

図 4-1 実施方針と対応策との関係

#### 4.1.1 課題に対する改善手法

多摩市の街路樹の課題については、前項でも示したとおり大径木化を含む樹木自体に関する課題のほか、大径木化から派生する交通安全上の課題、並木としての景観上の課題があります。分類した課題ごとに考えられる改善手法は、表 4-1 に示すとおりであり、必要に応じてこれらの手法を組合せながら対応することも考えられます。

一方、これらの改善手法の実施にあたっては、予算をはじめさまざまな制約、課題のもとで、対応していくことになります。

目指すビジョンに向けて改善を進めていくためには、市民参画手法などを組み込みながら、進めていく必要があります（表 4-1）。

具体的な施工技術については、以下のとおりです。

##### (1) 剪定

支障枝を切除したり、次の剪定期を想定して枝を短く切り、樹形を整えます。

##### 【バ】管理樹形タイプの例示

・剪定に関する樹形の考え方を図示する

##### 【懇】追記について検討

・剪定における留意点(枝抜き剪定等)

(2) 植栽基盤整備・根系切除

植樹帯いっぱいには幹が成長したり、根上がりが生じている場合、舗装を掘り起こし根系をさらに広げやすくするため層を設けることを植栽基盤整備といいます。しかし、根系が成長すると地上部も成長するので、再び植栽基盤が狭くなり再度植栽基盤整備が必要となります。上記のような課題が生じている場合、計画的対応として若木への更新等を検討すべきですが、応急的対応として舗装の盛り上がった箇所の根を切除することもあり、これを根系切除といいます。

(3) 伐採、間引き

枯れ木や生育不良の衰弱木、交通支障を引き起こしている樹木については、根元から伐採します。並木全体の中で健全な木を活かすために相対的に劣勢の木を伐採することや樹木の植栽間隔が過密状態となり、適切な生育空間を確保できない状況を解消するために1本おきに伐採することなどを間引きといいます。

**【委】伐採、間引きへの追記**

・低木を含む樹木の撤去後の雑草繁茂等の対策として、地被植物導入や舗装化について追記する

(4) 支柱撤去

植栽した木が倒れるのを防ぐために設置された支柱が役目を終え、現地に置かれている支柱を処理することをいいます。

(5) 更新

大径木化した木や衰弱した木を道路空間に適した樹種に植え替えることを更新といいます。植え替える樹種や樹木間隔は、周辺の建物や環境、沿道条件などを踏まえて、決定する必要があります。また、生物多様性に配慮するために、更新の際の樹種選定にあたっては、「植栽時における在来種選定ガイドライン（東京都環境局 平成 26 年）」を参考に、在来種や侵略的でない外来種の採用に努めます。

表 4-1 課題に対する改善手法とその課題

課題分類	課題の事象	考えられる改善手法 (施工技術)	改善手法 実施にあたっての 問題	改善を推進させるための市民参画、連携 手法等 (方針3に係る内容)
樹木 自体	・枯損木、衰弱木、腐朽	伐採 更新	コスト高	市民による通報、発見
	・植栽帯の規格に合わない大径木	伐採 更新 植栽基盤整備	コスト高 コスト高	財源確保の仕組みづくり
	・隣接するみどりによる被圧	伐採 間引き	管理者間調整	
交通 安全 面	・枝葉による交通標識等の視距阻害 ・枝葉繁茂による街灯光阻害 ・中低木繁茂による視距不良 ・雑草の繁茂による視距不良	伐採		市民による刈込 市民による草刈、除草
	・架線への枝葉の接触	剪定 伐採 更新	コスト高	
	・根上がりによる舗装破損	根系切除 撤去 更新 植栽基盤整備	コスト高 コスト高	財源確保の仕組みづくり
	・枝葉の繁茂による過密状態、暗がり	剪定 間引き 更新	コスト高	財源確保の仕組みづくり
	・並木全体の統一化の欠如	補植 更新		更新に向けた認識共有
景観 面等	・枝葉の民地への越境	剪定 撤去 更新	コスト高	財源確保の仕組みづくり
	・不要な支柱の残置	支柱撤去		
	・草の繁茂	草刈、除草頻度の増加 植栽帯の撤去等		市民参画による草刈

#### 4.2 方針を実現させるための体制づくり（実施方針3に対応）

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、市が改善策を計画的に実施した場合でも、課題への対応には長い期間を要します。

目指す姿に到達するまでの時間を早めていくためには、今まで以上に、さまざまな視点で多様な主体と連携・協働しながら、道路のみどりの健全化を図り、快適なみちづくりを進める必要があります。

ここでは、いつ（参画する事業段階）、だれが（参画する主体）、どこで（参加する機会）、どのように（参画する内容）、関わるのかを示していきます。

##### (1) 参画する事業段階

街路樹事業は、計画段階、施工段階、維持管理段階と大きく分かれます。これまでは維持管理段階において、アダプト団体を中心とした道路の美観維持活動に取り組んできましたが、街路樹のあり方や路線ごとの管理計画を検討する段階、実際の植えつけやその後の育成及び維持管理についても市民等との連携・協働を図ることを検討していきます。

##### (2) 参画する主体

これまで市民参加というと、アダプト制度に基づく活動が主体でした。学校、自治会・管理組合、企業、NPO、市民団体などがアダプト団体として活動を行ってきましたが、これからは、その他の主体による参画も検討していきます。たとえば、樹木医やランドスケープの専門家、みどりに関するコーディネーターなどの人材などが関与することにより、今とは異なることができるようになる可能性があります。

##### (3) 参画する機会

街路樹にかかわる市民参画は、主に、管理作業に取り組むという形でした。

これからは、管理作業だけでなく、まち歩きや教育で利用するなど、活用という視点での参画を増やすことを検討していきます。

##### 【懇、委、パ】追記について検討

- ・除草、落ち葉かきに関する市と市民との体制
- ・市民による街路と遊歩道の管理、樹木の点検（危険木の確認）

##### (4) 参画する内容

これまでは、行政のほか、主に維持管理作業を行う造園業者を中心に街路樹（高木、低木、草）の維持管理に取り組んできました。今までのアダプト活動は、清掃、花壇管理、草刈などが中心でしたが、今後、低木の管理や草の管理など、作業内容の一部を市民主体に移行できた場合、市は、高木の手入れなどの高度な作業に重点的に取り組める可能性があります。高度な作業に係る取り組みの検討にあたっては、既に公園・緑地等で協定に基づき自主的に維持管理を行っているグリーンボランティア制度の取り組み事例を参考にします。

作業という形での参画以外では、市民による危険木等の異常発生時の通報体制をより充実させることで、より安全なまちづくりを進めることもできます。

また、市民のみなさんといっしょに多摩市の街路樹のあり方・関わり方を考えていくために、樹木医などの樹木の専門家、都市計画やランドスケープの専門家、環境教育等の専門家

## 【パ】 語句の追記

### ・5行目「用途を指定した寄付制度」→「用途を指定した寄付・基金制度」

さらに、企業や教育機関など専門技術や専門知識を持つ主体との連携といった取り組みも考えられます。

街路樹の取り組みへの参画は、人の参画のほか、資金面での参画も考えられます。資金面では、用途を指定した寄付制度、ITを活用したクラウドファンディング、施設名称に民間企業名を入れて示すネーミングライツ制度などの手法の導入等の可能性について検討していきます。資金面での参画が増えた場合、更新などの初期コストが高額な管理をより推進させることが可能になります。

これらの参画の内容を複合的に取り入れた取り組みの一つとして“グラウンドワーク”という取り組みを行っている自治体もあります。これは、資金や物資の提供をする“企業”、人材を提供する“活動団体”、活動の場を提供する“土地所有者もしくは施設管理者(これまでは行政が多かった)”が連携して環境保全活動を行うものです。こういった活動を参考にすることも可能です。

今までの枠組みを超えて、街路樹のある空間を活用する場面が増えることにより、街路樹の価値が向上し、道路環境の向上につながります。

一方で、これらの新たな取組みの実施、推進にあたっては、市民との合意形成や関係者との調整を要する内容が多いため、市において取組みを企画・調整できる職員体制を整えていくことが課題です。

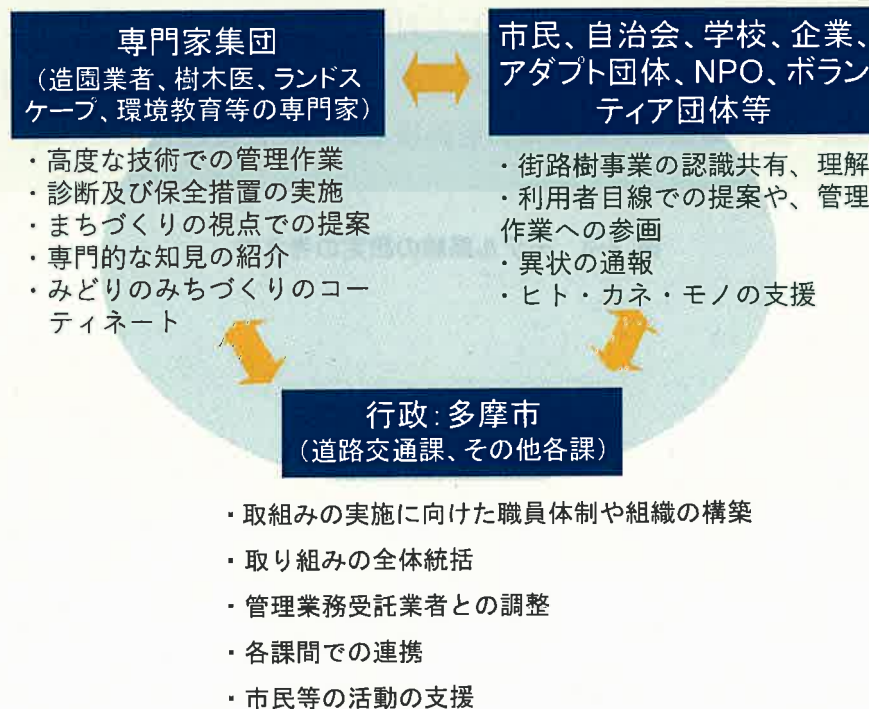


図 4-2 方針実現のための新たな実施体制

## 【パ】 参画する内容の例示

4-6

- ・参画する内容の実現化可能性のある例として、市のグリーンライブセンター等での取り組みの中から、街路樹の参画として可能なものを例示する。

## 4.3 改善モデル路線の選定及び改善例

### 4.3.1 改善モデル路線の必要性

今後を見据えた持続可能なみどりを形成していくためには、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て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との合意を得る必要があります。

そこで、街路樹が原因となる問題への改善に適切に検証しながら取り組んでいくため、改善すべき街路樹の課題の代表例について、一部の路線をモデルとして改善手法を試行的に実施する“改善モデル路線”を選定しました。改善モデル路線の選定にあたっては、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、当該路線全体への展開や、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。

#### 【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
- ・ 街路樹の生育状態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と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 4-3 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・分類を行ったうえで、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、アンケートやワークショップで得られた市民の意見などを踏まえ総合的に選定しました。



図 4-4 改善モデル路線の選定及び改善案

街路樹の状態を示す用語について、図解します。

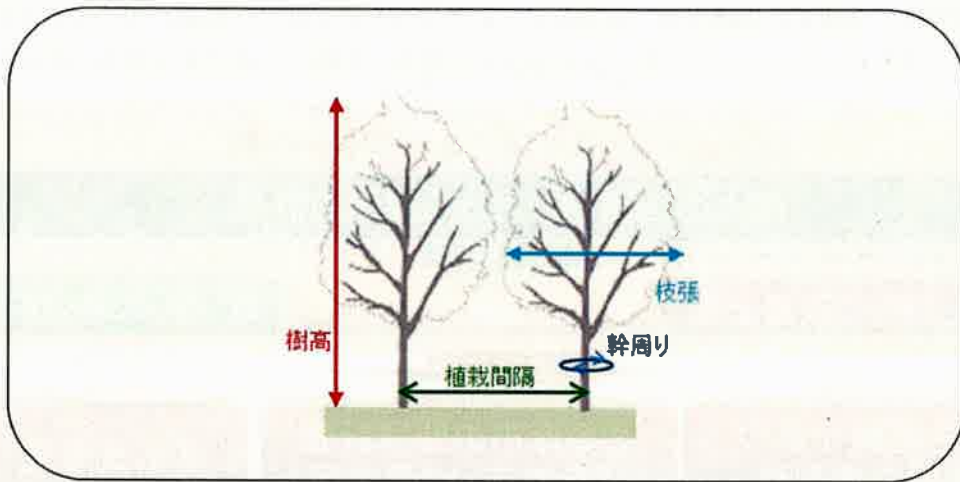


図 4-5 樹高、枝張、植栽間隔、幹周りの関係

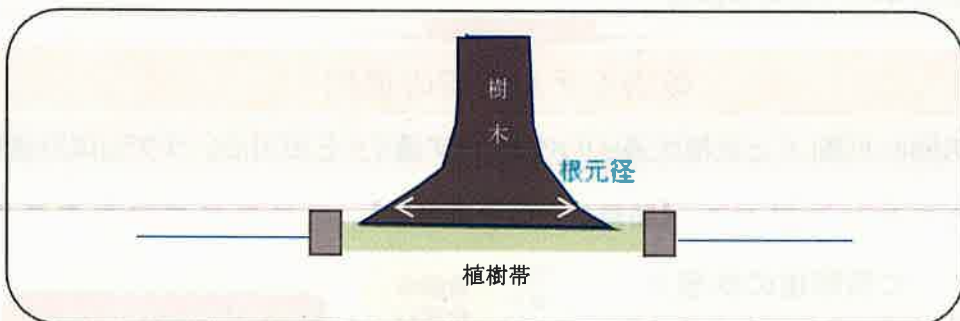


図 4-6 根元径

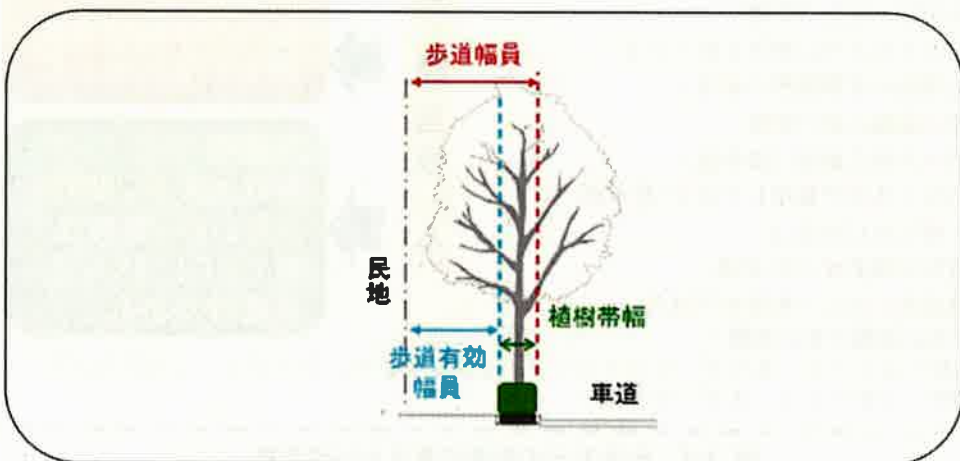


図 4-7 歩道幅員と歩道有効幅員、植樹帯幅の関係



【バ】 <委員会>意見箇所の追加・入替について

- ・候補選出のプロセスの提示（p4-8）
- ・選出箇所と類似した箇所のリスト
- ・意見に出た箇所と候補との比較表

改善モデル路線は表 4-2 に示すとおり、9 路線を選定しました。改善モデル路線の位置は図 4-9 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 4-4～表 4-12 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 4-13～表 4-15 に示すとおりです。

表 4-2 改善モデル路線の選定結果

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、管理困難な樹高となっている	2-50 号線	ケヤキ	III
大径木化が進み、樹冠どうしが接触している	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、根元径が植栽帯にひっ迫し、根上がりが発生している	4-49 号線	ケヤキ	II
低木寄植が重複するなど植栽が過密となり、歩行空間が暗く、狭くなっている	5-39 号歩線	シラカシ	II
樹冠が隣接地に越境している	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くなっている	6-10 号歩線	シラカシ・エンジュ	III

評価 I：ただちに改善が必要

評価 II：近い将来管理負荷増大が見込まれる

評価 III：現状で大きな問題はないが、管理次第でさらによくなる可能性がある

表 4-3 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 (樹冠が広い、高木化、根元径が大きい)	II
メタセコイア通り (6-1 号幹線)	メタセコイア	大径木化 (樹冠が広い、高木化)	II
乞田川沿いサクラ	ソメイヨシノ	大径木化 (樹冠が広い、高木化、根元径が大きい)	II

評価 I：ただちに改善が必要

評価 II：近い将来管理負荷増大が見込まれる

評価 III：現状で大きな問題はないが、管理次第でさらによくなる可能性がある

【バ】 項目追記

- ・市民関心の高い 3 路線の取り組みを提示

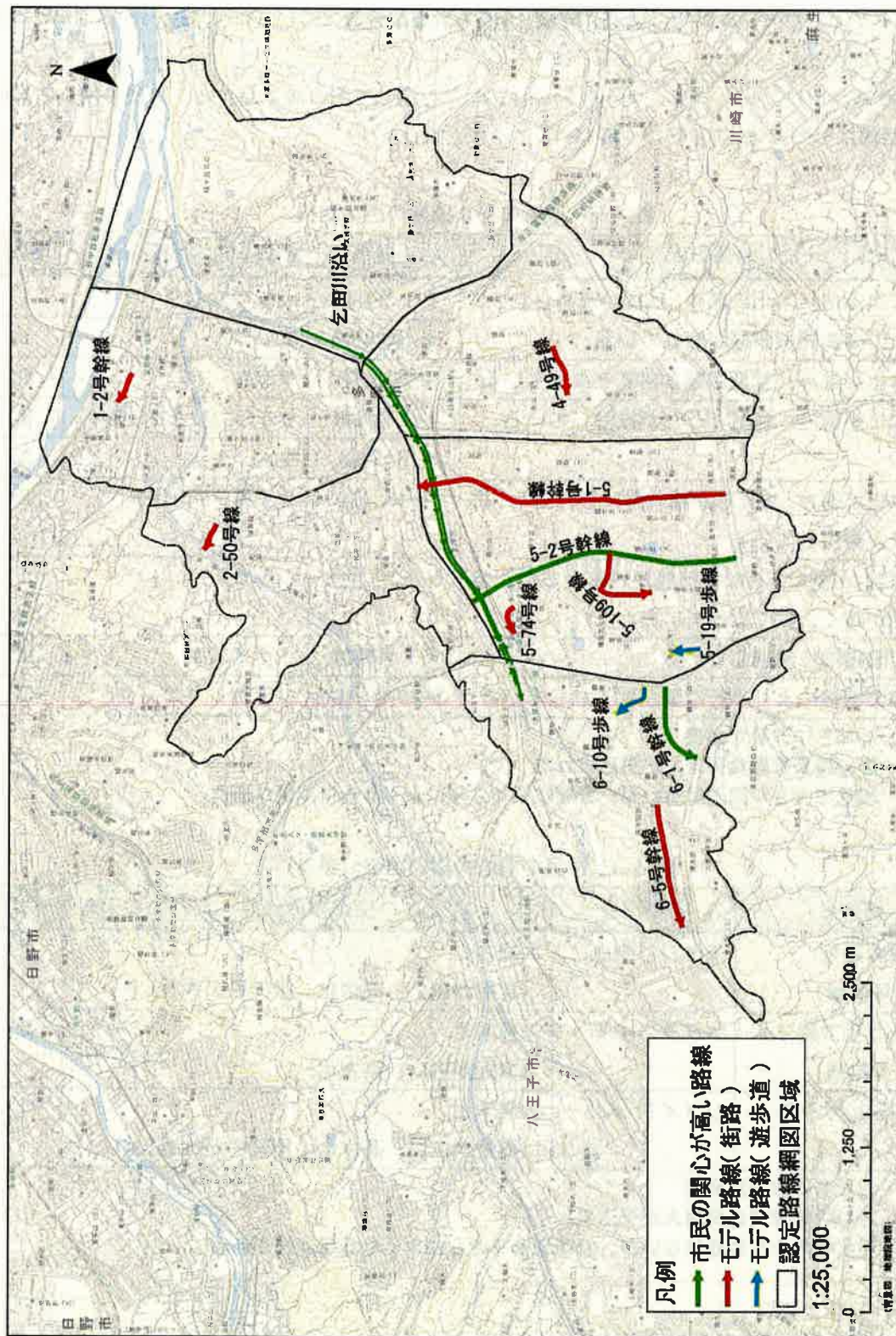



図 4-8 改善モデル路線の位置 (市民の関心が高い路線も含む)

表 4-4 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 貝取・豊ヶ丘地区		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"> <li>・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、多数の枯れ木が発生。枯れ木については伐採済</li> <li>・有効幅員が狭いため、更新の際は植樹帯配置や樹種も含めた再考が望ましい</li> <li>・交差点端部に植栽されているケヤキの生育は良好</li> <li>・アダプト団体数2</li> <li>・現行プラン重点管理路線「⑩貝取大通り」</li> </ul>					
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"> <li>・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）</li> <li>※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</li> </ul>					
状況写真						

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)

表 4-5 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	落合地区	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"> <li>・エンジュは成長が早く、寿命も比較的短命な樹種である</li> <li>・歩道幅員が狭く樹木の成長に見合わないため、更新の際は樹種変更が望ましい</li> <li>・この区間では状態が悪くなった樹木が多数見られ、既に枯れ木の伐採も実施されていることから、同じ樹種での維持は困難と考えられる</li> </ul>					
評価	I. 枯損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"> <li>・大きな樹冠とならない樹種への転換を図る（対応策2）</li> <li>・周囲は住宅地等であり、沿道の住民に親しまれており、あまり大きくならない木の導入が望ましい</li> <li>・更新の際は、有効幅員を拡げるため、低木寄植の配置や幅の見直しを行う</li> </ul>					
状況写真						

表 4-6 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	和田地区	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"> <li>・車両通行を妨げずに一車線でおさまる規格の高所作業車で管理可能な高さ 10~12m を超えている</li> <li>・根元径が植樹帯の幅に迫っている</li> <li>・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</li> </ul>					
評価	Ⅲ. 管理次第でさらによくなる可能性					
考えられる改善策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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、切り戻し剪定を行う (対応策 2)</li> <li>・状態が悪くなった木が多くなった段階で、更新を図る (対応策 3)</li> </ul>					
状況写真						

表 4-7 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 関戸地区		主要樹種	サクラ	樹高	6.7m
現況 (28本)	枝張	1m	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"> <li>・ 樹冠が広がり、隣どうしの枝が接触している</li> <li>・ 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</li> <li>・ 根元径が植樹帯の幅に迫っており、根上がりも発生している</li> <li>・ 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</li> </ul>					
評価	II. 今後、大径木化が一層進み、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"> <li>・ 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）</li> <li>・ 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）</li> <li>・ 植替え樹種の検討や、衰弱木の順次更新を図る（対応策3）</li> </ul>					
状況写真						

表 4-8 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 落合地区		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"> <li>・ 植栽間隔より樹冠が広がり、一部で枯れがみられる</li> <li>・ 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</li> <li>・ 隣接施設のみどりと競合で劣勢となっている部分もみられる</li> <li>・ 根元径が植樹帯の幅に迫っている</li> <li>・ 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</li> <li>・ アダプト団体数 1</li> </ul>					
評価	Ⅱ. 今後、大径木化が一層進み、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"> <li>・ 緑量の適正化を図るため、間引きを行う（対応策 2）</li> <li>・ 隣接施設の緑と二重になる箇所については、管理者間で調整する（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</li> <li>・ 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）</li> </ul>					
状況写真						

表 4-9 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	永山地区	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	60cm
	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"> <li>・根元径が植樹帯の幅に迫っており、根上がりがおきている</li> <li>・多摩市内では数少ない単独樹である</li> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・車線の片側のみ植栽であり、うっそうとした印象は少ない</li> <li>・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</li> </ul>					
評価	II. 今後、大径木化が一層進み、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"> <li>・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）</li> <li>※根上がり等の支障箇所について、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</li> <li>・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）</li> </ul>					
状況写真						



表 4-10 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 落合地区		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"> <li>・ 小学校に隣接する通学路であり、歩行者の通行が多い</li> <li>・ 中央部に植樹帯があり、歩行幅員を狭めている</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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</li> <li>・ 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</li> <li>・ 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伐採済。残った街路樹についても、衰退が始まっている</li> <li>・ アダプト団体数1</li> </ul>					
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"> <li>・ 安全・安心な歩行空間の創出を図るため、両脇の常緑樹を間引きする（対応策2）</li> <li>・ 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を再検討する</li> <li>・ 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）</li> </ul>					
状況写真						

表 4-11 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号幹線	唐木田地区	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・アダプト団体数 1</li> </ul>					
評価	Ⅲ. 管理次第でさらによくなる可能性					
考えられる改善策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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）</li> <li>・将来を見据えた計画的な剪定を実施する（対応策 3）</li> </ul>					
状況写真						

表 4-12 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	6-10号歩線 鶴牧地区		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"> <li>・学校への通学路であり、歩行者の通行が多い</li> <li>・住宅地に隣接する形でシラカシが列植されている。</li> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>					
評価	Ⅲ. 管理次第でさらによくなる可能性					
考えられる改善策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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）</li> <li>・将来を見据えた計画的な管理を行う（対応策3）</li> </ul>					
状況写真						

表 4-13 市民の関心の高い区間での改善例


路線名	5-2号幹線 豊ヶ丘、落合地区		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"> <li>・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</li> <li>・根元径が植樹帯に迫っており、根上がりがおきていることから、根は隣接法面まで伸びている可能性がある</li> <li>・車両通行を妨げずに一車線でおさまる規格の高所作業車で管理可能な高さ 10~12m を超えている</li> <li>・樹勢の衰退が一部でみられる</li> <li>・狭い歩道幅員に対し、樹木の成長が見合っていない</li> <li>・市民の関心が高い区間である ※現行プラン重点管理路線「⑥上之根大通り」</li> </ul>					
評価	II. 今後、大径木化が一層進み、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"> <li>・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伐採し、優勢な木の生育を図る（対応策2）</li> <li>・樹高を下げて管理しやすくするために、切り戻し剪定を行う（対応策2）</li> <li>・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</li> <li>・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の留意が必要であり、地域との情報共有、意見交換を行う</li> <li>・上記改善策を講ずるまでは、支障枝や危険木の伐採、根上がり箇所根系切断を行う（対応策1）</li> </ul>					
状況写真						

表 4-14 市民の関心の高い区間での改善例



路線名	6-1号幹線 鶴牧地区		主要樹種	メタセコイア	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"> <li>・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</li> <li>・根元径は植栽帯幅が広いこと根元の広がりに余裕がある</li> <li>・車両通行を妨げずに一車線でおさまる規格の高所作業車で管理可能な高さ 10~12m を超えている</li> <li>・樹勢の衰退が一部でみられる</li> <li>・市民の関心が高い区間である</li> <li>・アダプト団体数 1</li> </ul> <p>※現行プラン重点管理路線「⑧メタセコイア通り」</p>					
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"> <li>・隣接木との樹勢比較を行い劣勢であれば伐採し、優勢な木の生育を図る（対応策 2）</li> <li>・樹高を下げて管理しやすくするために、切り戻し剪定を行う（対応策 2）</li> <li>・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）</li> <li>・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）</li> <li>※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、地域との情報共有、意見交換を行う</li> <li>・上記改善策を講ずるまでは、支障枝や危険木の伐採、根上がり箇所の根系切断を行う（対応策 1）</li> </ul>					
状況写真						

表 4-15 市民の関心の高い区間での改善例

路線名	乞田川沿い		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"> <li>・ 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</li> <li>・ 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</li> <li>・ 根元径が植樹帯幅に迫っており、根上がりもおきている</li> <li>・ 樹勢の衰退が一部でみられる</li> <li>・ 市民の関心が高い区間である</li> <li>・ アダプト団体数1</li> </ul> <p>※現行プラン重点管理路線「③乞田川沿いサクラ」</p>					
評価	Ⅱ. 今後、大径木化が一層進み、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"> <li>・ 衰弱木の伐採、生育良好で樹いっばいの木の植栽空間の拡充（対応策2）</li> <li>※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</li> <li>・ 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）</li> <li>・ 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）</li> <li>※更新の検討では、樹種の実験も含めて、地域との認識共有や意見交換を行う</li> <li>・ 上記改善策を講ずるまでは、支障枝や危険木の伐採、根上がり箇所の根系切断を行う（対応策1）</li> </ul>					
状況写真						

## 第5章 方針実現に向けてのプログラム

### 5.1 新たな取り組みの枠組み

2019年度以降の新たな10年については、通行の支障となる問題への対応とあわせて、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。

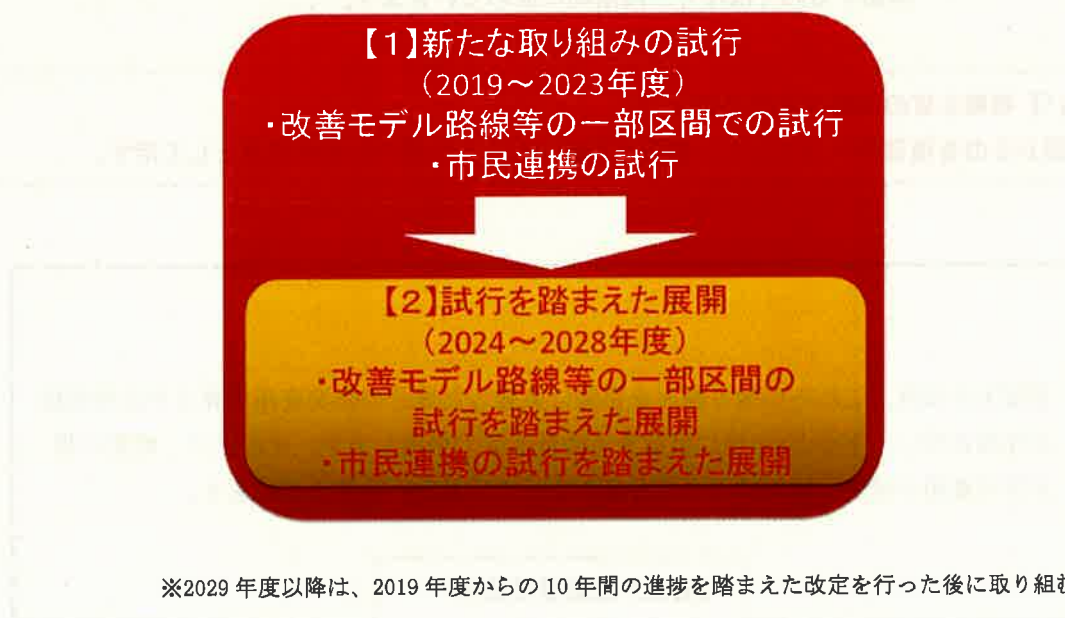
交通安全や防犯面等、通行の支障に関する問題については、従来通り、早めに対応していきます。

一方で、道路景観を大きく変える間引き、更新等の取り組みについては、改善モデル路線等での試行を踏まえ、同様の課題を持つ試行対象以外の区間や路線へ展開するなどの、段階的な実施が重要となります。

そのため、今後10年間のうち、最初の5年間で改善モデル路線等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、同様の課題を持つ他の区間や路線に展開する期間として位置づけ、第3章で述べた中・長期的の実現に向け、市民との連携・協働によって取り組んでいきます。

街路樹の更新は、遊歩道部については、集合住宅の建替え等に伴う遊歩道改修工事に併せて実施します。また、街路部については、市民合意等の条件が整い次第実施を検討していきます。

なお、本プランは、10年後の2029年度に次回の改定を行う予定です。



※2029年度以降は、2019年度からの10年間の進捗を踏まえた改定を行った後に取り組む

図 5-1 新たな取り組みの枠組み

## 5.2 実施の流れと進捗管理

新たな取り組みの実施にあたっては、改善モデル路線等の一部区間での試行結果を踏まえ、さらに「改善策の実施」→「評価」→「改善策への反映」を繰り返しながら課題改善を図ります。

また、改善策の試行結果を踏まえ、段階的に他の路線に展開していきます。

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、必要に応じ専門家の助言を受けながら進めていきます。

計画の実施と評価、市民との連携を継続的に実施することによって、市民に街路樹に対して誇りを持ってもらい、将来的には市民一人一人が市の道路のみどりに関わるまちにしていきます。

年度	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩
	市民合意	実施設計	一部区間で 試験施工	観察評価	市民合意	路線展開			評価	

図 5-2 改善モデルに基づいた取り組みの実施スケジュール

市民合意等の状況により、予定は変更になる場合があります。

予算の平準化の必要から、2019年度に改善モデル路線全てについて調整を開始するのではなく、段階的に進めていきます。

### 【パ】 事業主旨の周知手法の工夫

- ・ 図 5-2 の各項目の一つとして、伐採や更新における取り組みの留意事項として示す。

素案決定以降、これらの取り組みを実際に実施した場合の想定費用の算定や成果指標の作成を行い、平成 30 年度に実施する委員会等で議論します。その上で、原案に想定管理費用や成果指標等についても盛り込んでいきたいと考えています。

【素案】 想定管理費用

【素案】 成果指標