

第2章

道路・交通広場

1. 緑化方法

1) 道路・交通広場の緑化の考え方

道路や交通広場は、都市のなかにおいて景観形成、防災・避難路の確保、環境保全などの機能を持ちます。本市の「公共施設における『みどり^{*}の創出』のありかた」から、道路・交通広場の緑化の考え方を以下に整理します。

(1) 本市の魅力ある景観を形成するみどりの創出

道路や交通広場は、都市の景観を形成するうえで、連続性や拠点の要素をもつ重要な役割を果たします。道路における街路樹では、街並みに印象を与える樹形のほか、季節感を与える花、新緑、紅葉などを考慮した樹種を選定します。植樹帯が確保できる場合は、緑視の観点からも、できる限り低木、中木、高木の複層による植栽を配置します。

また、駅前広場は人が多く集まる場所であることから、その街の印象を高めるような緑化は、人々の心を和ませます。ロータリー内の植樹帯では、シンボル性を持ったランドマークとなる高木や、周辺からの見え方に配慮した中木・低木を配置します。駅前広場周辺の駅舎やビルなどと調和した緑化を図ることで、まとまりある街並みが形成されます。

(2) 快適な生活空間の創出

街路樹は、アスファルトなどで覆われた舗装面への直射日光を遮ることでヒートアイランド現象^{*}を緩和したり、雨水を一時的に枝葉や植栽地に蓄えたりすることで、都市の生活環境の向上に貢献します。また、被害の拡大が懸念される災害時では、街路樹が延焼防止の役割を果たし、避難経路が確保できることなどから、災害に強い街づくりには、街路樹や広場などの植栽が重要な役割を果たします。

都市の生活環境や安全・安心のある街づくりの観点からも、十分な量と質をもったみどりを創出します。さらに、交差点などでは視距の確保に配慮した植栽を行います。

(3) 野生生物の生息・生育環境に適したみどりの創出

連続する街路や拠点となる駅前広場などのみどりは、都市に生息する野鳥や蝶といった野生生物の移動空間となり、市内の「まとまりのあるみどり」をつなぐ「みどりの回廊」となります。また、みどりの質を高めることにより、野鳥の休息や採餌、蝶の食草や吸蜜などの生息空間としての重要な役割を果たします。

野生生物の生息区域を広げる（エコロジカルネットワーク^{*}の形成）ため、植樹帯などに連続性のある植栽と食餌木となる樹木を導入します。しかし、駅前広場などでは特定の野鳥が集まり、糞害による歩行者への不快感を与えていることから、誘鳥木の選定については、植栽場所や樹種などに留意します。

2) 道路の緑化方法

(1) 街路樹の緑化方法

1 街路樹などの計画

みどりがある街路空間の計画では、植栽地や植樹帯・植樹ますの構造により、高木、中木、低木の植栽を行います。道路沿いの連続したみどりは、野生生物の移動空間となるため、歩道幅員に余裕がある場合は、できる限り植樹帯に高木、中木、低木による植栽を検討します。また、植栽にあたっては、曲がり部の視界が悪い場所や、交差点付近などでは、歩行者の安全に十分に注意した植栽を行います。

ア. 植栽形態の考え方

歩道における植栽は、歩道幅員にあわせた植栽形態とします。

表 2-1-1 歩道幅員と植栽形態

歩道幅員	植栽形態
2.3m以上～2.6m未満	フェンス緑化
2.6m以上～3.0m未満	植樹ます（中木、低木）
3.0m以上	植樹帯（高木、中木、低木）

※高木は樹高3.0m以上の樹木とする。

中木は樹高0.6m以上3.0m未満の樹木とする。

低木は樹高0.6m未満の樹木とする。 (埼玉県積算基準より)

イ. 樹種選定の考え方

樹種の選定にあたっては、自然環境条件や植栽地の形状、沿道状況などの植栽条件と樹木の適性を把握します。常緑樹は、年間を通じてみどりを保つことができます。また、落葉樹は、春の芽吹きや初夏の新緑、秋の紅（黄）葉などの季節感を演出します。

樹種は、将来樹形や街路空間でのおさまりなど樹木の成長を考慮し、選定します。

ウ. 視距の確保

信号機や交通標識、通行する車両や歩行者を察知するための視距を妨げないよう配慮します。低木の高さは0.6m未満、車道に面する高木は枝下の高さを4.5m以上とすることで、視距の確保とともに大型車両の通行時においても枝葉を傷つけることはありません。

2 植栽地、植樹帯・植樹ます

街路空間の植栽地の形態は、歩道に十分な幅員が確保できる場合は、できる限り連続した植樹帯とします。しかし、沿道施設から車道への出入りが多く植樹帯の設置が望ましくない場合は、植樹ますとします。

さらに、植樹帯幅の確保が難しい場所では、植樹帯幅を縮小しフェンス緑化を設置することが考えられます。

ア. 植樹帯

植樹帯は、植樹帯の幅員を標準 1.5m とし（歩道の有効幅員が確保できない場合は縮めることができる）、目的や機能にあわせ植樹します。植樹帯を低木や地被植物で覆わない場合は、水分蒸発・雑草生育防止のため、マルチング材や、防草シートなどを敷設することが考えられます。マルチング材は、剪定材のリサイクルの観点から、剪定枝をチップ化したマルチング材を敷き均し（厚さ 10 cm程度）ます。

イ. 植樹ます

駅前広場や歩行者の交通量が多い舗装などの植樹ますは、踏圧による土壌固結を防止するため、必要に応じてノンスリップ・細めタイプの踏圧防止盤を設置します。

踏圧防止盤を設置した植樹ますに植える樹木は、根元が太くならない、根上がりしない樹種を選定します。

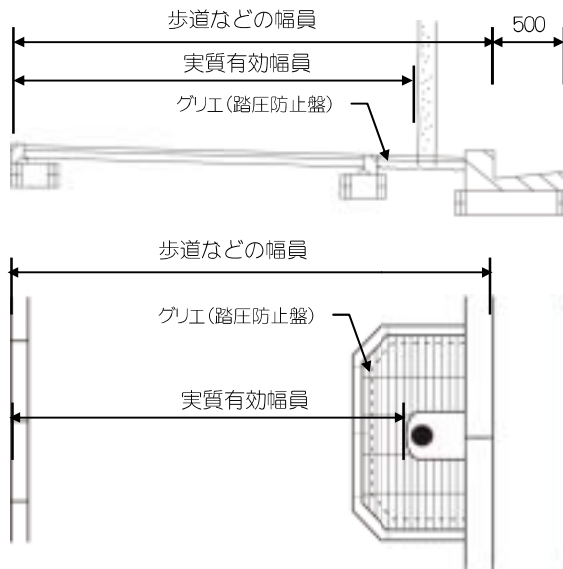


図 2-1-1 踏圧防止盤を設置した場合の植樹ます

図 2-1-2 踏圧防止盤による植樹ますとトレリス

ウ. フェンス緑化

十分な歩道の有効幅員が確保できない場合は、植栽地の幅員を 30cm 以上確保したうえで、フェンス（トレリス）にツル性植物を這わせた緑化を図ることが考えられます。



図 2-1-3 フェンス緑化のイメージ

3 高木の植栽

高木の植栽は、将来の街路樹の姿を想定して計画します。

街路樹間隔の標準として、10m間隔に植栽することがありますが、隣接する樹木の樹冠が触れ合わない程度を目安に決定すると良いとされます。

植栽間隔は、植栽する樹種や目標とする樹冠の広がりを中心に考慮します。ケヤキのように大木になる樹種、サクラのように枝が大きくなる樹種については、成長時の葉張りや、空間での納まりを考慮し、健全に育成できるように、状況に応じた植栽間隔にします。しかし、植栽当初は、街路樹の間隔が開きすぎて見えることもあるため、沿道や地域の方々に将来の成長の姿を説明することも必要になります。

また、道路延長にもよりますが、街路樹の同一樹種は概ね 500m以上連続することが望ましいです。

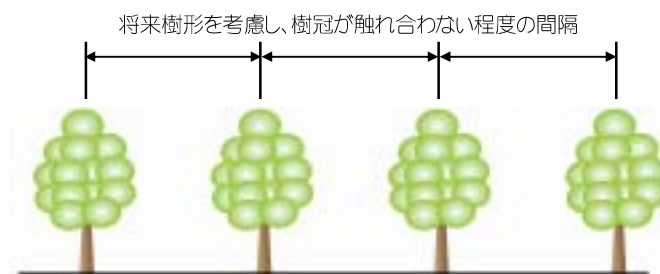


図 2-1-4 高木植栽間隔の考え方

街路樹は、対象となる道路の空間規模、環境などに適したものとし、道路の防災機能、環境保全機能を考慮し、耐火樹、耐公害樹を選定します。

4 中低木の植栽

中木の植栽は、規則的に植栽する方法、同じ植込パターンを連続又は反復して切れ目なく植栽する方法があります。

低木の植栽は、寄植え、植潰し、縁取りなどとしてまとめて、植栽します。低木の葉張りや植栽密度の関係は、「道路設計基準 道路編」(埼玉県県土整備部)に整理されています。

(2) コミュニティ道路の緑化方法

コミュニティ道路は、歩行者と車が共存できる道路空間です。コミュニティ道路では、車道を蛇行して配置したり、舗装を変えたり、路面に凹凸を設けたりして車を減速させることにより、快適な歩行空間を確保しようとしたものです。

コミュニティ道路の歩道の両側や、車道と歩道の上に植栽地をつくり、みどりを創出することで快適な空間が演出されます。また、地域住民に愛着のあるコミュニティ道路は、日常の憩いの場や地域の交流の場となります。

ア. 多様な植栽

コミュニティ道路の植栽は、在来種^{*}を中心に、四季の変化のある落葉樹や花木、高木の根元には地被植物を植栽するなど多様な緑化を図ります。

イ. 身近な野生生物の生息に配慮した植栽

道路に沿った植栽地では、実のなる誘鳥木や花木などを植栽することで、地域の野生生物の生育の場を創出するとともに、人と身近な野生生物とのふれあいの場となります。

ウ. 安全に配慮した植栽

コミュニティ道路は、車の減速を目的としてあえて線形を蛇行させるなどします。車道周辺に設ける植栽は、安全な視距を十分に確保します。

エ. 植物の成長を見込んだ植栽密度

コミュニティ道路は、比較的狭い空間であるため、植物の成長を見込んだ植栽密度や、成長し過ぎない樹種を選定します。

オ. 地域住民との協働管理

植栽樹種の検討では、計画段階から地域住民と決める方法もあります。その結果、住民に植物を育てる意識が生まれ、地域主体の緑化活動の推進につながると考えられます。

3) 交通広場の緑化方法

(1) 駅前広場の緑化方法

駅前広場は人が多く利用し、その街の印象を与えます。人の目に多く触れる駅前広場では、質の高いみどりが求められます。

ア. 視距の確保

駅前広場内の植樹帯では、視距を妨げないよう配慮しつつ、規模、形状などの条件により、高木、中木、低木などの植栽が考えられます。低木の高さを0.6m未満とすることでドライバーからの視距を確保することができます。また、車道に面する高木では、枝下の高さを4.5m以上とすることで、大型車両の通行時においても枝葉を傷つけることはありません。

イ. シンボルとなるみどりの創出

ロータリーの中心にある交通島では、シンボル性を強調する樹木を植栽します。また、植栽地を十分に確保するとともに、排気ガスに抵抗性が強い耐公害性の丈夫な樹種を選定します。



図 2-1-5 駅前広場の植栽
(所沢駅西口)

(2) ポケットパークや街角広場の緑化方法

道路に面した小広場は、地域に憩いとやすらぎの場を提供しています。道路残地を利用した花づくりは、街角に潤いを与えます。

ポケットパークや街角広場では、地域の住民に親しみを与える植栽を心がけます。

ア. 緑陰の創出

広場内には、憩いの休憩場として、夏は日陰、冬は陽だまりをつくる落葉広葉樹を中心に、四季に変化がある草花や地被植物を植栽するなど多様な緑化を図ります。

イ. 街を彩る潤いのある草花

広場には、街並みに彩りや潤いを与える花壇や草花などの緑化を図ります。

ウ. 身近な野生生物の生息空間の創出

実のなる誘鳥木や花木などを植栽することで、街路樹から身近な野鳥や蝶を呼び込みます。また、野鳥にとっても、まとまったみどりは休息の場となります。

エ. 地域住民と協働による管理

新規に設置するポケットパークについては、地域住民が身近と感じる植栽を心がけ、パブリックガーデンやアダプトプログラムを活用した地域住民との協働による緑化活動を行えるよう、植栽の維持管理を検討していきます。

2. 植栽と維持管理

1) 植栽種の選定

樹種の選定は、対象となる道路の空間規模、環境条件などを考慮します。また、道路の防災機能、環境保全機能を考慮し、耐火樹、耐公害樹を選定します。

(1) 樹種の選定の考え方

街路樹を選定する際の考え方や条件などを以下に整理します。

1 目的

街路樹が持つ樹形の違いにより、街並みの景観が変わります。また、新緑、花、実などが季節感を感じさせるとともに、道路を利用する人々を楽しませることができます。

街路樹により街並みの景観が美しくなることで、人々の生活空間の快適性を高めることから、空間の演出や目的にあわせ街路樹を選定します。

2 機能と用途

街路樹は街並みの景観をつくるとともに、沿道の環境保全を目的に植栽されます。環境保全には、遮蔽、防塵、防風、防音、防火、緑陰などの機能があります。また、樹種の選定では、植栽の目的に適した樹木を選定することが重要になります。

3 生育特性

選定する樹種は、生育環境がそれぞれ異なるため、立地条件や環境にあわせ選定する必要があります。

街路樹は環境条件が優先的に求められる場所が多く、環境耐性として、耐陰性、耐乾性、大気汚染への抵抗性（耐公害性）などがあります。

4 樹木の活着と成長

樹木には、植栽後の活着が良いものと、そうでないものがあります。一般的に活着が良いものは、植栽後の成長も良い樹種であると考えられます。

樹木の活着に対する性質を把握することは、街路樹を植栽した後の維持管理のうえでも重要です。