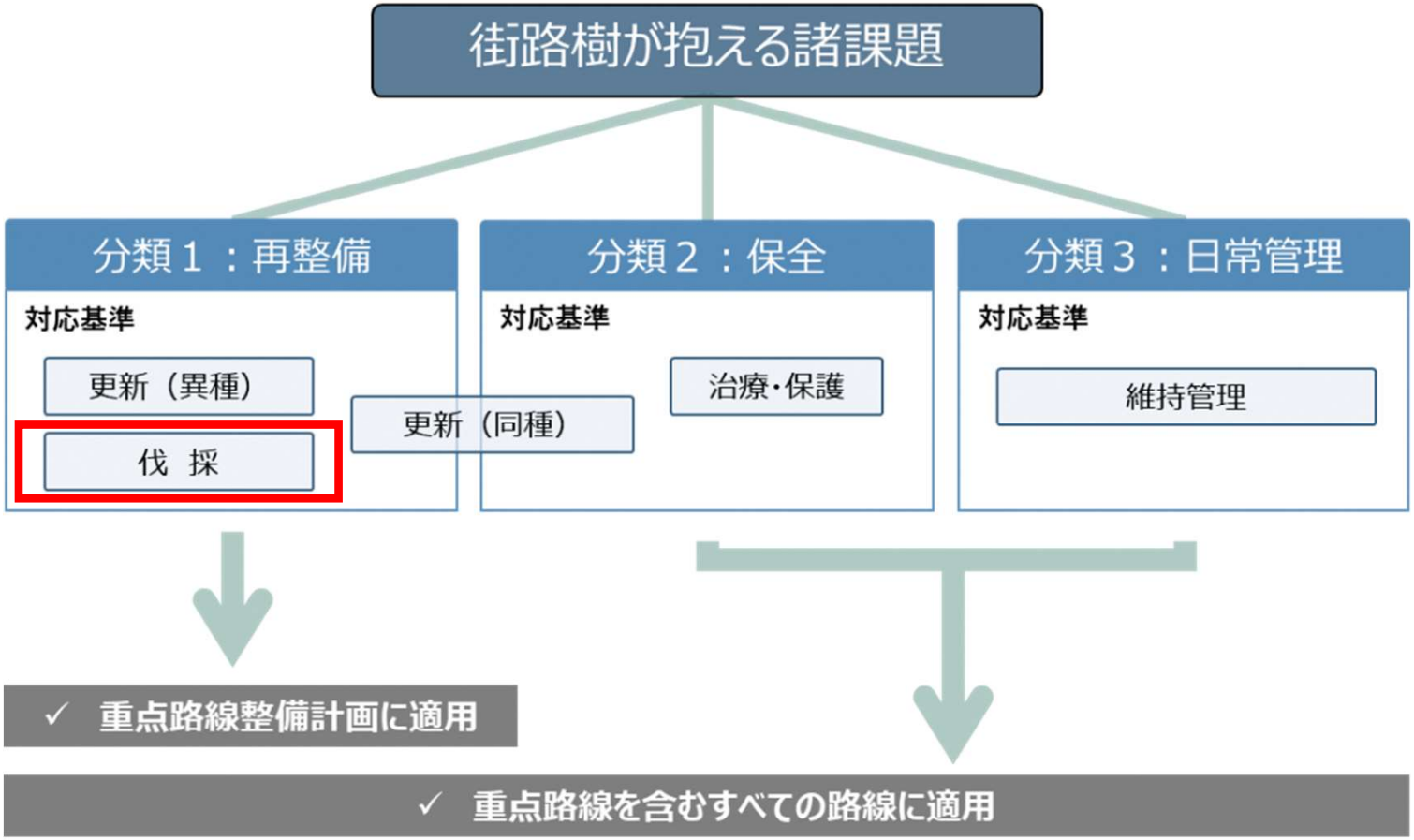
➢ 道路の通行の安全性の確保のため、早急に伐採したい

■ 重点路線の路線整備計画・・・伐採の基準

● 再生（対応）基準

（1）対応基準の分類
…全ての街路樹路線の課題解消のため、3つの対応基準を設定

- ■ 分類1 ：再整備 … 更新、伐採することによる路線全体の再生を図る
- ■ 分類2 ：保全 … 既存の樹種の継続を基本に、樹木の回復、保護等を図る
- ■ 分類3 ：日常管理 … 通常実施している維持管理によって対応



第５回熊本市街路樹再生計画策定委員会

■ 重点路線の路線整備計画・・・伐採の基準

● 安全･安心、景観、管理に区分され、それぞれの適用条件に合致する街路樹にピンクのテープを巻いた

伐採

表 伐採の対応基準

区分		適用条件
安全 安心	樹勢衰弱 樹木異常	虫害や欠損による腐朽等による樹木の回復・成長が見込めないもの
	幅員不足	有効幅員2.0mが確保できない樹木
	視距不良 視認性低下	横断歩道の前後5.0m以内にあり、視距を妨げるもの
		信号柱から5.0m以内にあり、視距を妨げる樹木
		標識の前方3.0m以内にあり、視距を妨げる樹木
		街路灯の前後3.0m以内にあり、視距を妨げる樹木
	施設接触	架空線等の他の施設へ接触している樹木路線
	路面異常	根上り等の路面異常をきたしている樹木
	その他	交差点・横断歩道・自転車横断帯・乗入れ施設などの付近で視距を妨げる樹木
景観	過密化	植栽間隔が基準（10～12m）よりも狭く、間伐しても問題のない樹木
	樹形不良	巨木化や地元要望により強剪定をした結果、良好な樹形の回復が見込めないもの
	樹木並列	沿道にある公園や樹林地の樹木を含め2列植栽されている路線で、沿道の土地利用を考慮し撤去しても十分な緑を確保できる樹木
管理	要望	沿道の市民等に過度な影響を与えており、地域からの要望が統一されている樹木
	管理費	道路幅員や道路空間に対し街路樹が巨木化している事等により管理費が比較的高額な樹木

※ 街路樹の中でも、歴史的な謂れのある古木については、一般の街路樹とは別に、より詳細な調査を行うなど、個別に対応を検討します。

■ 重点路線の路線整備計画・・・伐採の基準

1.安心･安全

1-1.樹勢衰弱･樹木異常

虫害や欠損による腐朽等による樹木の回復･成長が見込めないもの

樹勢衰弱

樹木異常:幹の亀裂

樹木異常:根元の腐朽

1-2.幅員不足

有効幅員2.0mが確保できない樹木

■ 重点路線の路線整備計画・・・伐採の基準

1.安心・安全

1-3.視距不良・視認性低下

横断歩道の前後5.0m以内にあり、視距を妨げる樹木
信号柱から5.0m以内にあり、視距を妨げる樹木
標識の前方3.0m以内にあり、視距を妨げる樹木
街路灯の前後5.0m以内にあり、視距を妨げる樹木

1-4.施設接触

架空線等の他の施設へ接触している樹木路線

信号と接触

架空線と接触

■ 重点路線の路線整備計画・・・伐採の基準

1.安心･安全

1-5.路面異常

根上り等の路面異常をきたしている樹木

1-6.その他

交差点･横断歩道･自転車横断帯･乗入れ施設などの付近で視距を妨げる樹木

■ 重点路線の路線整備計画・・・伐採の基準

2.景観

2-1.過密化

植栽間隔が基準（10～12m）よりも狭く、間伐しても問題のない樹木

2-2.樹形不良

巨木化や地元要望により強剪定をした結果、良好な樹形の回復が見込めないもの

■ 重点路線の路線整備計画・・・伐採の基準

2. 景観

2-3. 樹木並列

沿道にある公園や樹林地の樹木を含め2列植栽されている路線で、沿道の土地利用を考慮し撤去しても十分な緑を確保できる樹木

3. 管理

3-1. 要望

沿道の市民等に過度な影響を与えており、地域からの要望が統一されている樹木

3-2. 管理費

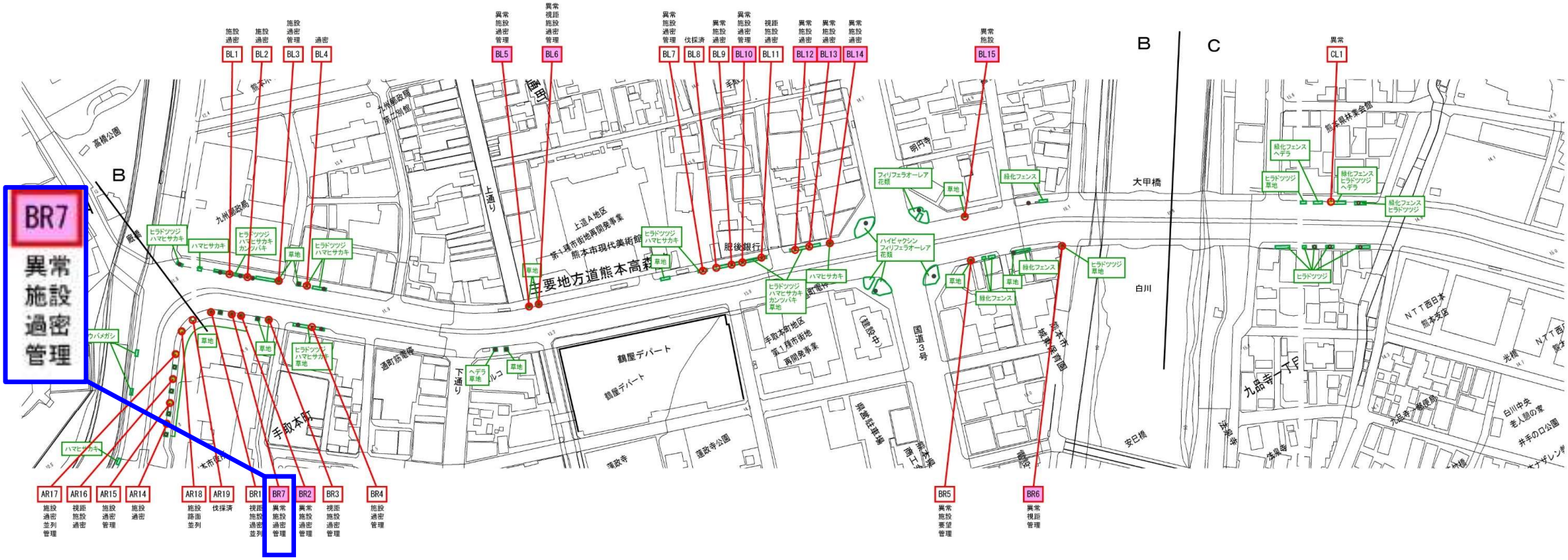
道路幅員や道路空間に対し街路樹が巨木化している事等により管理費が比較的高額な樹木

第５回熊本市街路樹再生計画策定委員会

2021.11.19
道路保全課

■ 重点路線の路線整備計画・・・（主）熊本高森線（伐採の基準に該当する街路樹）

● 伐採の基準のどの適用条件に基づきピンクのテープを巻いたのか図面に記載



区分		
異常	樹勢衰弱 樹木異常	虫害や欠損による腐朽等による樹木の回復・成長が見込めないもの
幅員	幅員不足	有効幅員 2.0m が確保できない樹木
視距	視距不良 視認性低下	横断歩道の前後 5.0m 以内にあり、視距を妨げる樹木
		信号柱から 5.0m 以内にあり、視距を妨げる樹木
		標識の前方 3.0m 以内にあり、視距を妨げる樹木
		街路灯の前後 5.0m 以内にあり、視距を妨げる樹木
施設	施設接触	架空線等の他の施設へ接触している樹木路線
路面	路面異常	根上り等の路面異常をきたしている樹木
他	その他	交差・横断歩道・自転車横断帯・乗入れ施設などの付近で視距を妨げる樹木

樹木診断 C 判定樹木

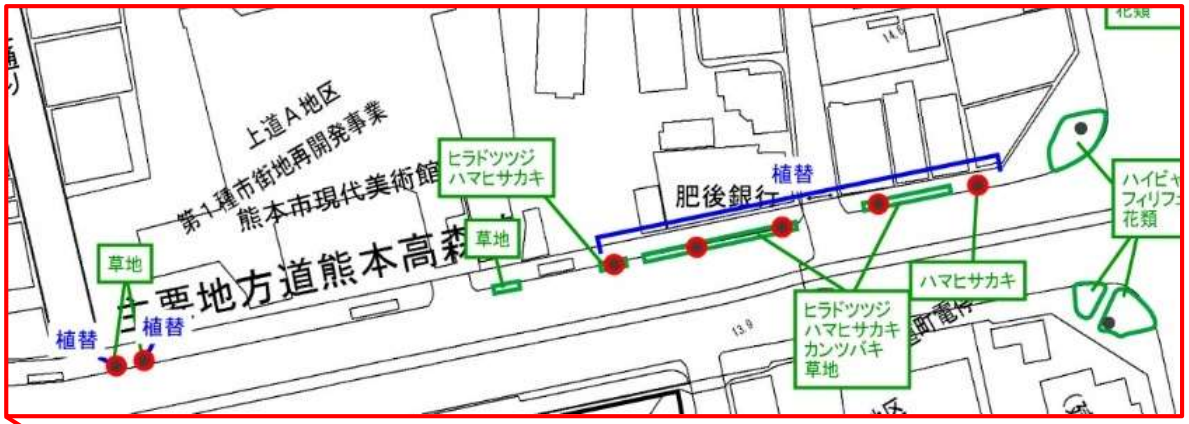
区分		適用条件
過密	過密化	植栽間隔が基準（10 ～ 12m）よりも狭く、間伐しても問題のない樹木
樹形	樹形不良	巨木化や地元要望により強剪定をした結果、良好な樹形の回復が見込めないもの
並列	樹木並列	沿道にある公園や樹林地の樹木を含め 2 列植栽されている路線で、沿道の土地利用を考慮し撤去しても十分な緑を確保できる樹木
要望	要望	沿道の市民等に過度な影響を与えており、地域からの要望が統一されている樹木
管理	管理費	道路幅員や道路空間に対し街路樹が巨木化している事等により管理費が比較的高額な樹木

第５回熊本市街路樹再生計画策定委員会

2021.11.19
道路保全課

■ 重点路線の路線整備計画・・・（主）熊本高森線（伐採・植え替えの対応後の平面図）

● 伐採後、**残る街路樹**を平面図に記載（植替する樹木も記載）



49 本中 27 本伐採
7 本植替
残り 29 本

■ 重点路線の路線整備計画・・・（主）熊本高森線：通町筋【現在】の街路樹空間

■ 重点路線の路線整備計画・・・（主）熊本高森線：通町筋【伐採直後】の街路樹空間

■ 重点路線の路線整備計画・・・（主）熊本高森線：通町筋【伐採後約10年】の街路樹空間

第５回熊本市街路樹再生計画策定委員会

2021.11.19
道路保全課

■ 重点路線の路線整備計画・・・（主）熊本高森線：通町筋【約10年間放置】した街路樹空間

第５回熊本市街路樹再生計画策定委員会

2021.11.19
道路保全課

■ 重点路線の路線整備計画・・・（主）熊本高森線：通町筋【現在】の街路樹空間

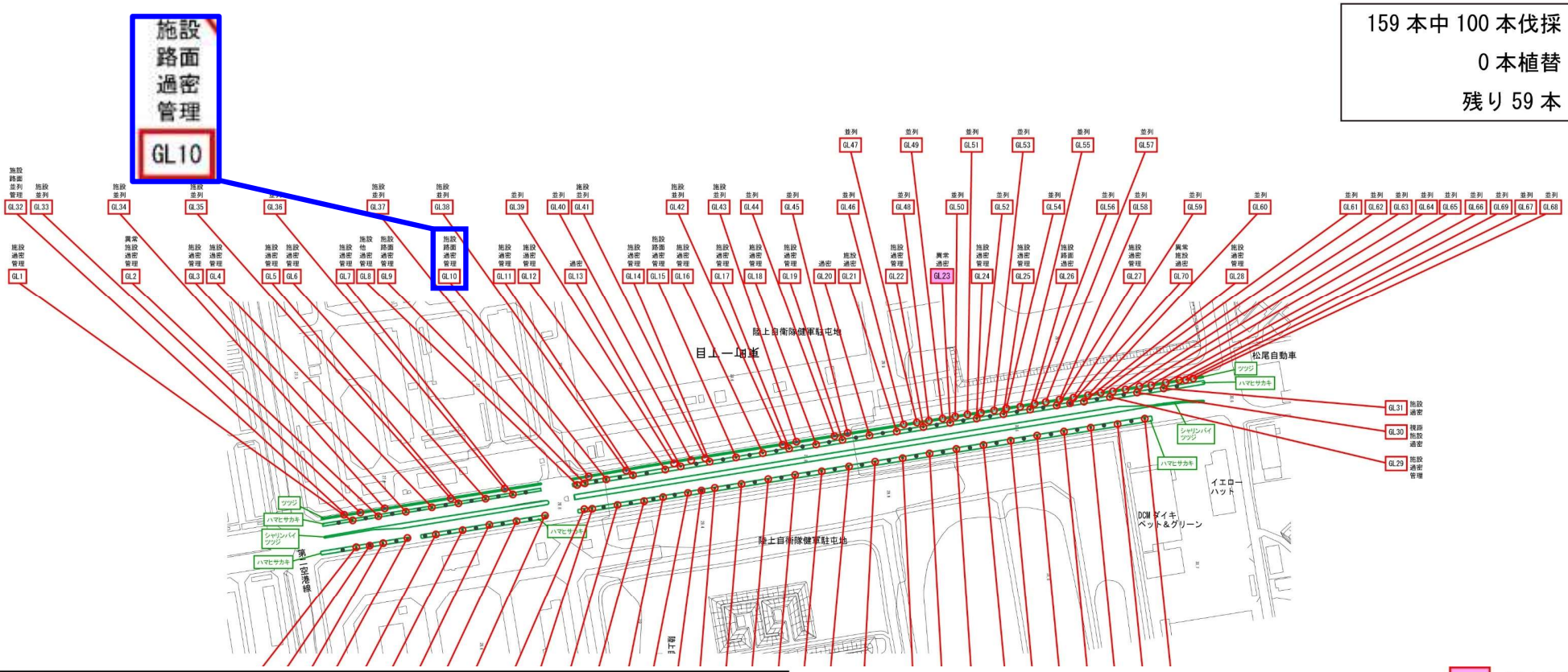
第５回熊本市街路樹再生計画策定委員会

2021.11.19
道路保全課

■ 重点路線の路線整備計画・・・自衛隊中通り（伐採の基準に該当する街路樹）

● 伐採の基準のどの適用条件に基づきピンクのテープを巻いたのか面図に記載

159 本中 100 本伐採
0 本植替
残り 59 本



区分		
異常	樹勢衰弱 樹木異常	虫害や欠損による腐朽等による樹木の回復・成長が見込めないもの
幅員	幅員不足	有効幅員 2.0m が確保できない樹木
視距	視距不良 視認性低下	横断歩道の前後 5.0m 以内にあり、視距を妨げる樹木
		信号柱から 5.0m 以内にあり、視距を妨げる樹木
		標識の前方 3.0m 以内にあり、視距を妨げる樹木
		街路灯の前後 5.0m 以内にあり、視距を妨げる樹木
施設	施設接触	架空線等の他の施設へ接触している樹木路線
路面	路面異常	根上り等の路面異常をきたしている樹木
他	その他	交差・横断歩道・自転車横断帯・乗入れ施設などの付近で視距を妨げる樹木

樹木診断 C 判定樹木

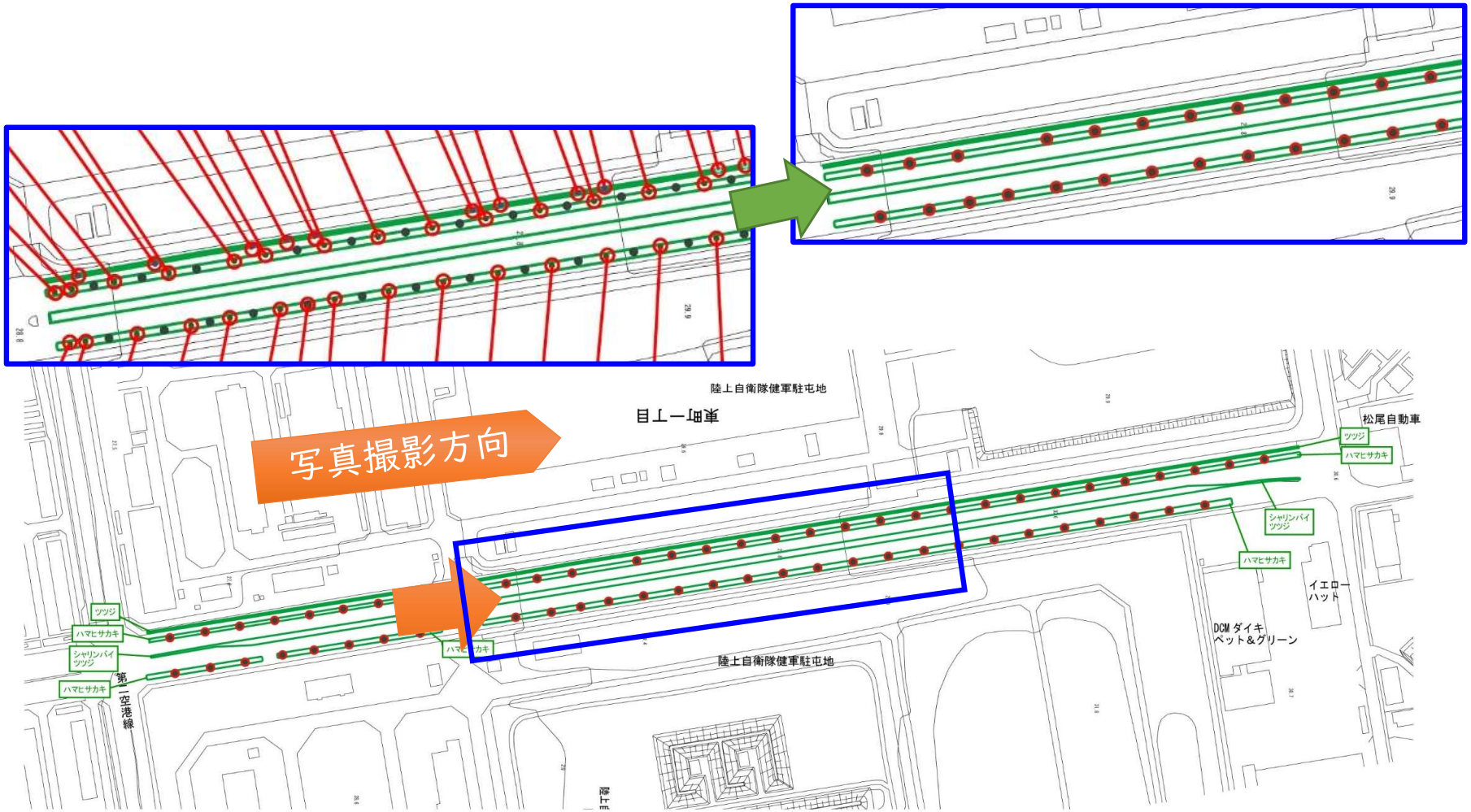
区分		適用条件
過密	過密化	植栽間隔が基準（10 ～ 12m）よりも狭く、間伐しても問題のない樹木
樹形	樹形不良	巨木化や地元要望により強剪定をした結果、良好な樹形の回復が見込めないもの
並列	樹木並列	沿道にある公園や樹林地の樹木を含め 2 列植栽されている路線で、沿道の土地利用を考慮し撤去しても十分な緑を確保できる樹木
要望	要望	沿道の市民等に過度な影響を与えており、地域からの要望が統一されている樹木
管理	管理費	道路幅員や道路空間に対し街路樹が巨木化している事等により管理費が比較的高額な樹木

第５回熊本市街路樹再生計画策定委員会

■ 重点路線の路線整備計画・・・（主）熊本高森線（伐採・植え替えの対応後の平面図）

● 伐採後、残る街路樹を平面図に記載

159 本中 100 本伐採
0 本植替
残り 59 本



■ 重点路線の路線整備計画・・・自衛隊中通り【現在】の街路樹空間

■ 重点路線の路線整備計画・・・自衛隊中通り【伐採直後】の街路樹空間

■ 重点路線の路線整備計画・・・自衛隊中通り【伐採後約10年】の街路樹空間

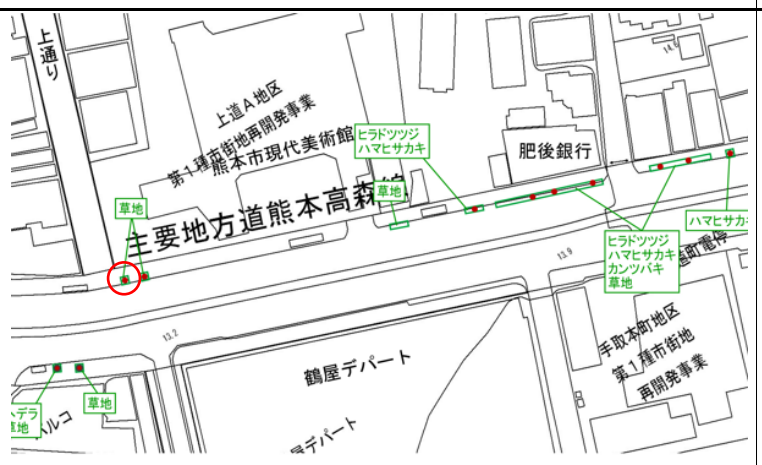
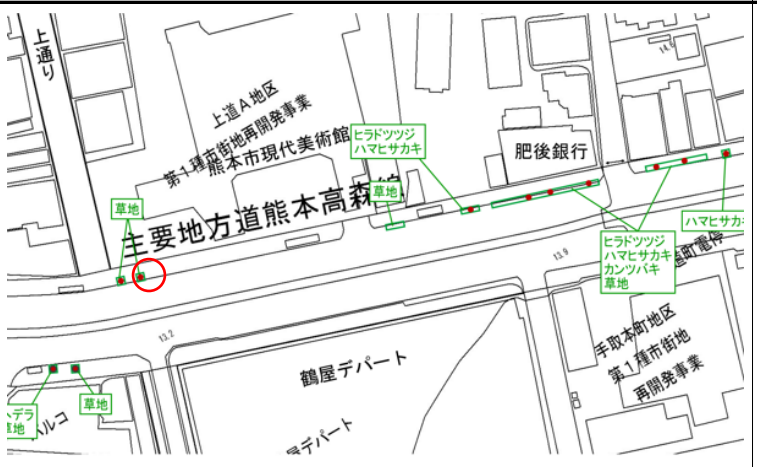
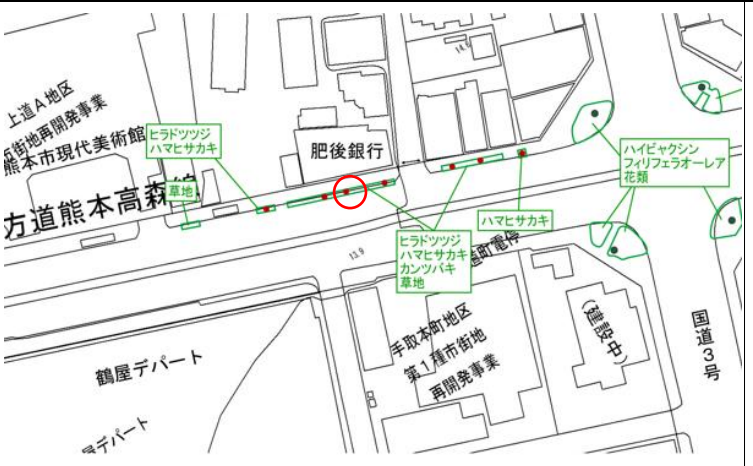
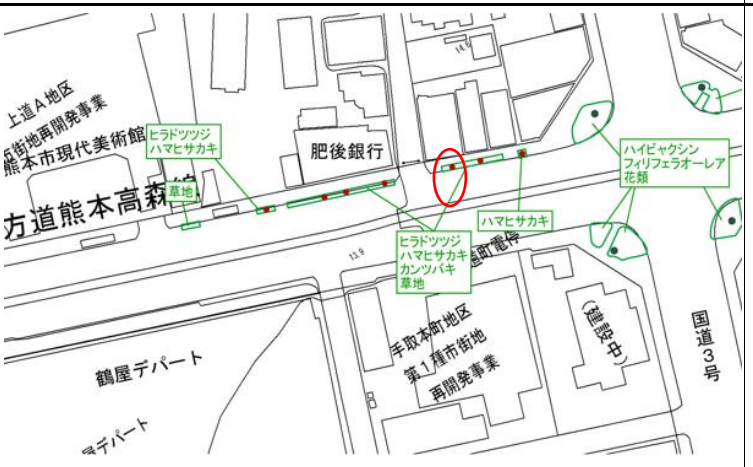
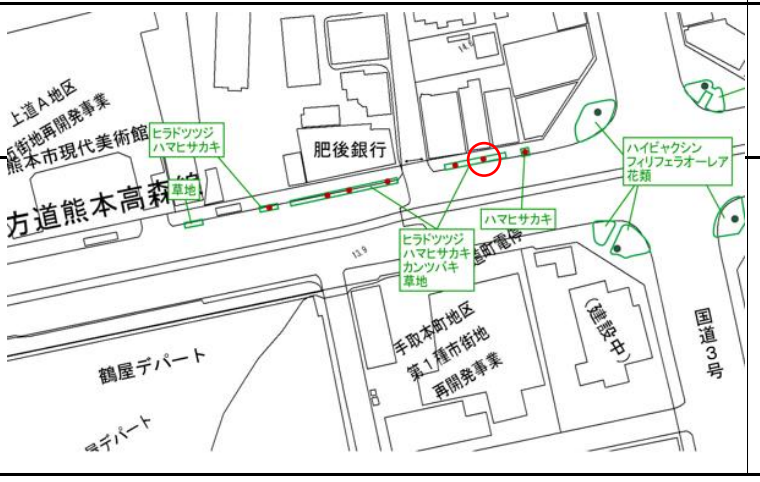
■ 重点路線の路線整備計画・・・自衛隊中通り【約10年間放置】の街路樹空間

第５回熊本市街路樹再生計画策定委員会

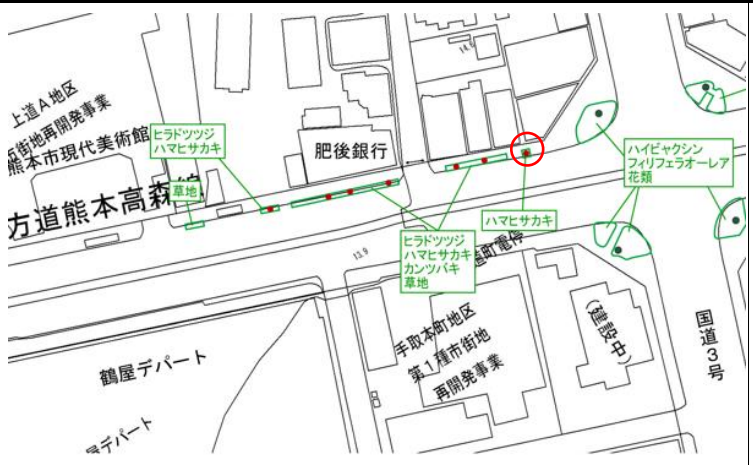
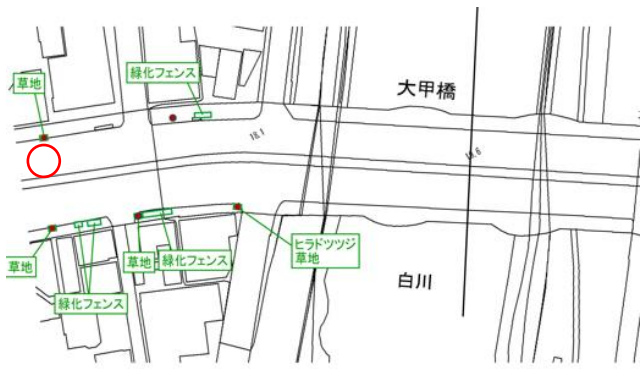
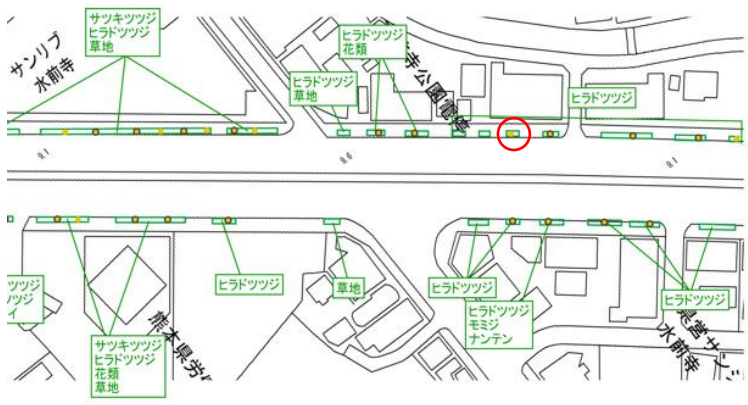
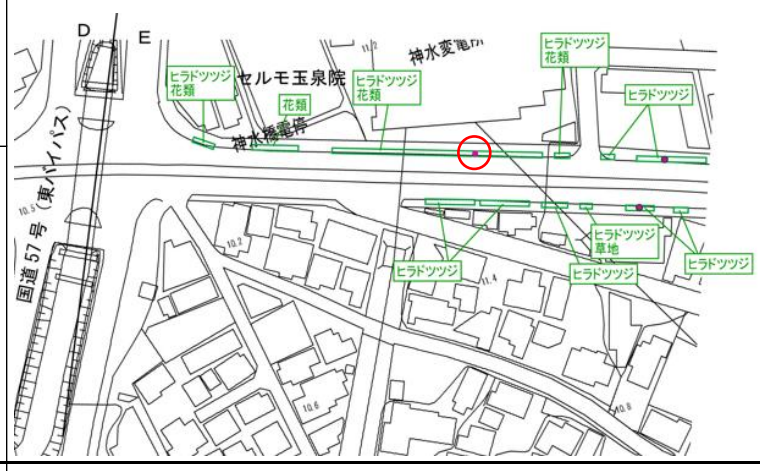
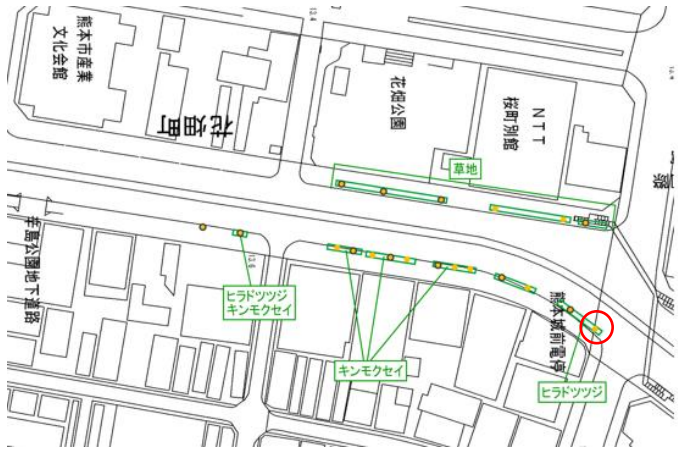
2021.11.19
道路保全課

■ 重点路線の路線整備計画・・・自衛隊中通り【現在】の街路樹空間

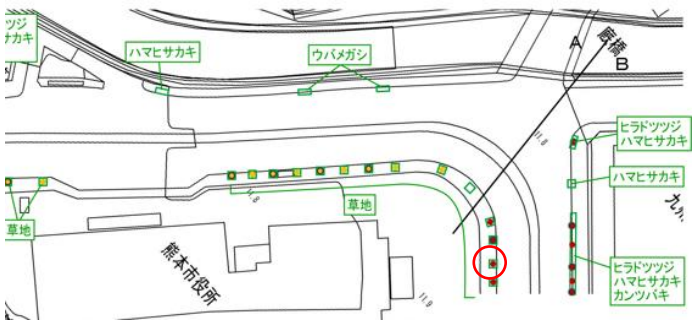
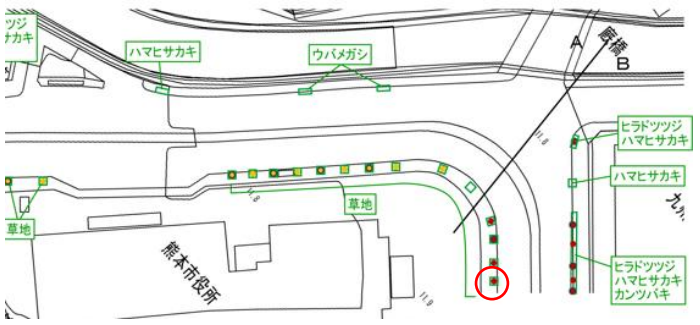
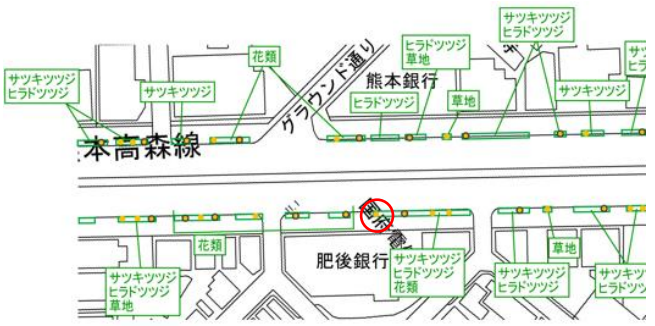
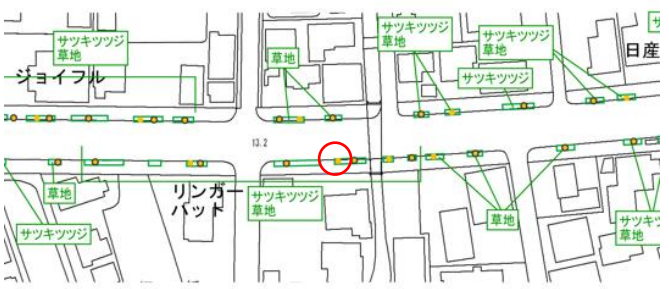
伐採予定樹木一覧表

No.	樹木番号	路線	樹種	位置図	写真
1	BL5	電車通り	ケヤキ		
	根株腐朽があり、今後症状が進行していく可能性が高く、人通りの多い繁華街にあることから、安全管理の観点から伐採・更新の処置が妥当。				
2	BL6	電車通り	ケヤキ		
	空洞率が高く、深刻な根株腐朽の疑いがある。倒伏につながる可能性が高く、人通りの多い繁華街にあることから、安全管理の観点から伐採・更新の処置が妥当。				
3	BL10	電車通り	ケヤキ		
	東側の幹全体に亀裂と打診音異常があり、倒伏につながる可能性が高い。安全管理の観点から伐採・更新の処置が妥当。				
4	BL12	電車通り	ケヤキ		
	枝切断跡の腐朽や幹の癒着があり、落枝の危険性もあるため、今後生長に伴って幹の癒着が著しくなると新たな欠陥（入皮）が進行していく可能性が高く、安全管理の観点から伐採・更新の処置が妥当。				
5	BL13	電車通り	ケヤキ		
	キノコ着生や打診音異常等から幹腐朽の疑いがある。規模が大きく、倒伏につながる可能性が高い。安全管理の観点から伐採・更新の処置が妥当。				

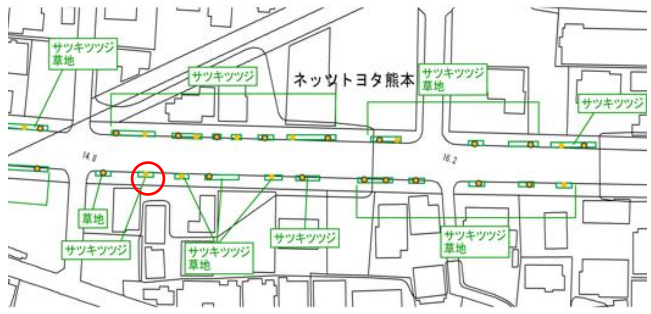
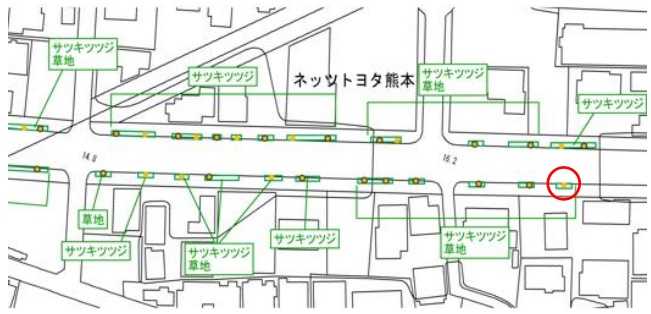
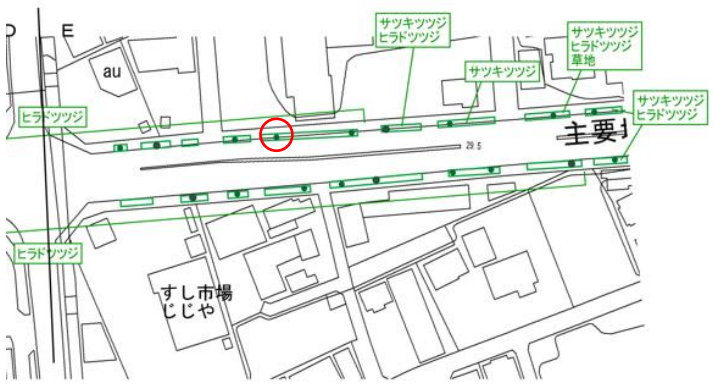
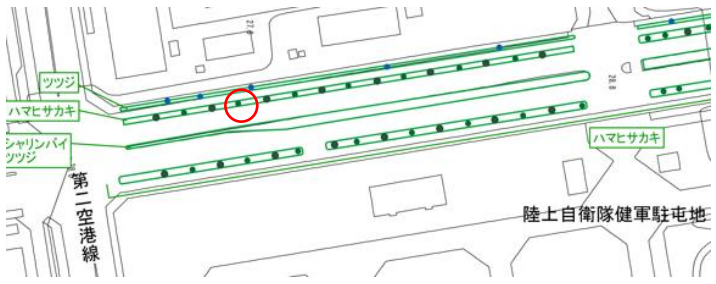
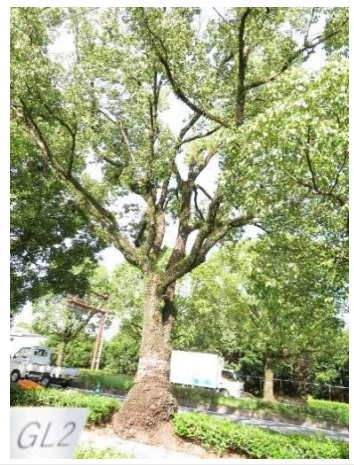
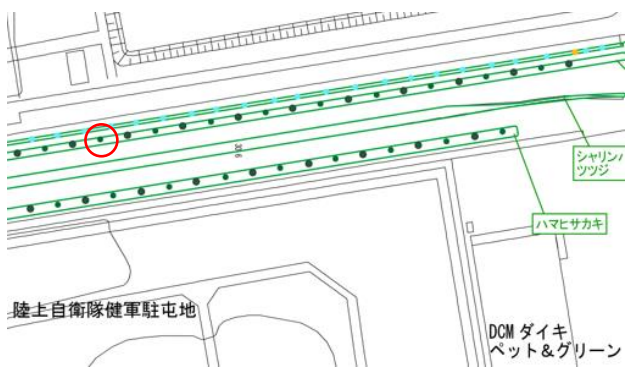
伐採予定樹木一覧表

No.	樹木番号	路線	樹種	位置図	写真
6	BL14	電車通り	ケヤキ		
	枝から幹にかけて大きな空洞の疑いがある。倒伏や落枝につながる可能性が高い。交差点近くで標識や架空線と接触し、安全管理の観点から伐採・更新の処置が妥当。				
7	BL15	電車通り	ケヤキ		
	樹勢が弱く、樹皮欠損があり、枝の亀裂や腐朽などの欠陥がみられ、落枝する危険性が高い。踏圧防止板の飲み込みがあり、大規模な樹皮欠損は景観も悪く、安全管理等の観点から伐採・更新の処置が妥当。				
8	CL48	電車通り	イチョウ		
	幹の亀裂が深く、空洞率は9%程度であるが、今後症状が進行していく可能性が高く、亀裂部分は確実に強度がないため、安全管理の観点から伐採・更新の処置が妥当。				
9	EL2	電車通り	ハナミズキ		
	枯死している。早急な伐採・更新が必要。				
10	AR7	電車通り	イチョウ		
	樹勢が弱く、キノコ着生や打診音異常等から根株腐朽の疑いがある。倒伏につながる可能性が高く、安全管理の観点から伐採・更新の処置が妥当。				

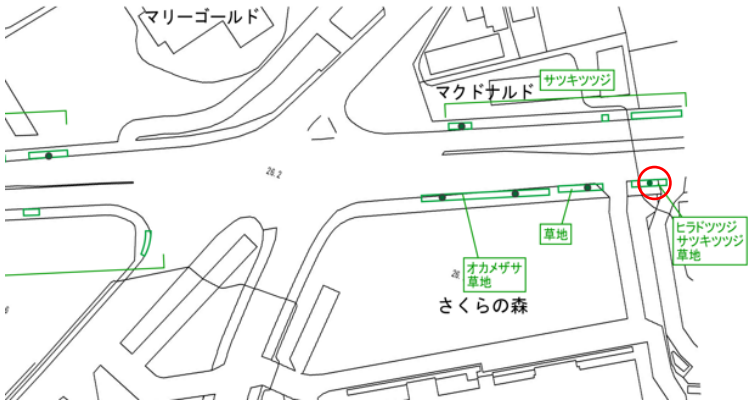
伐採予定樹木一覧表

No.	樹木番号	路線	樹種	位置図	写真
11	BR7	電車通り	ケヤキ		
	根株腐朽があり、今後症状が進行していく可能性が高く、人通りの多い繁華街にあることから、安全管理の観点から伐採・更新の処置が妥当。				
12	BR2	電車通り	ケヤキ		
	幹の亀裂が深く、空洞率は16%程度であるが、今後症状が進行していく可能性が高く、亀裂部分は確実に強度がないため、安全管理の観点から伐採・更新の処置が妥当。				
13	BR6	電車通り	ケヤキ		
	幹H1.6mに開口空洞があり、周囲に打診音異常があることから内部空洞の疑いがある。枝にも空洞があり、倒伏や落枝につながる可能性が高い。踏圧防止板の飲み込みが著しく、標識視認の妨げとなっており、安全管理の観点から伐採・更新の処置が妥当。				
14	CR65	電車通り	イチョウ		
	樹勢が弱く、枝切断跡の腐朽や隆起がある。全体的なバランスが悪く、今後症状が進行していく可能性が高いため、安全管理の観点から伐採・更新の処置が妥当。				
15	FR5	電車通り	イチョウ		
	樹皮欠損があり打診音異常や鋼棒貫入異常等から根株腐朽の疑いがある。倒伏や落枝につながる可能性が高い。安全管理の観点から伐採・更新の処置が妥当。				

伐採予定樹木一覧表

No.	樹木番号	路線	樹種	位置図	写真
16	FR13	電車通り	イチョウ		
	大きな樹皮欠損があり、打診音異常等から内部腐朽の疑いがある。倒伏につながる可能性が高く、景観や安全管理の観点から伐採・更新の処置が妥当。				
17	FR16	電車通り	イチョウ		
	鋼棒貫入異常や打診音異常等から根株腐朽の疑いがある。倒伏につながる可能性が高く、安全管理の観点から伐採・更新の処置が妥当。				
18	L122	第二空港線	クスノキ		
	打診音異常等から樹皮欠損部より内部へと腐朽や空洞が広がっている疑いがある。倒伏につながる可能性が高く、景観や安全管理の観点から伐採・更新の処置が妥当。				
19	GL2	第二空港線	クスノキ		
	内部の異常が認められ、空洞率は0～4%程度であるが、特に地際の腐朽は今後進行していく可能性が高く、安全管理の観点から伐採・更新の処置が妥当。				
20	GL23	第二空港線	クスノキ		
	樹勢が弱く、枯枝が落枝する危険性がある。全体的なバランスも悪く、安全管理の観点から伐採・更新の処置が妥当。				

伐採予定樹木一覧表

No.	樹木番号	路線	樹種	位置図	写真
21	AR13	第二空港線	クスノキ		
	樹勢が弱く、炭疽病やシロアリ食害の疑いがあり、今後の症状が進行していく可能性が高く、安全管理の観点から伐採・更新の処置が妥当。				
22	R114	第二空港線	クスノキ		
	幹中部のふくらみの空洞率は37％程度であるが、今後症状が進行していく可能性が高く、ふくらみ部分は確実に強度がないため、安全管理の観点から伐採・更新の処置が妥当。				
23	R168	第二空港線	クスノキ		
	幹の亀裂が深く、空洞率は49％程度で、倒伏する危険性を有している。今後症状が進行していく可能性が高く、普及や亀裂部分は確実に強度がないため、安全管理の観点から伐採・更新の処置が妥当。				