

第14章 植 栽 工

主な関係図書

図書名	発行年月	発行
道路緑化技術基準・同解説	H28.3	(社) 日本道路協会
道路景観整備マニュアル(案)	S63.11	(財) 道路環境・道路空間研究所
道路景観整備マニュアル(案)Ⅱ	H5.3	//
道路法に基づき県道の構造の技術的基準等を定める条例(以下 条例)		茨城県

14-1 概 説

道路の景観の向上及び沿道の生活環境の保全を図るとともに、道路交通の快適性、安全の確保、自然環境の保全等に資することを目的として、道路緑化が行われている。

都市中心部においては、自然的要素が排除され、その環境はますます人工的色彩を濃くしているが、「親しみ」や「潤い」といった言葉に象徴されるように、快適な人間生活には生物との係わり合いが不可欠であり、その意味で道路植栽は、公園の緑とともに都市環境のなかでは貴重な存在であるといえる。このため、道路緑化の推進によって都市の緑の増加や景観の向上を図り、快適な都市環境を形成していくものとする。

地方部においては、産業や定住の基盤育成を目指して道路整備が進められ、自然環境をはじめとする地域環境との調和が大きな課題となりつつある。このため、地域の特性を考慮した道路緑化を進めることにより道路周辺の自然環境を保全するほか、その景観上の調和を図ることにより地域特有の風土を保全していくものとする。

ここでは、道路緑化に係る基本事項を上記関係図書から引用し、県の管理する県道の緑化の考え方について記述している。詳細については、上記関係図書を参考に十分な検討を行うこと。

14-2 道路緑化の機能

道路緑化には大きく分類して次のような機能がある。個々の道路植栽は複数の機能を有するものであり、これらの機能が総合的に発揮されるよう努めることによって、親しみのある道路環境の創出を図る必要がある。

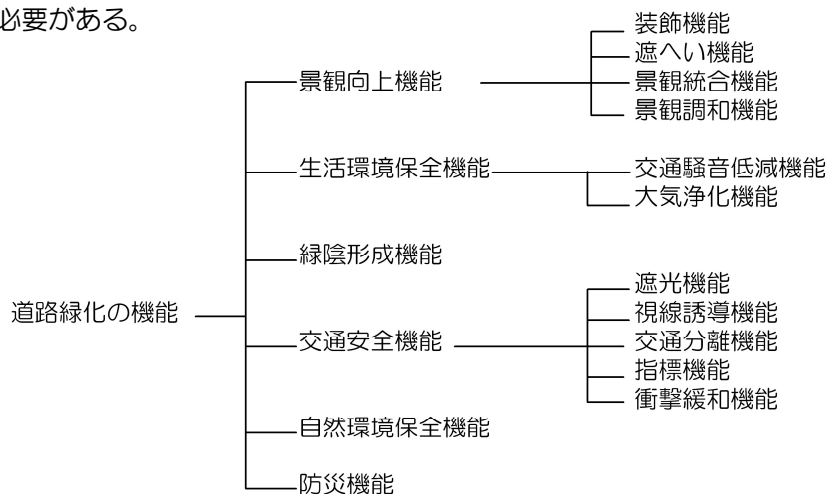


図 14-2-1 道路緑化の機能

出典：道路緑化技術基準・同解説 P10

14-3 緑化計画

道路緑化の計画は、道路計画及び地域特性に適合した道路緑化を推進し、緑化の機能を十分に発揮させることを目的として、設計、施工、管理に至る一貫した緑化の方針を示したものであり、計画目標として緑化目標を定め、それに基づき植栽計画及び管理計画を作成することが望ましい。

また、既存の樹木、樹林等は極力その保全に努め、道路緑化の計画にとり入れる。

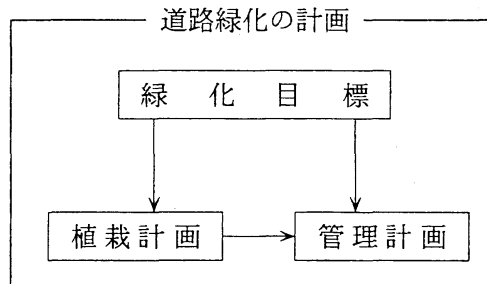


図 14-3-1 道路緑化の計画

出典：道路緑化技術基準・同解説 P19

14-4 緑化目標

一般道路の緑化目標は、道路の規格・構造、道路交通特性等の道路計画に係る事項のほか、雪、風雨等の気象条件、沿道土地利用、歴史、文化、自然等の地域特性に係る事項を把握するとともに、道路緑化に求められる主要な機能を把握する。

緑化目標は、植栽地の基本配置、配植の基本構造及び樹種の基本構成を定めるものである。

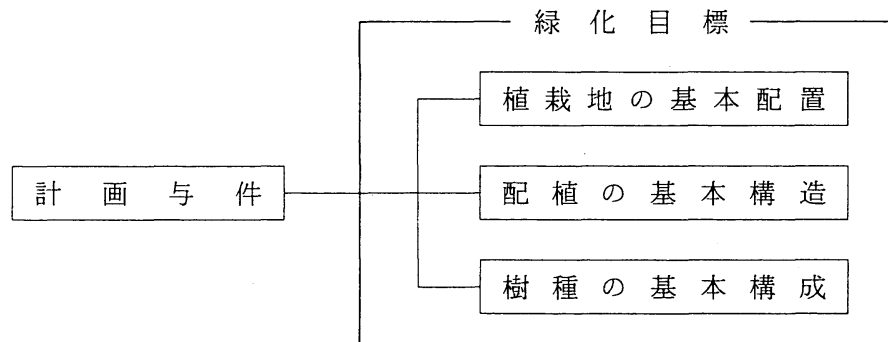


図 14-4-1 緑化目標

出典：道路緑化技術基準・同解説 P22

14-5 植栽地の基本配置

植栽地の基本配置として、次に掲げるような場所を定める。

- ① 植樹帯
- ② 歩道等
- ③ 分離帯・交通島
- ④ 道路のり面
- ⑤ 環境施設帯
- ⑥ インターチェンジ
- ⑦ サービスエリア・パーキングエリア

(1) 植樹帯

植樹帯は、歩道等における良好な道路交通環境の整備及び沿道における良好な生活環境の保全を図ることを目的に、もっぱら樹木等を植栽する用地として設置されるものである。

① 植樹帯の設置要件

条例 13 条では、植樹帯の設置について沿道の土地利用や周辺環境または交通の状況を勘案して、必要がある場合に植樹帯を設けることができるよう規定している。

② 植栽地の形状

植樹帯の幅員について条例では、1. 5mを標準とすると規定している。また、植栽は、地域の特性等を考慮して、機種の選定、樹木の配置等を適切に行うものとしている。

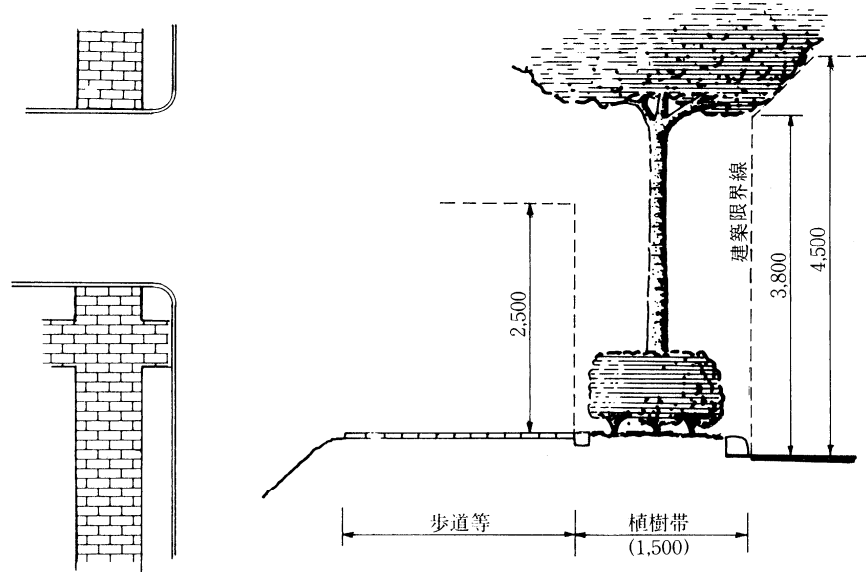


図 14-5-1 植樹帯における植栽

出典：道路緑化技術基準・同解説 P26

③ 植栽地としての特性

植樹帯の植栽は、歩道等における植栽とともに、人々の日常生活への密着度合という点では最も身近で親しみ深い存在であり、道路緑化の中心となる場所である。

植樹帯は、歩行者や自転車利用者の快適で安全な通行空間を確保する目的で歩道等に緑陰をもたらすと同時に、歩道等を車道から分離し自動車に対して視線誘導を図る場合に効果的な場所である。また、歩道や分離帯、その他の植栽地とともに、道路や沿道に潤いや季節感をもたらす、表情豊かな道路景観を作り出すための植栽地としても重要である。更に、環境施設帯のなかには、沿道の生活環境や歩道等の空間から自動車走行空間を遮へいし、自動車交通に起因する種々の影響を物理的及び心理的の両面から緩和するための植栽地として最も重要な場所となる。

(2) 歩道等

歩道等は、歩行者等の交通の用に供する目的で設置されるものであるが、その一部分を植樹帯として区画することによって植栽地として利用できる。

① 植栽地の設置要件

歩道等に並木を設ける場合は、歩道の幅員に1.5mを加えた値とすることとなっている。道路植栽のために必要とする道路の幅は植樹帯と同じであることから、沿道施設等から車道への出入が頻繁でない場合は、植樹帯を設置することによって、完全な歩車道分離及び良好な植栽基盤の確保を図ることが望ましい。なお、グリエ等の設置により歩行者等の安全かつ快適な交通空間が確保される場合は、所定の幅員以下の歩道等においても植樹帯を設置することができる。

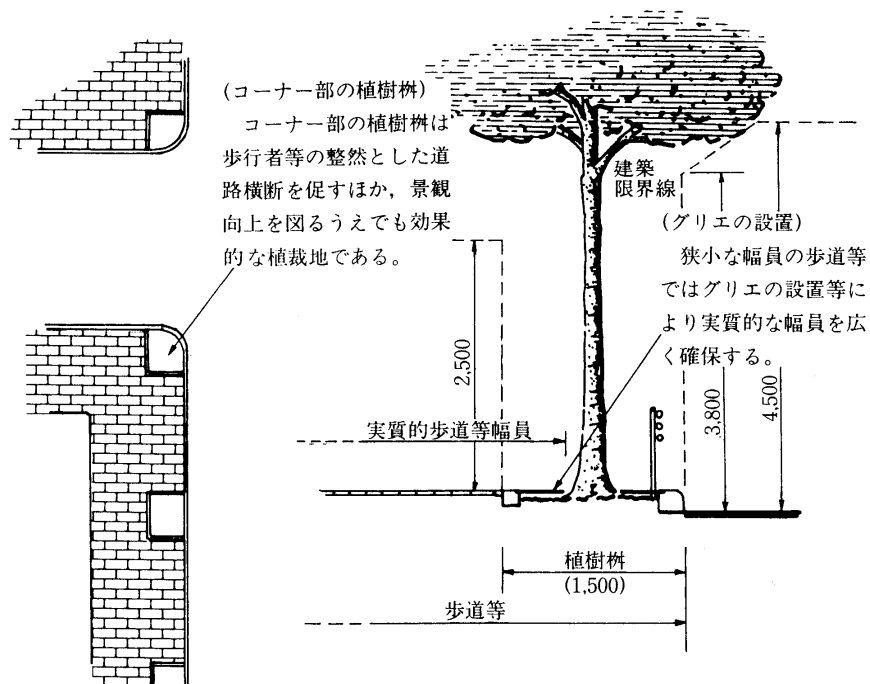


図 14-5-2 歩道等における植栽

出典：道路緑化技術基準・同解説 P28

② 植栽地の形状

植栽地は、歩道等の中に縁石または柵、その他これらに類する工作物により区画して設け、その形状は柵状とする。

幅員は、植樹帯の場合と同様で、縁石等の外側線間1.5mを標準とするが、歩道等の幅員を勘案してバランスよく決定することが望ましい。

なお、植樹帯は、緑化目標として定めた樹冠幅に応じて、隣接樹木が触れ合わない程度を目安に一般的には6~12mで設定するとよい。

③ 植栽地としての特性

植栽地の規模は植樹帯に劣るが、植樹帯に並木状に植栽された樹木は、歩行者等に緑陰を提供し道路景観に統一的な美しさをもたらすものとして重要である。

(3) 分離帯・交通島

分離帯等は、本来、交通の分流制御を目的として設置されるものであるが、一定以上の幅員が確保される場合は植栽地として利用することができる。

① 植栽地の設置要件

分離帯等は、交通流が複雑にふくそうする場所であるから、植栽地の確保にあたっては、特に交通視距の確保に障害とならない場所とする必要がある（図 14-5-4 参照）。

分離帯に植栽地を設置できるのは、その幅が1.5m以上の場合である。これは、道路植栽の良好な生育を図り適切な管理を行うためには植栽地として1m以上の有効幅員を確保する必要があるためであり、分離帯の両側各0.25mまでの建築限界を考慮すると分離帯としての幅員は1.5m以上が必要となる。しかし、草花等を対象とした花壇等は、これ以下の幅員であっても設置可能であるので、状況に応じて設置を検討するとよい（図 14-5-3 参照）。

交通島については、分離帯に準じて判断するものとする。

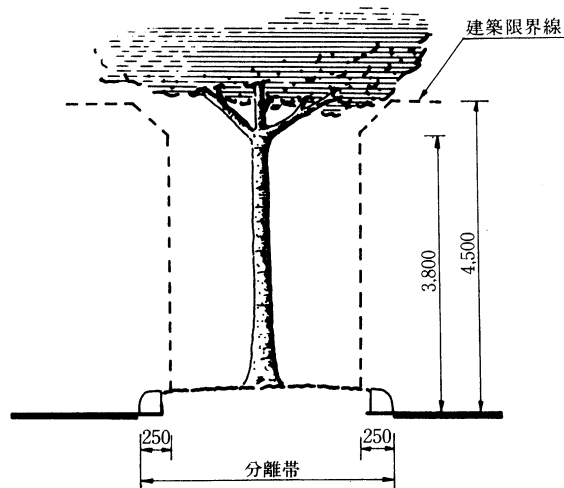


図 14-5-3 分離帯における植栽

出典：道路緑化技術基準・同解説 P29

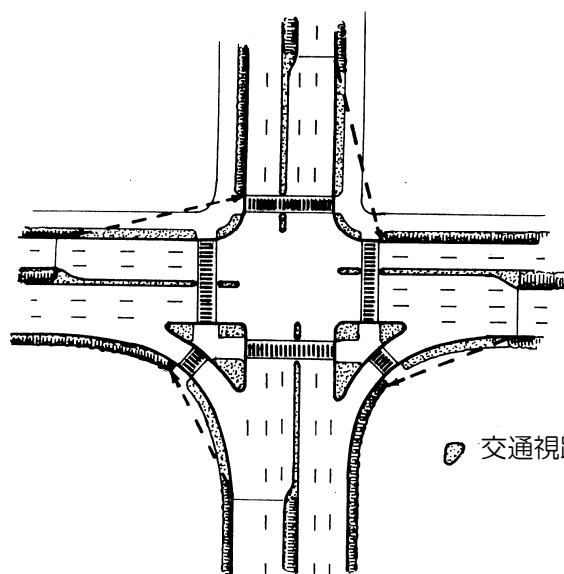


図 14-5-4 交差点部の交通視距確保

出典：道路緑化技術基準・同解説 P30

② 植栽地としての特性

植栽地としての分離帯は、自動車交通の分離、視線誘導、歩行者等の横断規制及び遮光を目的とする植栽に適している。また、道路の中央部に位置することから、緑量感を高めるうえでも非常に効果的な場所となり、特に高木が植栽された場合の効果は大きい。更に、目に付きやすい場所であるため、交通島とともに、指標（ランドマーク）を目的とした植栽や花壇を設置するのに適している。

しかし、分離帯の植栽は、こうした諸機能を有する一方で、中木を使用した場合は、街路や都市の一体感を失う恐れがあるほか、高木の使用はヴィスタ（見通し景）を阻害するといった弊害を伴うこともあるので慎重な検討が必要である。

（４）道路のり面

道路のり面は本来、道路の路体の安定を図るためのものであるが、環境施設帯として利用する場合ははじめ、様々な機能を目的とした植栽地として効果的な場所である。

なお、従来、「路傍」として説明されてきた保護路肩等の植栽地は、道路のり面の一部と解し、ここに含めることとした。

① 植栽地の設置要件

植栽地として利用する場合は、比較的緩勾配で安定している盛土のり面が主体となり、急勾配で安定を失い易い切土のり面は、のり尻及びのり肩部分を除いて一般には植栽地として不適当である。コンクリートブロック等を使用すれば、切土のり面においても、のり面の安定を保ちつつ植栽地を確保することが可能であるが、植栽地として利用する場合は、十分な植栽土壌が確保しにくいことのほか、景観面で閉鎖感を助長し交通視距の確保に障害となりやすいことなどに留意する必要がある。

② 植栽地としての特性

草本植物を種子散布等によって導入する場合は、もっぱら侵食防止、すなわち、雨滴の落下及び雨水の流れにより土壌が侵食、流出するのを防止することによって、道路のり面の安定確保、自然環境の復元、景観の向上等を図ることを目的としている。

樹木を植栽する場合、盛土のり面ののり肩部分は、車道に近接して、かつ連続して植栽可能なこと等から、多様な目的の植栽地として利用できる。また、曲線部の外側は、視線誘導や遮光等の交通安全を目的とした植栽地として重要なほか、景観向上も運転者の目に止まりやすいアイストップとなり、効果的な場所となる。

（５）環境施設帯

環境施設帯は、植樹帯のほか、路肩、歩道、自転車道、自転車歩行者道、副道等から構成される。

① 植栽地の設置要件

環境施設帯では、他の構成要素に優先して植樹帯が設けられるほか、歩道等にも植栽地を確保することができる。

② 植栽地の形状

環境施設帯は、沿道条件及び道路構造等により車道端から幅10m又は20mの土地を道路用地として取得するものであり、その場合の植樹帯の幅員は、10mの環境施設帯にあっては3m以上を、20mの環境施設帯にあっては7m以上を確保することが望ましい。

これは、樹木等の良好な生育を図り環境対策の効果を上げるため配植構造を多層構造とする必要があること、配植構造における各植栽構成の高さ、幅、植栽密度等は、環境施設帯の幅員決定要素である沿道条件及び道路構造等に応じて決定する必要があること等によるものである（図 14-5-5 参照）。

植樹帯の設置位置は車道の隣接地とするが、これは、自動車交通に起因する騒音や大気汚染に対して、なるべく発生源に近い場所に対応することが効果的であること、また、それによって歩道等にも良好な環境が確保できること等の理由による。

なお、歩道等に植栽地を設ける場合は一般の地域と同様とする。

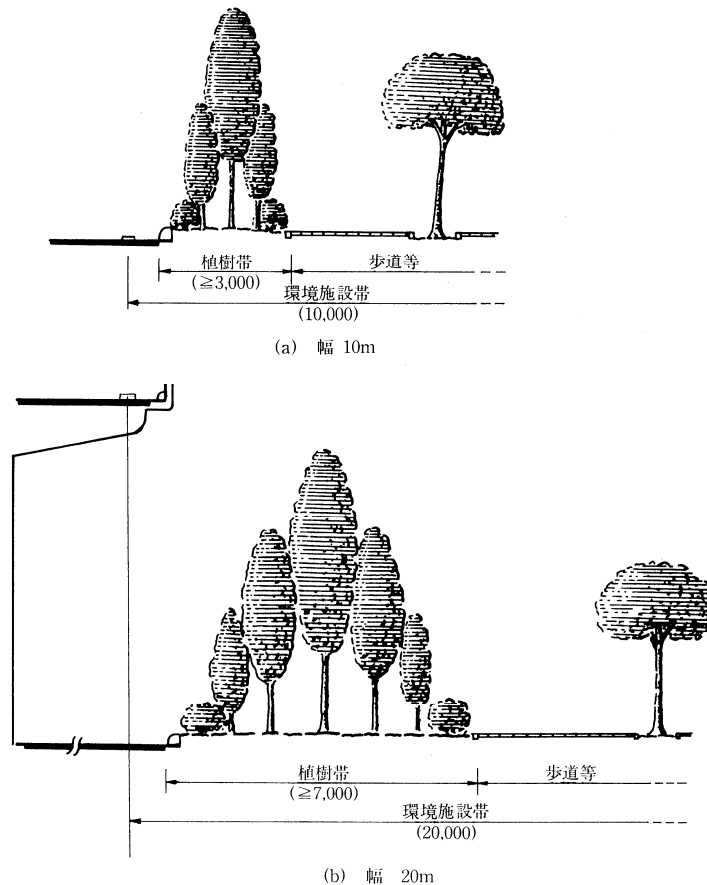


図 14-5-5 環境施設帯における植栽

出典：道路緑化技術基準・同解説 P34

③ 植栽地としての特性

一般の植樹帯や歩道等の植栽地と同様であるが、植栽地の形状が大規模で多層構造の植栽が可能であるため、より大きな効果が期待できる。