



図 4-7 若木更新及び樹種転換のイメージ

【樹種ごとの樹冠形成を踏まえた歩道幅員の適性区分】

大径木再生指針（東京都建設局公園緑地部 平成 26 年度）では、表 4-2 のように樹種によって適した最小歩道幅員が示されています。幅員の狭い植樹帯に幹周が大きくなる樹種を適用した場合、根の生育空間が制限されるため、根上がりや生育不良、倒木の危険性の増大等の問題が発生します。また樹冠の隣接地への越境も発生しやすくなります。道路構造を示した規則である「道路構造令及び同解説」では、植樹帯の幅は 1.0～2.0m としていますが、歩道のバリアフリー化の考え方を取り入れた場合、歩道有効幅員は車椅子がすれ違いできる幅員として最小 2.0m が必要となります。すなわち、大径木再生指針で確保しようとしている 1.25m 以上の植樹帯幅と 2.0m 以上の歩道有効幅員を合わせると、3.25m 以上の歩道幅員（＝植樹帯幅＋歩道有効幅員）が必要であり、逆説的には歩道幅員が 3.25m 以下の歩道には、道路構造上、植樹帯は設けることは望ましいとは言えません。

今後、更新を図る場合は、初めに街路樹を導入可能な歩道幅員が確保されているか確認するとともに、樹種の選定においては、歩道幅員に適した樹種の導入を検討する必要があります。

表 4-2 最小歩道幅員に応じた樹種

歩道幅員※	常緑樹	落葉樹		
広： 4.75m 以上	・クスノキ ・タブノキ	・アオギリ ・アキニレ ・イチョウ ・エンジュ ・ケヤキ	・トチノキ ・ヤマザクラ ・シダレヤナギ ・スズカケノキ ・ニセアカシア	・フウ ・メタセコイヤ ・モミジバフウ ・ユリノキ
中： 3.25～4.75m	・シラカシ ・マテバシイ ・モチノキ ・ヤマモモ	・カツラ ・コブシ ・ザイフリボク	・シダレザクラ ・トウカエデ	・ナンキンハゼ ・ハナノキ
狭： 3.25m 以下	・クロガネモチ ・ホルトノキ ・モッコク	・イロハモミジ ・サクラ「天の川」 ・サルスベリ	・シデコブシ ・ナツツバキ ・ハクウンボク	・ハナミズキ ・ヒメシャラ ・ヤマボウシ

※：歩道幅員の適切区分は、最小歩道幅員として示された区分による。
備考：植樹帯幅は歩道有効幅員 2.0m 以上確保することを想定し 1.25m としている。
出典：「平成 26 年度 大径木再生指針」東京都建設局



図 4-8 歩道幅員と歩道有効幅員、植樹帯幅の関係

4.3 改善モデル路線の選定及び改善例

4.3.1 改善モデル路線の設定による改善策の検討

方針2に掲げた街路樹の持続的管理や良好な景観形成の実現に向け、前項に示した取り組みを路線特性や街路樹の状態に応じた適切な対応ができるよう検証することや、改善手法の適用に関して市民への合意を得る必要があります。

そこで、改善の取り組みの適用検討を行うため、街路樹の改善すべき課題の代表例について、ある路線を題材として試行的に改善手法を検討する“改善モデル路線”を設定しました。改善モデル路線の選出にあたっては、街路樹に係る諸課題の重要度を考慮した改善手法の汎用性の高い路線とし、改善モデル路線の一部区間における試行結果を踏まえた上で、当該路線の他区間への展開することや、同様の課題を有する他の路線への試行策を展開することを考えています。

方針2: 今後を見据えた持続可能なみどりの形成 (持続的管理・景観形成)

【背景】

- ・テーマやビジョンの実現に向け、具体的な取り組みの検証が必要である
- ・街路樹が生きものであることを踏まえた検証が必要である
- ・取り組み手法に対する市民への認識共有や理解が必要である

【改善モデル路線の設定】

- ・路線特性や街路樹の状態に応じた対応が必要なことから、汎用性の高い改善モデル路線を選出し、改善モデル路線での取り組み検討・試行の結果を踏まえ、各路線での対応に反映させていく

図 4-9 モデル路線の設定の考え方

4.3.2 改善モデル路線の選定

改善モデル路線は、街路樹の状態を踏まえた評価・分類を行った中で、各路線が持つ課題の典型性、多摩市の関連計画で位置付けされた地域や通学路など配慮が求められる区間、市民アンケートやワークショップなどを踏まえ総合的に選出しました。

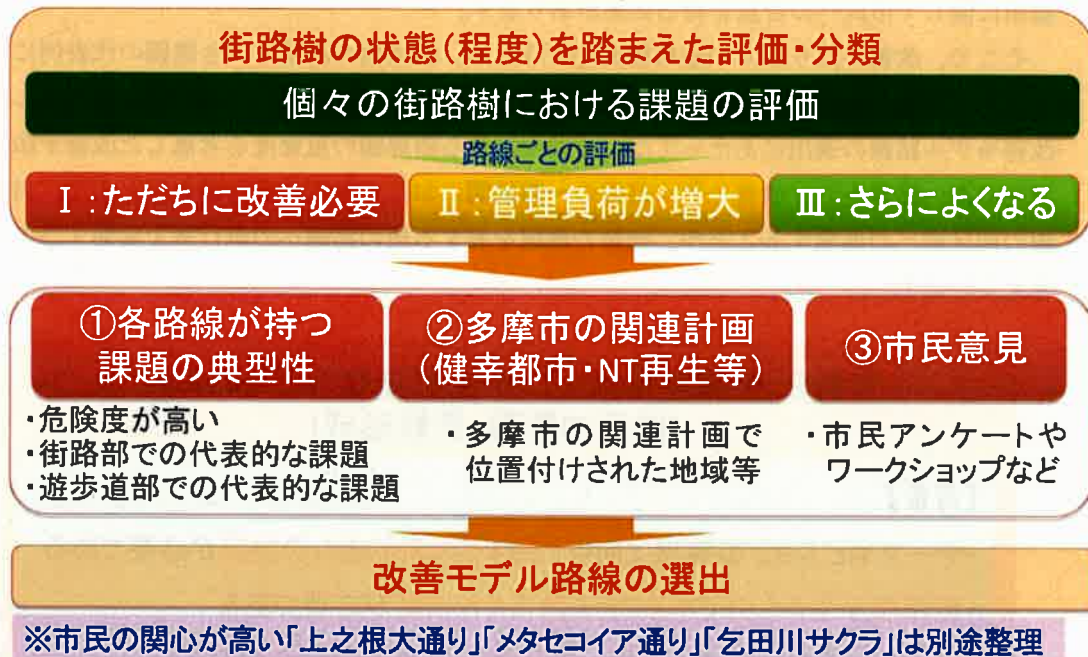


図 4-10 改善モデル路線の選定及び改善策

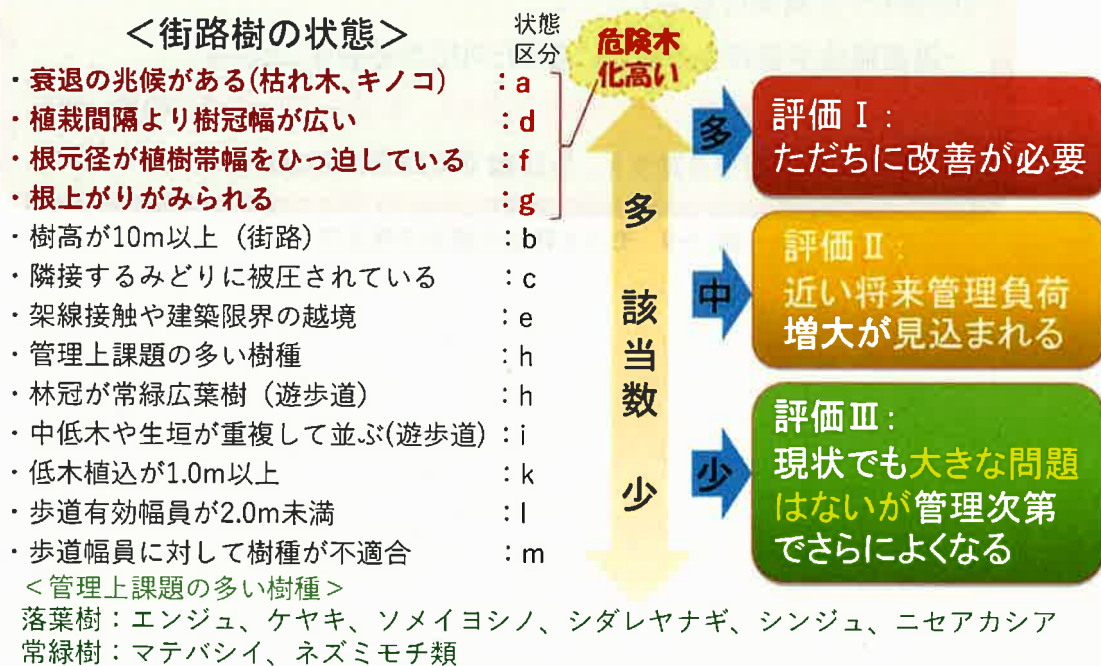


図 4-11 改善モデル路線の評価の分類

※街路樹の状態の評価について

平成 27 年度街路樹台帳及び平成 29 年度街路樹よくなるプラン改定のための基礎調査結果から、各路線の街路樹の状態を「a：衰退」「b：樹高」「c：被圧」「d：樹冠幅（広）」「e：越境」「f：根元径（大）」「g：根上がりの有無」「h：樹種」「i：中低木の列植」「k：低木高」「l：歩道狭」「m：不適合樹種」の観点で評価し、a～m の各項目への該当の有無を整理しました。

次に、「a：衰退」「d：樹冠幅（広）」「f：根元径（大）」「g：根上がりの有無」の 4 項目を改善への緊急性が高い項目として設定し、上記 4 項目の該当数及び従来の管理における伐採実施頻度を加味した上で、下記評価分類フロー図に示すとおり、ただちに改善が必要な路線を「評価Ⅰ」、近い将来において管理負荷の増大が見込まれる路線を「評価Ⅱ」、現状でも大きな問題はないが、管理次第でさらによくなる路線を「評価Ⅲ」としました。

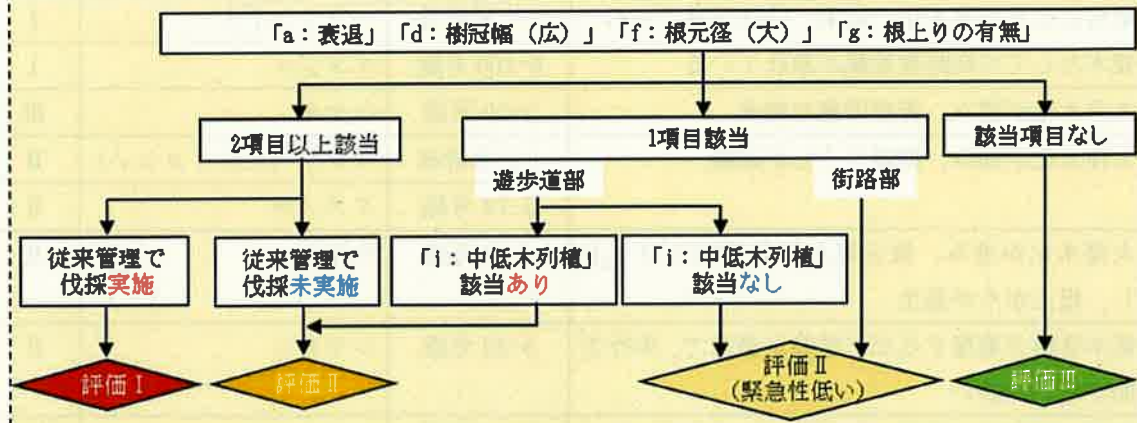


図 評価のフロー図

表 4-3 街路樹の状態の評価及び緊急性の指標とした項目

	項目	緊急性	根拠
幹 や 枝	a: 衰退	危険木化	●: 「キノコ」「枯損部が多い」など衰退を示す記録(H27 台帳)
	b: 樹高	-	△: 樹高 10m 以上*に到達している。(H27 台帳)
	c: 被圧	-	△: 隣接する他の樹種による被圧あり (H29 調査)
	d: 樹冠幅(広)	危険木化	●: 樹冠幅が植栽間隔より広い(H29 調査)
	e: 越境	-	△: 樹冠の民地への越境 (H29 調査)
根 元	f: 根元径(大)	危険木化	●: 根元径が植樹帯幅をひっ迫している(H29 調査)
	g: 根上がり	危険木化	●: 根上がりあり(H29 調査)
歩 道 空 間	h: 樹種	-	△: 管理上課題の多い樹種 (成長が早く短命、枯損しやすい等)
	i: 低木列	暗所化(遊歩道)	●: 沿道に中低木の列植が複数ある(H29 調査)
	k: 低木高	-	△: 視距を妨げる高さ樹高 1.0m 以上 (H29 調査)
	l: 歩道狭	-	△: 歩道の有効幅員 2.0m 未満(H27 台帳)
	m: 不適合樹種	-	△: 樹木の成長から歩道幅員に見合わない樹種 (H29 調査)

太字：緊急性が高いと評価した項目

※：車両通行の支障とならない規格の高所作業車で作業可能な樹高（10～12m 程度）

4.3.3 改善モデル路線の選出結果と改善例

表 4-4 に示すとおり、改善モデル路線として 9 路線を選出しました。改善モデル路線の位置については図 4-10 に、各モデル路線の**現況、評価、考えられる改善策**については表 4-6～表 4-14 に示すとおりです。

なお、市民アンケート、ワークショップなどを通じて明らかになった、市民の関心の高い 3 路線については表 4-5、表 4-15～表 4-17 に示すとおりです。

表 4-4 改善モデル路線の選出結果

街路樹の状態	路線名	主要樹種	評価
枯衰による危険木化の結果、伐採が進められ、並木としての街路樹景観が崩れている	5-1 号幹線	ハクウンボク	I
	5-109 号線	エンジュ	I
大径木化が進み、管理困難な樹高	2 50 号線	ケヤキ	III
大径木化が進み、樹冠どうしが接触	1-2 号幹線	サクラ（ソメイヨシノ）	II
	5-74 号線	クスノキ	II
大径木化が進み、根元径が植栽帯幅にひっ迫し、根上がりが発生	4-49 号線	ケヤキ	II
低木寄植が重複するなど植栽が過密で、歩行空間が暗い、狭い	5-39 号線	シラカシ	II
樹冠が隣接地に越境	6-5 号幹線	ハナミズキ	III
中央部の植栽により歩行空間が狭小化	6-11 号歩線	シラカシ・エンジュ	III

表 4-5 市民の関心の高い路線（参考）

路線名	主要樹種	街路樹の状態	評価
上之根大通り（5-2 号幹線）	モミジバフウ	大径木化（樹冠広、高木化、根元径大、衰退）	II
メタセコイア通り（6-1 号幹線）	メタセコイア	大径木化（樹冠広、高木化）	II
乞田川沿い	ソメイヨシノ	大径木化（樹冠広、高木化、根元径大、衰退）	II

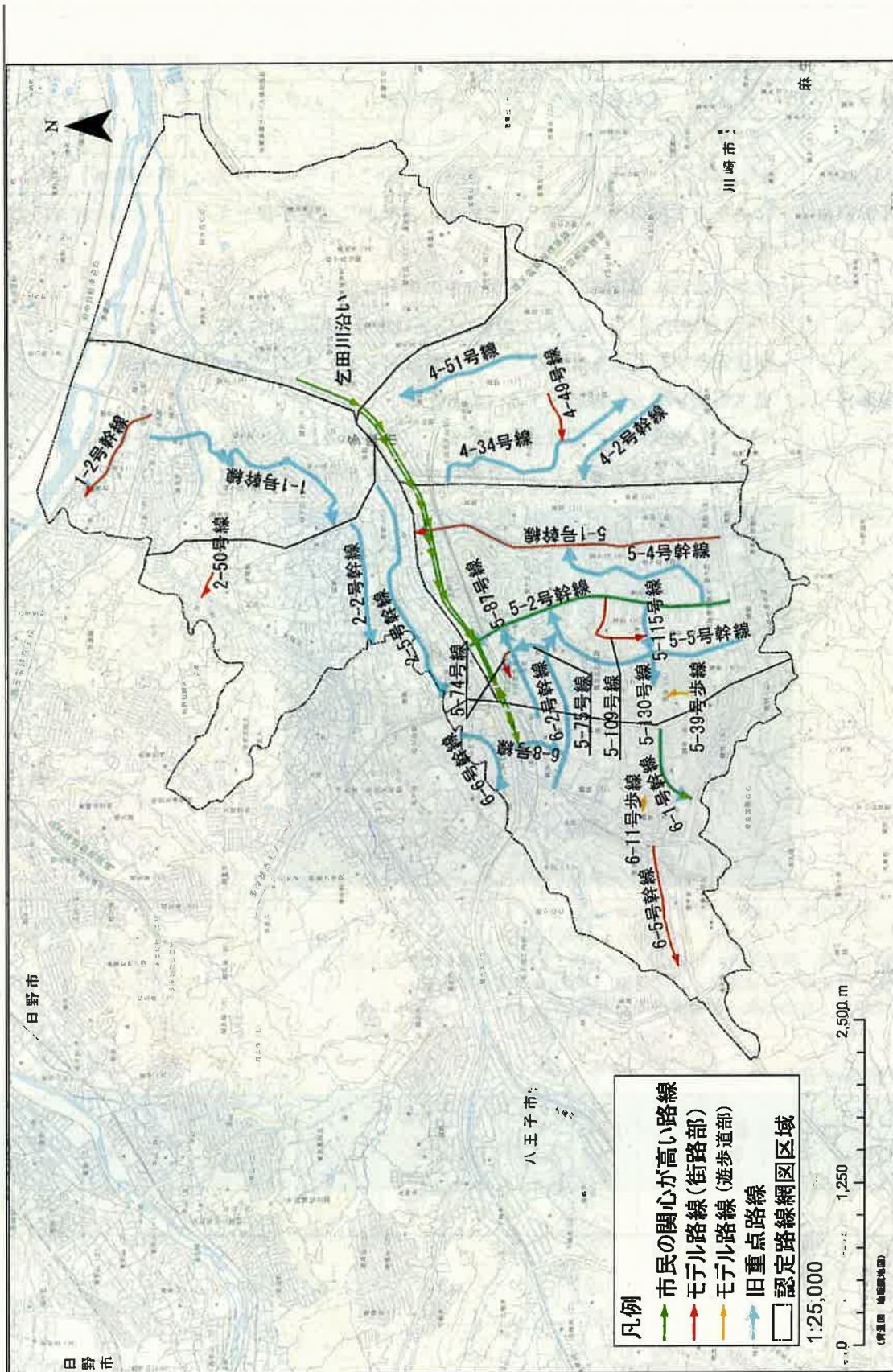



図 4-12 改善モデル路線の位置 (市民の関心が高い路線も含む)

表 4-6 改善モデル路線での改善例【枯衰による伐採が進められ、更新が必要】

路線名	5-1号幹線 ⑩貝取大通り		主要樹種	ハクウンボク	樹高	9.0m
現況 (137本)	枝張	4.0m	幹周	78cm	根元径	30cm
	植栽間隔	5.0m	歩道幅員/有効幅員	2.4m / 1.5m	植樹帯幅	0.6m
評価の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・特色ある樹種の導入を試みたものの、全般的に生育不良であり、多数の枯損木を伐採済 ・交差点端部に植栽されているケヤキの生育は良好 					
評価	I. 今後衰弱が進み、街路樹の維持が困難になる可能性が大きい					
考えられる改善策	<ul style="list-style-type: none"> ・樹種転換や配置の見直しを含めた更新を図るとともに、有効幅員を確保するために、低木寄植を撤去し舗装化する（対応策2） ※ただし撤去箇所は植栽基盤空間として確保するため、透水性舗装を検討する ・上記改善策を講ずるまでは、支障枝や危険木の撤去を行う（対応策1） 					
状況写真						

赤字：評価基準の危険性に関する項目 adfgi に該当
基礎データは、以下のとおり（次ページ以降も同じ）


- ・樹高、幹周、植栽間隔：平成27年度台帳データの路線ごとの平均値
- ・枝張、根元径、有効幅員、植樹帯幅：平成29年度基礎調査
- ・歩道幅員：有効幅員＋植樹帯幅＋縁石幅(15cm×2)

【評価基準表】

a 衰退	b 樹高	c 被圧	d 樹冠幅 (広)	e 越境	f 根元径 (大)	g 根上がり	h 樹種	i 低木列	k 低木高	l 歩道狭	m 不適合樹種	アプト 団体数	備考
●								●		△	△	2	・初版重点⑩ ・通学路

※初版重点管理路線：⑩貝取大通り
※a～mの解説は、表4-3を参照

表 4-7 改善モデル路線での改善例【枯衰による伐採が進められ、更新が必要】

路線名	5-109 号線		主要樹種	エンジュ	樹高	8.3m
現況 (47 本)	枝張	6.0m	幹周	70cm	根元径	30cm
	植栽間隔	5.0m	歩道幅員/有効幅員	2.9m / 2.0m	植樹帯幅	0.6m
評価の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・エンジュは成長が早く、寿命も比較的短命な樹種である ・歩道幅員が狭く樹木の成長に見合わないため、更新の際は樹種再考が望ましい ・この区間では多数衰退がみられ伐採が実施されており、同種での維持が困難と考えられる 					
評価	I. 枯れ木や劣勢木の危険木化の可能性が高い					
考えられる改善策	<ul style="list-style-type: none"> ・大きな樹冠とならない樹種への転換を図る（対応策 2） ・周囲は住宅地等であり、沿道の方々に親しまれ、あまり大きくならない木の導入が望ましい ・更新の際は、有効幅員の拡げるため、低木寄植の配置や幅の見直しを行う ・上記改善策を講ずるまでは、支障枝や危険木の撤去を行う（対応策 1） 					
状況写真						


※赤字：評価基準の危険性に関する項目 adfgi に該当

【評価基準表】

a 衰退	b 樹高	c 被圧	d 樹冠幅 (広)	e 越境	f 根元径 (大)	g 根上がり	h 樹種	i 低木列	k 低木高	l 歩道狭	m 不適合樹種	アドプト 団体数	備考
●			●				△	●			△		・通学路

※a～mの解説は、表 4-3 を参照

表 4-8 改善モデル路線での改善例【管理困難な樹高に到達】

路線名	2-50号線		主要樹種	ケヤキ	樹高	17.5m
現況 (2本)	枝張	12.0m	幹周	253cm	根元径	120cm
	植栽間隔	25.0m	歩道幅員/有効幅員	5.3m / 3.0m	植樹帯幅	2.0m
評価の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・車両通行を妨げない一車線でおさまる規模の高所作業車のアームの高さで管理可能な高さ10~12mを超えている ・根元径は植樹帯幅の50%を超えている ・架線と接触する部分の枝が切除されており樹形が崩れている 					
評価	Ⅲ. 管理次第でさらによくなる					
考えられる改善策	<ul style="list-style-type: none"> ・管理目標を設定し、樹高を下げて管理しやすくするために、切戻し剪定を行う(対応策2) ・衰退が多くなった段階で、更新を図る(対応策3) ・上記改善策を講ずるまでは、支障枝や危険木の撤去を行う(対応策1) 					
状況写真						


※赤字：評価基準の危険性に関する項目 adfgi に該当

【評価基準表】

a 衰退	b 樹高	c 被圧	d 樹冠幅 (広)	e 越境	f 根元径 (大)	g 根上 がり	h 樹種	i 低木 列	k 低木 高	l 歩道 狭	m 不適合 樹種	アドプト 団体数	備考
	△		●		●			●			△		

※a~mの解説は、表4-3を参照

表 4-9 改善モデル路線での改善例【樹冠が植栽間隔以上に広がり隣通しの枝が接触】

路線名	1-2号幹線		主要樹種	サクラ	樹高	6.7m
現況 (28本)	枝張	—m	幹周	114cm	根元径	100cm
	植栽間隔	8.5m	歩道幅員/有効幅員	4.5m / 3.2m	植樹帯幅	1.0m
評価の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・樹冠が広がり、隣どうしの枝が接触している ・サクラは傷から腐朽が入りやすい樹種のため、隣どうしの枝の接触は回避するのが望ましい ・根元径も植樹帯幅にひっ迫しており、根上がりも生じている ・剪定や根上がり対策で切断した部位から腐朽が入り、衰退する可能性がある 					
評価	Ⅱ. 今後、大径化が一層進み、維持が困難になる可能性大					
考えられる改善策	<ul style="list-style-type: none"> ・根元が柵いっぱいになっている状態で、隣どうしの枝が接触し、樹勢が衰えた樹木については、伐採し、優勢な樹木を活かすようにする（対応策2） ・街路樹診断により健全度を明らかにし、危険木化した街路樹の早期発見を図る（対応策2） ・植替え樹種の検討や、衰弱木からの順次更新を図る（対応策3） ・上記改善策を講ずるまでは、支障枝や危険木の撤去を行う（対応策1） 					
状況写真						


※赤字：評価基準の危険性に関する項目 adfgi に該当

【評価基準表】

a 衰退	b 樹高	c 被圧	d 樹冠幅 (広)	e 越境	f 根元径 (大)	g 根上がり	h 樹種	i 低木列	k 低木高	l 歩道狭	m 不適合樹種	アドプト 団体数	備考
●					●	●		●					

※a～mの解説は、表4-3を参照

表 4-10 改善モデル路線での改善例【樹冠が植栽間隔以上に広がり隣通しの枝が接触】

路線名	5-74 号線		主要樹種	クスノキ	樹高	9.0m
現況 (47本)	枝張	6.0m	幹周	94cm	根元径	80cm
	植栽間隔	5.0m	歩道幅員/有効幅員	3.3m / 2.0m	植樹帯幅	1.0m
評価の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 植栽間隔より樹冠が広がり、植樹帯幅まで肥大し、一部で枯れがみられる ・ 多摩センター駅周辺のみどりを特色づける数少ない常緑広葉樹である ・ 隣接施設のみどりととの競合で劣勢となっている部分もみられる ・ 歩道幅員が狭く樹木の成長に見合わないため、更新の際は樹種の再考が望ましい 					
評価	II. 今後、大径化が一層進み、維持が困難になる可能性大					
考えられる改善策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 緑量の適正化を図るため、隣接施設の緑との比較で劣勢となる樹木については、間引きを行う（対応策 2） ・ 隣接施設の緑と二重になる箇所については、管理者間調整により間引きし、緑量の適正化を図る（対応策 2） ※なお、間引き箇所では隣接木の根系伸長空間として確保することが望ましい ・ 植替え樹種の検討や、衰弱木からの順次更新を図る（対応策 3） ・ 上記改善策を講ずるまでは、支障枝や危険木の撤去を行う（対応策 1） 					
状況写真						


※赤字：評価基準の危険性に関する項目 adfgi に該当

【評価基準表】

a 衰退	b 樹高	c 被圧	d 樹冠幅(広)	e 越境	f 根元径(大)	g 根上がり	h 樹種	i 低木列	k 低木高	l 歩道狭	m 不適合樹種	アドプト団体数	備考
●			●		●			●●			△	1	・初版重点⑦

※初版重点管理路線：⑦多摩センター駅周辺
 ※a~mの解説は、表 4-3 を参照

表 4-11 改善モデル路線での改善例【根元径が植栽帯幅に逼迫したり、根上がりが発生】

路線名	4-49 号線		主要樹種	ケヤキ	樹高	9.2m
現況 (38 本)	枝張	7m	幹周	102.9cm	根元径	0.6cm
	植栽間隔	7m	歩道幅員/有効幅員	3m / 2m	植樹帯幅	0.7m
評価の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・根元径が植栽帯幅にひっ迫している ・市内数少ない単独樹である ・植栽間隔を上回る樹冠幅（枝張り）となっているが樹形の乱れは少ない ・樹勢は良好であるが、一部でキノコがみられるなど衰退の兆候がみられる ・車線の片側だけの植栽であり、うっそうとした印象は少ない ・歩道幅員が狭く樹木の成長に見合わないため、更新の際は樹種の再考が望ましい 					
評価	Ⅱ. 今後、大径化が一層進み、維持が困難になる可能性大					
考えられる改善策	<ul style="list-style-type: none"> ・根上がり等の支障がある箇所について、植栽空間の拡大を図り、生育良好な状態を保つ（対応策 2） ※根上がり等の箇所について、現在の樹の外側もしくは樹の間に根系を伸ばしやすい碎石層を設け、その上は舗装仕上げを行い歩行空間とする ・根上がりが顕著な箇所や、上記対応が困難な箇所等から順次更新を図る（対応策 3） ・上記改善策を講ずるまでは、支障枝や危険木の撤去、根上がり箇所の根系切断を行う（対応策 1） 					
状況写真						


※赤字：評価基準の危険性に関する項目 adfgi に該当

【評価基準表】

a 衰退	b 樹高	c 被圧	d 樹冠幅 (広)	e 越境	f 根元径 (大)	g 根上がり	h 樹種	i 低木列	k 低木高	l 歩道狭	m 不適合樹種	アドプト 団体数	備考
●			●		●	●	△	●●			△		・通学路

※a～mの解説は、表 4-3 を参照

表 4-12 改善モデル路線での改善例【低木が重複するなど植栽が過密で歩行空間が暗い、狭い】

路線名	5-39号歩線		主要樹種	シラカシ	樹高	7.9m
現況 (62本)	枝張	6.0m	幹周	77cm	根元径	40cm
	植栽間隔	5.0m	歩道幅員/有効幅員	-m / 3+1.8m	植樹帯幅	1.0, 2.5, 3.0m
評価の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・小学校に隣接する通学路であり、歩行者の通行が多い ・中央部に植樹帯があり、歩行幅員を狭めている ・中央の植樹帯については、アダプト団体管理の花壇が設置されており、地域のにぎわいに寄与している。 ・植栽間隔以上に樹冠が広がっており、隣接地への越境もみられるほか、暗い歩行空間の印象を受ける ・隣接地の植栽と重複するような列状・帯状の中低木の植栽がある ・中央部に植えられているエンジュについては、枯損により既に多くの街路樹を撤去済。残った街路樹についても、衰退が始まっている 					
評価	Ⅱ. 植栽が多く、管理コスト増大の可能性大					
考えられる改善策	<ul style="list-style-type: none"> ・安全・安心な歩行空間の創出を図るため、両脇の常緑樹の間伐を行う（対応策2） ・花壇設置をしている団体等と話し合いながら、中央の植樹帯のあり方の再検討する ・学校付近を中心とした植栽の再整備を行い、計画的な管理を行う（対応策3） ・上記改善策を講ずるまでは、支障枝や危険木の撤去を行う（対応策1） 					
状況写真						


※赤字：評価基準の危険性に関する項目 adfgi に該当

【評価基準表】

a 衰退	b 樹高	c 被圧	d 樹冠幅(広)	e 越境	f 根元径(大)	g 根上がり	h 樹種	i 低木列	k 低木高	l 歩道狭	m 不適合樹種	アダプト団体数	備考
●			●				△	●●	△			1	・通学路

※a~mの解説は、表4-3を参照

表 4-13 改善モデル路線での改善例【樹冠が隣接地に越境】

路線名	6-5 幹線		主要樹種	ハナミズキ	樹高	5.0m
現況 (33本)	枝張	4.0m	幹周	44cm	根元径	20cm
	植栽間隔	7.5m	歩道幅員/有効幅員	3.5m / 2.5m	植樹帯幅	0.7m
評価の視点	・樹冠が広がり、隣接地への越境がみられるため、越境回避を含めた樹冠の整形・管理が望ましい					
評価	Ⅲ. 維持管理によりさらによくなる					
考えられる改善策	<ul style="list-style-type: none"> ・有効幅員が確保できない箇所については、低木寄植の撤去を行う（対応策2） ・将来を見据えた計画的な剪定を実施する（対応策3） ・上記改善策を講ずるまでは、支障枝や危険木の撤去を行う（対応策1） 					
状況写真						


※赤字：評価基準の危険性に関する項目 adfgi に該当

【評価基準表】

a 衰退	b 樹高	c 被圧	d 樹冠幅 (広)	e 越境	f 根元径 (大)	g 根上がり	h 樹種	i 低木列	k 低木高	l 歩道狭	m 不適合樹種	アドプト 団体数	備考
				△				●●				1	・通学路

※a~mの解説は、表4-3を参照

表 4-14 改善モデル路線での改善例【中央部の植栽により歩行空間が狭小化】

路線名	6-11号歩線		主要樹種	シラカシ・エンジュ	樹高	3.5m
現況 (5本)	枝張	3m	幹周	72cm	根元径	30cm
	植栽間隔	1m	歩道幅員/有効幅員	7.3m / 3.0m	植樹帯幅	4.0m
評価の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・学校への通学路であり、歩行者の通行が多い ・住宅地に隣接する形でシラカシが列植されている。 ・植栽間隔以上に樹冠が広がっており、隣接地への越境もみられる ・中央部にエンジュが植えられている植樹帯があり、歩行幅員を狭めている ・隣接地の遮蔽植栽と重複するような列状・帯状の中低木の植栽がある 					
評価	Ⅲ. 管理次第でさらによくなる					
考えられる改善策	<ul style="list-style-type: none"> ・快適な歩行空間の創出を図るため、中央の植樹帯及び高木の撤去を行う（対応策2） ・将来を見据えた計画的な管理を行う（対応策3） ・上記改善策を講ずるまでは、支障枝や危険木の撤去を行う（対応策1） 					
状況写真						


※赤字：評価基準の危険性に関する項目 adfgi に該当

【評価基準表】

a 衰退	b 樹高	c 被圧	d 樹冠幅 (広)	e 越境	f 根元径 (大)	g 根上がり	h 樹種	i 低木列	k 低木高	l 歩道狭	m 不適合樹種	アドプト 団体数	備考
			●					●●	△				

※a～mの解説は、表4-3を参照

表 4-15 市民の関心の高い区間での改善例

路線名	5-2号幹線	⑥上之根大通り	主要樹種	モミジバフウ	樹高	11.7m
現況 (345本)	枝張	6.0m	幹周	116cm	根元径	50cm
	植栽間隔	6m	歩道幅員/有効幅員	2.4m / 1.5m	植樹帯幅	0.6m
評価の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・樹冠が広がり隣どうしの枝が接触しており、枯枝や落枝の発生しやすくなっている ・根元径が植栽帯幅にひっ迫し、根上がりが発生していることから、根は隣接法面まで伸びている可能性がある ・車両通行を妨げない一車線でおさまる規模の高所作業車のアームの高さで管理可能な高さ10~12mを超えている ・樹勢の衰退が一部でみられる ・狭い歩道幅員に対し、樹木の成長が見合っていない ・市民の関心が高い区間である 					
評価	Ⅱ. 今後、大径化が一層進み、維持が困難になる可能性大					
考えられる改善策	<ul style="list-style-type: none"> ・根上りを生じている場合、隣接木との樹勢比較を行い劣勢であれば撤去し、優勢な木の生育を図る（対応策2） ・樹高を下げて管理しやすくするために、切戻し剪定を行う（対応策2） ・根上りに至る前で生育良好な木を対象に植栽空間の拡充を行う（対応策2） ※現在の樹の外側もしくは樹の間に根系を伸ばしやすい砕石層を設け、その上は舗装仕上げを行い歩行空間とする ・衰退が目立つようになった段階、もしくは大型の高所作業車での管理が難しくなった段階(約20m)で、更新を図る（対応策3） ※将来的な更新の検討におけるモミジバフウの再導入にあたっては歩道幅員が狭すぎることに留意が必要であり、地域との情報共有、意見交換を行う ・上記改善策を講ずるまでは、支障枝や危険木の撤去、根上がり箇所根系切断を行う（対応策1） 					
状況写真						

※赤字：評価基準の危険性に関する項目 adfgi に該当

【評価基準表】


a 衰退	b 樹高	c 被圧	d 樹冠 幅 (広)	e 越境	f 根元 径 (大)	g 根上 がり	h 樹種	i 低木 列	k 低木 高	l 歩道 狭	m 不適合 樹種	アドプ ト 団体数	備考
●	△		●		●			●●		△	△		・初版重点⑥ ・通学路

※初版重点管理路線：⑥上之根大通り

※a～mの解説は、表 4-3 を参照



表 4-16 市民の関心の高い区間での改善例

路線名	6-1号幹線 ⑧メタセコイア通り		主要樹種	メタセコイヤ	樹高	18.0m
現況 (114本)	枝張	10.0m	幹周	121cm	根元径	60cm
	植栽間隔	6.0m	歩道幅員/有効幅員	5.3m / 3.0m	植樹帯幅	2.0m
評価の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・樹冠が広がり隣どうしの枝が接触しており、枯枝や落枝が発生しやすくなっている ・根元径は植栽帯幅が広いいため根系の広がりに余裕がある ・車両通行を妨げない一車線でおさまる規模の高所作業車のアームの高さで管理可能な高さ10~12mを超えている ・樹勢の衰退が一部でみられる ・市民の関心が高い区間である 					
評価	Ⅱ. 今後、大径化が一層進み、維持が困難になる可能性大					
考えられる改善策	<ul style="list-style-type: none"> ・隣接木と比較して劣性で、樹勢がよくない木は除去し、優勢な木の生育を図る(対応策2) ・樹高を下げて管理しやすくするために、切戻し剪定を行う(対応策2) ・学校のみどりと重複して鬱蒼としている箇所があるため、管理者間で調整を行い、緑量の適正化について検討を図る。(対応策2) ・植栽配置の見直し検討を含め、衰退が目立つようになった段階、もしくは大型の高所作業車での管理が難しくなった段階(約20m)で、更新を図る(対応策3) ※更新検討では、メタセコイアが大径木化する樹種であることについて地域との認識共有や意見交換を行う ・上記改善策を講ずるまでは、支障枝や危険木の撤去、根上がり箇所の根系切断を行う(対応策1) 					
状況写真						

※赤字：評価基準の危険性に関する項目 adfgi に該当

【評価基準表】


a 衰退	b 樹高	c 被圧	d 樹冠 幅 (広)	e 越境	f 根元 径 (大)	g 根上 がり	h 樹種	i 低木 列	k 低木 高	l 歩道 狭	m 不適合 樹種	アドプト 団体数	備考
	△		●									1	・初版重点⑧ ・通学路

※初版重点管理路線：⑧メタセコイア通り

※a～mの解説は、表 4-3 を参照



表 4-17 市民の関心の高い区間での改善例

路線名	乞田川沿い サクラ		主要樹種	ソメイヨシノ	樹高	5~10m
現況 (544本)	枝張	4.0~12.0m	幹周	30~240cm	根元径	15~90cm
	植栽間隔	8.0m	歩道幅員/有効幅員	3.6~4.6m / 2.0~3.5m	植樹帯幅	0.7~1.3m
評価の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・樹冠が広がり隣どうしの枝が接触しており、枯枝や落枝が発生しやすくなっている ・サクラは傷から腐朽が入りやすい樹種のため、隣どうしの枝の接触は回避することが望ましい ・根元径が植栽帯幅にひっ迫し根上がりがおきている ・樹勢の衰退が一部でみられる ・市民の関心が高い区間である 					
評価	Ⅱ. 今後、大径化が一層進み、維持が困難になる可能性大					
考えられる改善策	<ul style="list-style-type: none"> ・衰弱木の切除、生育良好で樹いっばいの木の植栽空間の拡充（対応策2） ※根上がり等の支障がある箇所について、現在の樹の外側もしくは樹の間に根系を伸ばしやすい碎石層を設け、その上は舗装仕上げを行い歩行空間とする ・平成29年度の街路樹診断結果をふまえた定期的な調査・観察により、危険木化した樹木の早期発見を図る（対応策2） ・植替え樹種の検討や、衰弱木からの順次更新を図る（対応策3） ※更新の検討では、樹種の見直しも含めて、地域との認識共有や意見交換を行う 					
状況写真						

※赤字：評価基準の危険性に関する項目 adfgi に該当

【評価基準表】

a 衰退	b 樹高	c 被圧	d 樹冠幅 (広)	e 越境	f 根元径 (大)	g 根上がり	h 樹種	i 低木列	k 低木高	l 歩道狭	m 不適合樹種	アドプト 団体数	備考
●	(△)		●		●	●	△	●				1	・初版重点③

※初版重点管理路線：③乞田川沿いサクラ

※a~mの解説は、表4-3を参照

4.4 実施体制

多摩市の全域において、街路樹の大径木化が進んだ現状では、多摩市の道路管理者によって課題への改善策を計画的に実施した場合でも、課題への対応が追いつかないのが実情です。そのため、日常において街路樹の状態把握を兼ねた道路の美観維持活動や、危険木等の異常発生時の通報等の対応については、市民との連携・協働を図ります。

また、道路を含む地域景観として、街路樹の創出する景観は重要であることから、道路景観として大きく変化するような改善の取り組みを行う場合は、改善策について沿道住民との情報共有を図りながら取り組みを実施します。市民連携、市民協働の可能性も模索しながら、改善の取り組みを推進します。

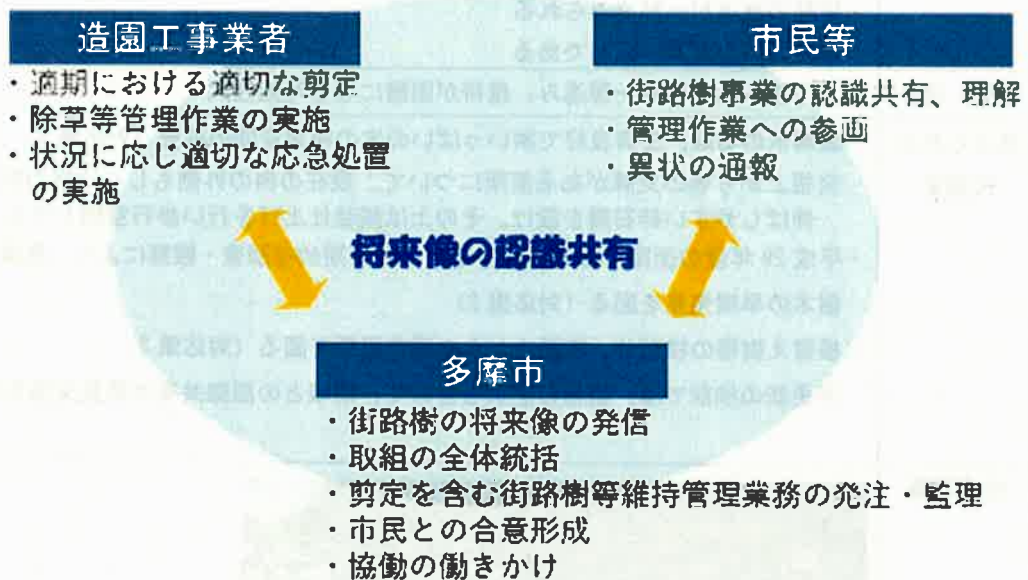


図 4-13 実施体制

第5章 方針の実現に向けてのプログラム

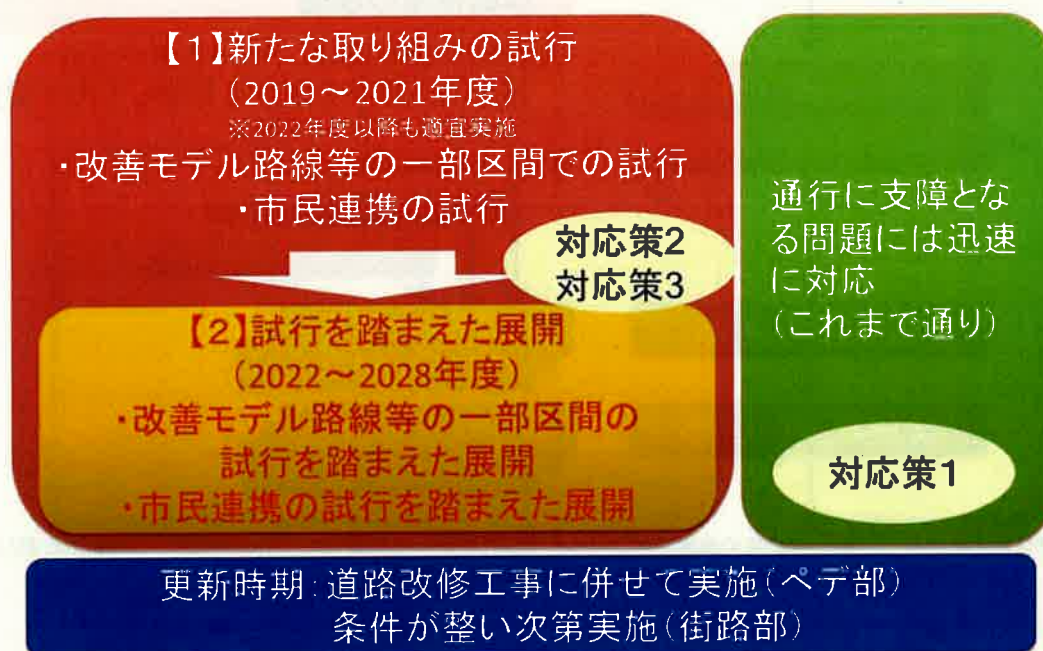
5.1 取り組みの枠組み

2019年度以降の新たな10年については、安全な通行上支障となる問題への対応と、モデル路線を中心とした新たな取り組みを同時並行で実施していきます。

交通安全や防犯上の支障等の通行の支障に関する問題に対しては、従来通り、迅速に対応していきます。

一方で、道路景観を大きく変える更新や間引き等の取り組みは、改善モデル路線等の一部区間での試行を踏まえ、試行対象外の他の区間や同様の課題を持つ路線へ展開し、段階的に行っていくことが重要です。

そのため、今後10年間のうち、最初の3年間で改善モデル路線等の一部区間における新たな取り組みの試行期間とし、それ以降は試行を踏まえた他区間や同様の課題を持つ路線に展開する期間として位置づけ、第2章で述べた中長期的目標の実現に向け、市民と共に取り組んでいきます。



※2029年度以降は、2019年度からの10年間の進捗を踏まえ見直して取り組む
※対応策1～3については4章4.2 (P4-2) を参照

図 5-1 取り組みの枠組み

5.2 実施の流れと進捗管理

課題解決に向けた改善策の試行実施にあたっては、図 5-2 に示すとおり、代表区間において、仮説を立てた上での改善計画に基づき、試行を実施し、点検・評価を行い、改善策を講じるPDCAサイクルに基づいて進めていきます。

さらに、試行結果の評価や改善策検討、及び他路線への展開については、ホームページ等を用いた周知や市民との連携も図りながら、必要に応じ専門家の助言を受けながら、進めてまいります。

計画の実施と評価、市民との連携を継続的に図ることによって、将来的には市民一人一人が市の道路のみどりにかかわるまちにしていきます。



※PDCA サイクル：行動プロセスの枠組みのひとつ。Plan(計画)、Do(実行)、Check(確認)、Action(行動)の4つで構成されていることから、PDCA という名称になっている。

図 5-2 取り組み実施のプロセスの考え方

5.3 10カ年工程表

今回の改定版が対象とする計画の実施期間は、2019年度から2020年度の10年間とします。
 計画の策定の際には、30年後の将来像などについても検討していく予定です。
 なお、今回の改定版については、2020年度に次回の改定を行う予定です。

表 5-1 10カ年工程表イメージ

項目	(年度)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
通行支障問題への対応【対応策1】						随時対応					
改善策の取り組み【対応策2】											
【1】新たな取り組みの試行	a1	[Red bar]			a2	[Red bar]		a3	[Red bar]		
【2】試行を踏まえた展開					c1	c2	c3	c4	c5	c6	c7
《更新》 →条件が整い次第実施（街路） →道路改良工事に併せて実施（遊歩道）					a1を 踏まえた取り組み		a2を 踏まえた取り組み		a3を 踏まえた取り組み		
市民連携の取り組み【対応策3】											
【1】新たな取り組みの試行	b1	[Orange bar]			b2	[Orange bar]		b3	[Orange bar]		
【2】試行を踏まえた展開					d1	d2	d3	d4	d5	d6	d7
					b1を 踏まえた取り組み		b2を 踏まえた取り組み		b3を 踏まえた取り組み		
2029年度以降の取組検討											

