

第 3 章 計 画

3-1 道路緑化計画

3-1-1 道路緑化計画

1. 道路緑化には、道路利用者のみならず沿道住民にとって、多くの機能が期待できることから、積極的に道路空間への樹木の導入を図ることが望ましい。
2. 道路計画においては、地域に求められる緑化の機能を考慮し、植栽地を適切に配置することが望ましい。
3. 植栽地の配置を計画する場合は、安全かつ円滑な交通の確保に留意しなければならない。
4. 植栽地の意匠並びに樹木等の基本的な構成及び配置の決定にあたっては、気象条件、緑化等に関する地域の計画との整合、沿道状況、美しい景観形成、想定される維持管理水準（剪定頻度等をいう。以下同じ。）等に留意することが望ましい。
5. 道路の整備が予定されている区域内に保存の必要性が高い植物がある場合は、その存置や移植を検討しなければならない。

[解 説]

- (1) 高速道路（自動車専用道路）や一般道路の法面における緩勾配化や樹木による緑化などの実施による視程障害等の防雪対策や雪崩対策が期待できる。
自然公園内においては、周辺の自然景観との調和が図られる。
※自然公園内の法面緑化については、環境省「自然公園における法面緑化指針」（平成27年10月）を参照すること。
また街路における町並み形成や地域のブランド化などに、その効果が期待できる。
- (2) 道路計画は、道路交通情勢調査、道路及び交通現況の把握、道路網整備計画、路線構造の検討の手順で進められるが、これら一連の調査、計画作業の中で道路緑化（交通安全、修景、環境保全）に関連する事項を十分検討するとともに、環境調査等で道路緑化のための現況調査を行い、路線構造の検討の段階で道路緑化計画を必ず策定するものとする。
なお、上文(2)～(5)は「H27道路緑化技術基準」からの引用のため、詳細は「H27道路緑化技術基準」の解説資料を参照。

3-1-2 道路緑化計画の内容

道路緑化計画は、計画対象路線および道路の区間毎に次の事項について定める。

1. 緑化の基本方針
2. 導入機能の設定・植栽地の配置
3. 植栽地の意匠並びに樹木等の基本的な構成及び配置の決定

【解 説】

- (1) 緑化の基本方針は、計画の対象区間全体に関するテーマや方針である。その場合、地域の特性を十分勘案する必要がある。
- (2) 導入機能の設定は、検討すべき区間の沿道特性に応じて必要となる緑化機能を設定することである。そのため検討すべき区間の緑化機能の設定には、必要な情報収集を行い、整理の上行う必要がある。植栽地の配置は、安全及び円滑な交通の確保を前提に、道路用地内で道路構造令で示された植栽可能な所に、必要な導入機能を配置することである。
- (3) 植栽地の意匠は、道路用地のさまざまな制約条件を考慮した植栽空間の形状、使用材料の選定を行うものである。樹木等の基本的な構成及び配置は、導入機能の役割を果たす樹木等を生育特性や維持管理水準等を考慮し選び、樹木類が生長して道路植栽が完成する時点における配置を検討する。
- (4) 以上の検討結果は、道路緑化計画図として、計画平面図と標準図にまとめる。計画平面図は、導入すべき緑化機能を示した図であり、標準図は、植栽地の基本的な配置、配植の基本構成及び樹種の基本構成を示した図である。

3-2 道路空間の景観形成と道路緑化

道路空間では、樹木が発揮する景観向上の様々な機能も考慮することが望ましい。

[解説]

緑は地域の景観を形づくるうえで大事な要素である。その土地の気候、土壌、人為的な関わり方に応じた緑が形成され、地域を特徴づけている。

また、緑は内部景観、外部景観を整える役割を果たす。例えば、道路沿いの無秩序な景観に統一性をもたらす（街路樹）、緑そのものの姿、形が美しさをもたらす（シンボルツリー、花壇）、道路と周辺自然環境との同化融合をもたらす（構造物周辺の植栽）、地理上の目印となる（ランドマーク）などである。このような緑による景観形成は、比較的安価に取り組める場合が多い。

そのため、地域の現況と道路の構造を良く把握し、持ち込む植物の生長した姿を頭に描きながらそこにどんな役割を求めるのかを吟味し、その場にふさわしい材料を適切な方法によって植栽し、維持管理していくことが求められる。

【シーニックバイウェイ北海道による景観向上の取組】

シーニックバイウェイ (Scenic Byway) とは、景観・シーン (Scene) の形容詞シーニック (Scenic) と、わき道・より道を意味するバイウェイ (Byway) を組み合わせた言葉である。地域と行政が連携し、景観や自然環境に配慮し、地域の魅力を道でつなぎながら個性的な地域、美しい環境づくりを目指す施策である。アメリカで先行的に取り組まれている制度を参考に、北海道にあった仕組みを考えて、平成 17 年度より全国に先駆けて「シーニックバイウェイ北海道」として本格的にスタートした。

2015 年 (平成 27 年) 12 月現在、12 の指定ルートで展開している。

道路景観の質を高め、全体でより良い道路景観を創出、維持していくためには、道路管理者の取り組みだけでは限界があり、地域の人々、自治体、関連事業者、道路管理者が共通認識を持ち、連携、協働することが望まれる。シーニックバイウェイ北海道の各活動団体による景観向上の取り組み、ボランティアサポートプログラム制度を活用した花植え・清掃活動など、種々の取り組みがなされている。今後はその点や線（路線全体）の整備から、面（地域全体）への拡大など充実化を図り、戦略的に取り組むことが望まれる。多くの人々が関わって形成される道路景観はその地域の文化レベルを映す鏡である。それは地域の魅力を高め、観光資源としても重要なポジションを占めることも期待される。

出典：シーニックバイウェイ北海道支援センターホームページ「シーニックバイウェイとは」

寒地土木研究所「北海道の道路デザインブック（案）」, 2010

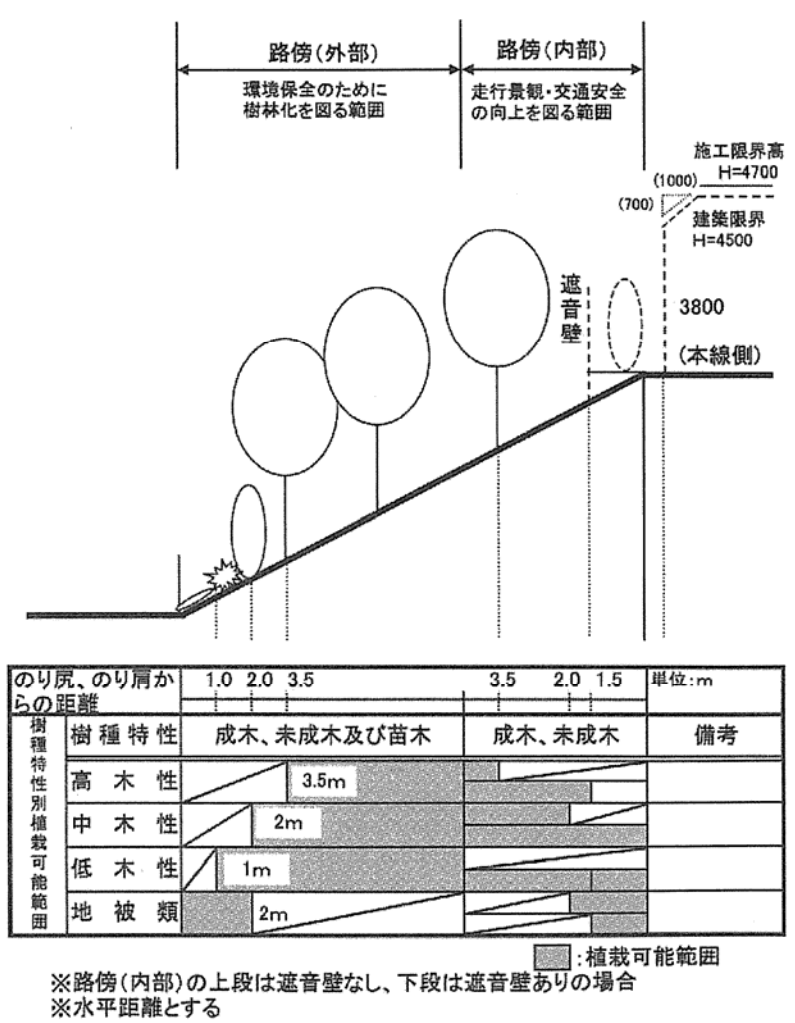


図 3-1 内部景観と外部景観（高速道路盛土法面）

出典：東日本高速道路株式会社・中日本高速道路株式会社・西日本高速道路株式会社
「設計要領 第一集 造園編」 p56, 2014



内部景観



外部景観

写真 内部景観と外部景観

外部景観の写真の出典：寒地土木研究所「北海道の道路デザインブック（案）」 p5-5, 2010

3-3 地域特性を踏まえた方針設定

緑化の基本方針は、計画の対象区間全体に関する方針である。その場合、地域の特性を十分勘案する必要がある。緑化対象地にどのような緑化を行って景観向上を果たすかは、その場の特性を考慮して検討する。対象路線を、都市域、中間域、自然域に分類し、それぞれの区域で緑化目標像と主な植栽手段を整理する方法が考えられる。

北海道特有の特性として、冬期の除雪作業を考慮した道路植栽が求められる。

[解説]

(1) 北海道における道路緑化のための広域的な地域区分は、道央、道南、道北、道東といった地理的な区分よりも、都市域、自然域とその中間の地域に区分した方がわかりやすい。次ページ以降に、「北海道の道路緑化基本計画」で設定された沿道環境別の緑化のありかたを示した。

都市域では、周囲に樹林地や草地等の緑空間が少ないことから、限られた緑化空間、維持管理等を考慮した中で、都市環境や景観の向上等に寄与するような道路緑化が求められる。一方、自然域では、周囲に樹林地等の良好な自然環境・自然景観に囲まれていることが多いため、安全機能や自然環境復元、良好な景観を引き出すような道路緑化が求められる。そのため、導入樹種や具体的な配置は、両者では当然異なってくる。

(2) 北海道では、路面に降った雪を路傍に排除できない場合、除雪した雪を一度路側に堆積し、ある一定の高さ以上になったらまとめて排雪するという維持管理が行われている。特に歩道内の植樹柵や、植栽帯は、除雪した雪の堆雪場となっていることが多いため、冬期の除雪による樹木への影響や維持管理の作業手間等を考慮した、道路植栽が求められる。



市街地（都市域）



郊外（中間域）

写真 市街地と郊外での植栽

[地域特性＝沿道特性＋環境特性]

緑化基本計画においては、地域特性を、都市域や中間域、自然域など沿道の土地利用状況等の要素を持つ沿道特性と、地形や気象などの環境的な要素をもつ環境特性の2つの特性を持つものとする。



図 3-2 地域特性の考え方

出典：北海道開発局建設部道路計画課「北海道道路緑化基本計画」p7, 2002

表 3-1 沿道環境による地域分類

A 都市地域	B 中間地域	C 自然地域
概ね都市計画法による都市計画区域	概ね土地利用基本計画による農業地域	概ね土地利用基本計画による森林地域
<ul style="list-style-type: none"> ・市街化区域 ・市街化調整区域 ・その他の都市計画区域 	<ul style="list-style-type: none"> ・農地 ・牧草地 	<ul style="list-style-type: none"> ・森林地域 ・自然公園地域 ・自然保全地域

出典：北海道開発局建設部道路計画課「北海道道路緑化基本計画」P15, 2002

[地域特性に応じた緑化目標]

①都市域（大都市・地方都市の市街地）の緑化のありかた

期待する道路緑化の機能	街路樹など連続する緑空間の創出 四季を感じられる、うるおい歩行空間の創出
テーマ	『都市とのハーモニー』 無秩序な都市景観の中で調和のとれた街路樹の整備
緑化の進め方	<ul style="list-style-type: none"> 》格子状の市街地を強調する連続した街路樹の整備 》緑の少ない市街地におけるビオトープとして連続性のある緑化事業の実施 》季節の移り変わりを楽しめる緑の植栽

	<ul style="list-style-type: none"> 》地域のシンボル樹種を活かした街道の演出 》騒音の防止や大気汚染物質の吸着効果の高い緑化 》地域住民の参加による個性ある緑空間の創出 》街路灯やサインなどに考慮した緑化事業の実施 》景観と調和しない場所（箇所）などの遮蔽による街並みの秩序化
--	--

②中間域（農業地域、沿岸域）の緑化のありかた

期待する道路緑化の機能	地域の個性ある緑づくり 道路からの眺望の演出 防風防雪林による冬期交通障害の低減
テーマ	『空間へのアクセント』 景観にアクセントを与える要所への配植の実施
緑化の進め方	<ul style="list-style-type: none"> 》開放的な農地・自然景観の眺望が楽しみ、アクセントやランドマークとなる高・低木を植栽や既存樹木の活用 》沿道特性の重なり（フリンジ空間）における、空間的メリハリを付与する植栽配置、樹種選択 》防風防雪林の適正な配置と造成 》厳しい生育環境（耐風性、耐乾性）に重点をおいた樹種選択 》地域のシンボルへの視線誘導植栽の実施 》危険個所などではナビゲーション機能植栽により、安全で快適な走行環境の創出 》地域住民の参加による個性ある緑空間の創出 》地元住民との協働による沿道植栽地域密着型のコミュニティ空間形成の支援 》街路灯やサインなどに考慮した緑化事業の実施

③自然域（山地・丘陵地、自然公園地域）の緑化のありかた

期待する道路緑化の機能	法面緑化による自然環境の復元、保全 道路交通が自然に与える影響の低減
テーマ	『環境とのハーモニー』 自然になじむリハビリテーション空間の構築
緑化の進め方	<ul style="list-style-type: none"> 》周辺の自然環境に配慮した法面緑化を進め道路による自然環境改変の復元 》天然下種更新、萌芽更新による周辺森林との同化・復元 》周辺自然環境に優先する樹木保全 》地元間伐材等の導入による資源循環型緑化工法の積極的な導入 》エコロードの視点による野生動物の移動経路の確保 》道路構造物の遮蔽、修景となる植栽の実施 》遮光、遮音効果を持つ道路周辺高木の保全 》初期の適切な養生と管理による将来的な維持管理の低減

出典：北海道開発局建設部道路計画課「北海道道路緑化基本計画」p8, 2002をもとに一部加筆

3-4 緑化目標の設定

3-4-1 導入機能の設定と植栽地の配置

緑化目標とは、求められる機能に応じた植栽地の基本配置、配植の基本構造及び樹種の基本構成により示すものである。

[解説]

(1) 導入機能は、前章で示した緑化機能のことであり、緑化方針及び現況等諸条件を踏まえ、対象区間で必要とされる機能を設定するものである。植栽地の基本配置については、設定した緑化機能について、道路構造令等の制約を踏まえ、検討する。

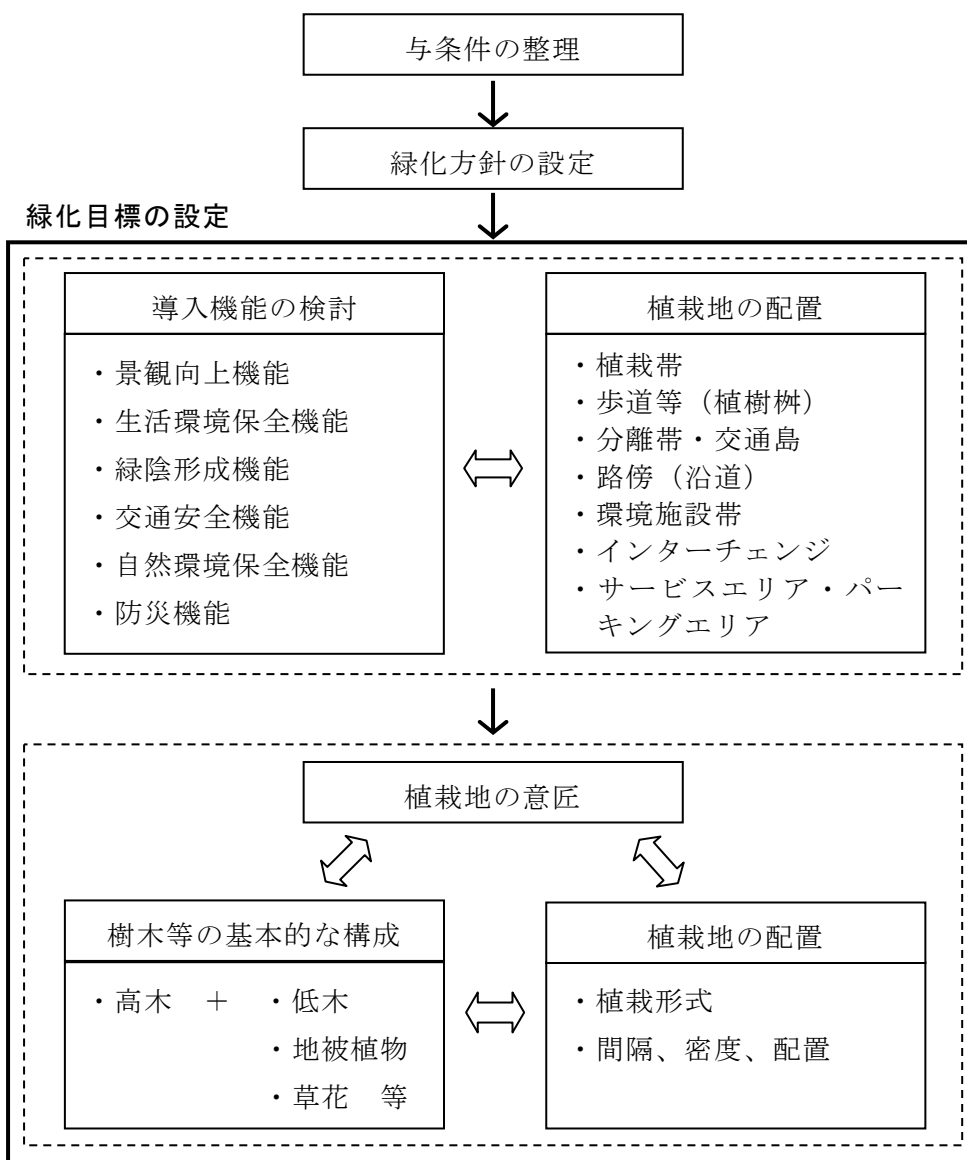


図 3-3 緑化目標設定のイメージ

表 3-2 植栽地の基本配置

植 栽 地	基 本 配 置
植 樹 帯	植樹帯は、道路構造令で位置づけられた道路空間の一つであり、歩道等の植樹ますとは別のものである。 植樹帯を設ける場合、その幅員は、1.5m 以上を標準とすることが望ましい。
歩 道 等	歩道等には街路樹を植栽するための植樹ますもしくは植樹帯を設置することができる。その場合、歩道等の幅員は、道路の区分毎に定められた幅員に、原則として 1.5m 以上を加えた値とを確保し、3.5m 以上あることが望ましい。
分離帯 ・ 交通島	分離帯および交通島において、それらの幅員が原則として 1.5m 以上ある場合には、交通視距の確保に障害とならない範囲に植栽地を設置することができる。また、草花を用いた花壇等については、この幅員以下であっても設置することができる。
路傍（沿道）	路傍（沿道）の道路法面には、その安定を阻害しない範囲で植栽地を設置することができる
環 境 施 設 帯	環境施設帯には、植栽地として植樹帯を確保する。その場合の植樹帯の幅は、環境施設帯の幅員が 10m の場合では 3m 以上、20m の場合では 7m 以上とすることが望ましい。
インターチェンジ	インターチェンジには、交通視距の確保に障害とならない範囲で植栽地を設置することができる。
サービスエリア・ パーキングエリア	サービスエリア ・ パーキングエリアには、交通視距の確保に障害とならない範囲で植栽地を設置することができる。

出典：「道路緑化技術基準・同解説」 p12, 1988, 社団法人日本道路協会を基に作成

3-4-2 樹木等の基本的な構成及び配置

(1) 樹種の基本構成

北海道の道路植栽に用いる樹種は、求められている緑化機能を踏まえ、植栽予定地域に適応する種や道内各地域に自生する種であることや、植栽目的、環境ストレスに対する抵抗性、維持管理のしやすさ、周辺に及ぼす影響を検討したうえで選定する。

[解説]

道路植栽の場合には、公園や庭園よりもはるかに厳しい環境条件下におかれることから、十分に地域性を考慮することが重要となる。近年、公共事業の様々な場面でコスト縮減が求められており、道路緑化の維持管理費もその対象となっている。これらのことを踏まえ、樹冠が大きくなならない木や虫害の発生しにくい木等維持管理軽減に寄与する樹種の選定が望ましい。

① 樹種選定の進め方

表 3-4 に、これまでの植栽実績等を踏まえ、道路緑化で用いられる代表的な樹種とその特性を示した。落葉広葉樹 37 種、常緑針葉樹 15 種である。これらの樹種から、次の手順で検討を進めながら植栽樹種を選定する。

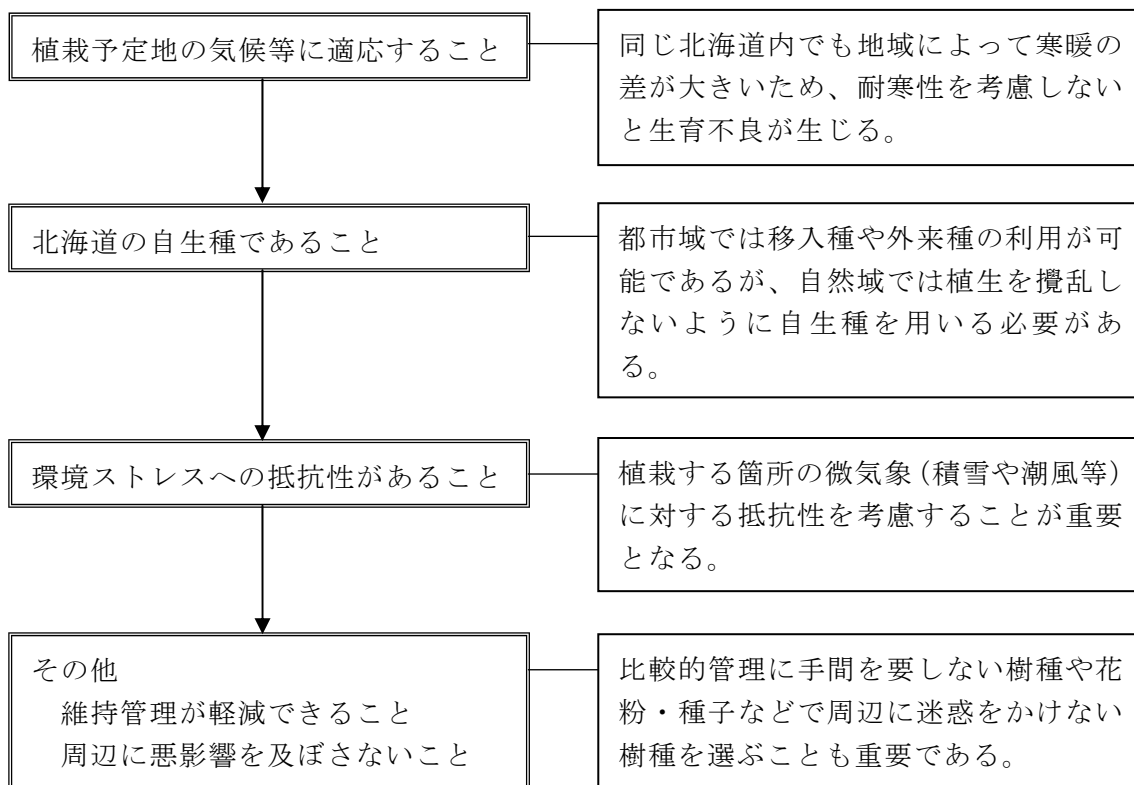


図 3-4 樹種選定の考え方のフロー図

②維持管理軽減の視点での樹種選定

維持管理作業のなかでも、強度の剪定は徒長枝の発生を促進するために、より剪定頻度を高めて管理費の増加につながる可能性がある。また、樹形を崩し、さらに樹木を傷めて危険木化している例も見られる。

これらを踏まえ、樹種選定に際しては、樹木の生育特性を把握して、枝の伸びが速く、毎年の剪定が不可欠な樹種は極力採用しないことが望ましい。また、すでに植栽されている街路樹も自然樹形で維持できる樹種への転換を検討することが望ましい。







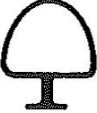





そのほか、倒木や落枝が危惧される樹種や、虫害が発生しやすい樹種、その他の迷惑要因を持つなど、今後採用を控えることが望まれる樹種について、表 3-3 にあわせて示した。

表 3-3 維持管理軽減の視点で採用を控えることが望まれる樹種

留意すべき樹種の種類	樹種	
枝の伸びが速い樹種	・ニセアカシア、プラタナス、ポプラ類、ネグンドカエデ、パラソルアカシア、シダレヤナギ、シンジュ等	
倒木や落枝が危惧される樹種	・落雪の恐れのあるマツ類 ・ナナカマド、エゾヤマザクラ、サトザクラ、ヒメリンゴなどのバラ科の樹種 ・ニセアカシア、ポプラ類、ネグンドカエデ、パラソルアカシア、シダレヤナギ、シンジュなど	
虫害が発生しやすい樹種	・マツ類（アカマツ、クロマツ、キタゴヨウマツ、バンクスマツ、ヨーロッパアカマツ、ヨーロッパクロマツ） ・ブンゲンストウヒ（マツケムシの発生が多い） ・エゾマツ（エゾマツカサアブラの虫こぶが多発） ・カラマツ ・アズキナシ、イヌエンジュ、シナノキ、ニセアカシア ・ネグンドカエデ（アブラムシ、キジラミ、カイガラムシなどの発生→スス病を併発→樹肌が汚れ排泄物の飛散による被害が発生） ・エゾヤマザクラ、シラカンバ、ハルニレ、ヤマモミジ、シンジュ、ヒメリンゴ、ポプラ類（ケムシやイモムシなどの発生）	
その他の迷惑要因	トゲのある樹種	・ニセアカシア、パラソルアカシア
	花粉症を引き起こす樹種	・シラカンバ
	種子の綿毛が飛散する樹種	・ポプラ類、ドロノキ（市街地での植栽は避ける）
	秋の落葉に時間がかかる樹種	・ニセアカシア、プラタナス、ネグンドカエデ、シダレヤナギ、アカナラ、シンジュなど（一気に落葉せず清掃による地域住民への負担となる）

出典：寒地土木研究所「北海道の道路緑化に関する技術資料（案）」, 2011をもとに作成。

表 3-5 代表的な街路樹（高木）の自然樹形

基本樹形	概 念 図	代 表 樹 種	特 性
卵 球 形		ナナカマド・カツラ エゾヤマザクラ アズキナシ・トチノキ	樹形が卵形で整っており、街路樹に適している。
箒 形		ポプラ	枝がすべて上方に伸び樹高が高くなる。並木になれば北海道らしい景色になる。
円 錐 形		イチョウ・シラカンバ・イチイ アカエゾマツ・トドマツ ドイツトウヒ・ブンゲンストウヒ	頂部がゆるやかにすぼまった整った樹形である。
尖 塔 形		ニオイヒバ・カイズカイブキ	円錐形より細長い形で整形である。
盃 形		ケヤキ・ハルニレ ソメイヨシノ・シンジュ イヌエンジュ	頂部が幅広く枝張りが大きい樹姿が雄大になるため広幅員の道路に適する。
傘 形		クロマツ	樹冠が樹木の頂部に形成される。
円 蓋 形		アカマツ・イタヤカエデ カシワ・ハウチワカエデ スズカケノキ	枝張りが大きく大木になるものが多く広幅員の道路に適する。
枝 垂 形		シダレヤナギ	樹勢が強く枝がしだれるので伸びた枝は適宜剪定しなければならない。
不 整 形		ニセアカシア・ヤマモミジ ネグンドカエデ	生長は早い但し樹形は整いにくいいため剪定の必要性が高い。
扇 形		アジサイ・カバレンゲツツジ コデマリ・サツキ・シャクナゲ ハクネウツキ・ユキヤナギ	幹が株立状となり、樹冠は自然に整った形になる。 美しい花をつけるものが多い。
伏 生 形		ハイネズ・ハイビヤクシン ハイマツ・モンタナマツ シモツケ・ハマナス	枝が上方に伸びず、横へ広がって、樹高より葉張りが大きくなる。
つ る 状 形		ツルウメモドキ・ナツツタ フジ	幹があるものからまっつる状にのびる性質で、壁面などを緑化したい場所に適する。

(2) 配植の基本構造

配植の検討では、積雪地域の道路構造の特徴と植栽スペース、沿道条件を十分把握し、植栽地の地質・土壌、気温、日照、風向・風速、降積雪および除雪作業等に留意する。

[解説]

道路緑化で使用される植栽形式としては、基本的には樹種による形式（単純植栽、混合植栽）、植栽形態による形式（規則形植栽、自然形植栽）、配植による形式（連続植栽、反復植栽）が大きな比重を占める。

(1) 単純植栽と混合植栽

同一樹種の樹木を用いる植栽形式を単純植栽とし、2種以上の樹木を用いる植栽形式を混合植栽とする。

(2) 規則形植栽と自然形植栽

同一間隔に同形同大の樹木を植栽する形式（複数をもって1単位とする場合も含む）を規則形とし、大小の樹木（樹木群を含む）を不等間隔にかつ、釣合いを保って植栽する形式を自然形とする。

(3) 連続植栽と反復植栽

植樹帯の植栽に代表されるように、植込みが帯状に連続して切れ目ない植栽方法を連続植栽といい、植ます植栽に代表されるように、同じ植込みのパターンが、ある一定間隔のもとに反復・継続している植栽方式を反復植栽という。

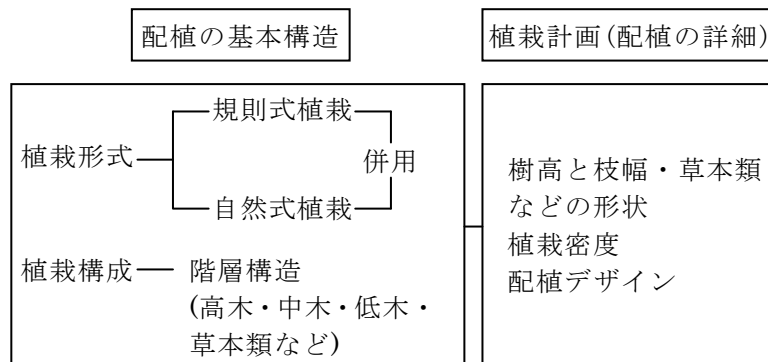

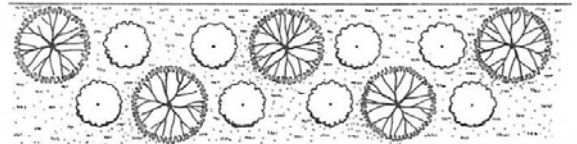
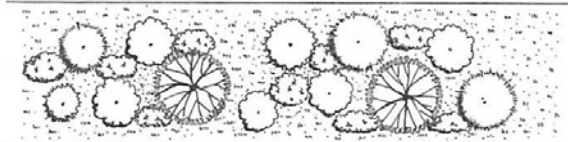
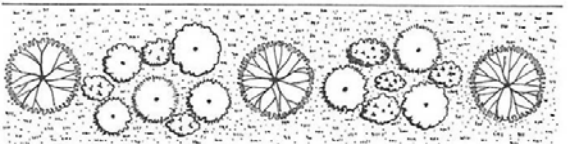


図 3-5 配植の基本構造と植栽計画

出典：中島宏監修「道路植栽の設計・施工・維持管理」p114, 2012, 財団法人経済調査会

表 3-6 規則式植栽と自然式植栽

規則式植栽	自然式植栽
<p>同種、等規格の材料を、等間隔または一定比をとりながら、直線や平行線上に、あるいは正三角形、正方形、長方形など整形の角点や面について、さらに正円楕円などの円周に沿って配列することによって成立する植栽形式をいう。</p> <p>規則式植栽では、整然とした美しさを強調するため、高木および中木の樹種数をなるべく少なくするとともに植栽間隔や植栽密度も道路植栽の樹種や形状寸法ごとに統一することが大切である。特に、街路樹で複数の樹種を混植することは好ましくない。規則式植栽における配植デザインの一般手法としては、同一パターンの繰り返しが用いられる。</p>	<p>各種、不等規格の材料を、不等間隔に配列することによって生ずる複雑な植栽形式をいう。</p> <p>自然式植栽では、なるべく人為的とならないようにランダムに配植するが、全体のまとまりが失われることのないように注意する必要がある。そのためには主木を定めることが重要である。変化に富んだ道路緑化を図るに当たって、多彩な樹種や形状寸法の道路植栽を導入することは有効な手段ではあるが、多くの樹種を漫然と植栽することは、景観上の主題やまとまりを失うことになり好ましくない。このため、自然式植栽の場合でも、少なくとも高・中・低ごとに主木を決めることが望ましい。</p>
<p>(配植デザイン例 (平面図))</p> <p>[規則式植栽]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道植樹帯  <ul style="list-style-type: none"> ・ 中央分離帯など広幅員の植栽地 	<p>[自然式植栽]</p>  <p>[規則式植栽 (高木) と自然式植栽 (中低木) の併用]</p> 

出典：中島宏監修「道路植栽の設計・施工・維持管理」p114, 2012, 財団法人経済調査会をもとに作成

表 3-7 植栽の機能と配植

緑化機能		配植
緑陰形成機能	快適空間機能 温暖化抑止機能	植栽形式は、周辺景観および植栽地の幅に応じて決定する 植栽構成は、高木および低木による1層、または2層の比較的疎なものとする
景観向上機能	装飾機能	植栽形式は、周辺景観に応じて決定する 洋式建築物：規則式植栽、和式建築物：自然式植栽 中高木に低木を組み合わせた単純な植栽構成
	遮蔽機能	自然式植栽で、周辺環境との調和を図る 中高木と地被植物(つる性植物)を合わせた植栽構成
	景観統合機能	規則式植栽が基本 規模が大きい場合は自然式植栽 高木を主体とした単純な植栽構成がまとめやすい
	景観調和機能	植栽形式は自然式植栽 植栽構成は、低木主体に中高木の組合せ。適宜地被植物(つる性植物)を用いる
交通安全機能	遮光機能	植栽形式は、狭小な植栽地では規則式植栽が一般的である 比較的広い植栽地が確保できる場合は、自然式植栽を採用する 植栽構成は、中木による1層、または低木を加えた2層が一般的だが、交差点部等状況に応じて高さなどを調整する
	視線誘導機能	植栽形式は、規則1式植栽が一般的である 植栽構成は、高木または中木の列植とし、連続性を確保するため同一規格の樹木を同一間隔で植栽する。樹高は1.5m程度以上とする
	交通分離機能	植栽形式は、規則式植栽が一般的。自然景観が卓越する区間で植栽地の幅が広い場合は、自然式植栽とするとよい 植栽構成は、低木の1層で、樹高は0.8m程度が一般的
	指標機能	周辺の植栽樹木に対して際立たせる必要から、この前後と異なる植栽形式としたり、大きな形状寸法の樹木を独立木として植栽する
	衝撃緩和機能	植栽形式は、周辺景観および植栽地の幅に応じて決める 植栽構成は、中木および低木による2層が望ましい
生活環境保全機能	交通騒音低減機能 大気浄化機能	植栽形式は、周辺景観および植栽地の幅に応じて決定する 植栽構成は、高木、中木および低木による3層以上とすることが望ましく、形状の異なる樹種を組み合わせた多層構造とする
自然環境保全機能	既存樹木保全機能 生物多様性機能	植栽形式は、周辺自然景観との調和を図るため自然式植栽とすることが望ましい 植栽構成は、森林保全の観点からソデ、マント植栽とし、中木および低木による2層構造とする
防災対策機能	防風等機能 防火機能	植栽形式は、自然式植栽が望ましい 植栽構成は、飛砂・吹雪防止の場合、樹林としたほうが効果が期待できる

出典：中島宏監修「道路植栽の設計・施工・維持管理」p111, 2012, 財団法人経済調査会
(元の出典『道路緑化技術基準・同解説』1988, 社団法人日本道路協会をもとに作成)

表 3-8 道路などの分類による植栽地と植栽形式など

道路などの分類	主な植栽地	植栽形式	配植・植栽構成	摘 要	
一般道路	<ul style="list-style-type: none"> ・都市のシンボルとなる道路 ・交通量が多い幹線道路 (3種 1~3級、4種 1・2相当)	歩道植樹帯	歩道植樹帯は規則式植栽を原則とし、幅員が広い場合は自然式植栽を併用 中央分離帯や環境施設帯には自然式植栽を併用	高木・中木・低木・つる性植物、草本類など(ただし、交差点、切り下げ部などでは視距を確保する)	<ul style="list-style-type: none"> ・中央分離帯や歩道植樹帯は、道路幅員に応じて標準地より広幅員にすることが可能 ・高木は樹冠を確保できる広さがある場合、交通安全に配慮して植栽する ・壁面には、植栽ブロックやつる性植物の登攀(とうはん)や絡むための補助施設を設置する
		中央分離帯			
		環境施設帯			
		交通島	規則式植栽・自然式植栽	高木・低木・草本類など	
		交差点			
	道路内緑地 壁面・その他の植栽地	規則式植栽と自然式植栽を併用	高木・中木・低木・つる性植物、草本類など		
	<ul style="list-style-type: none"> ・商店街、中心市街地などの道路 (3種 3・4級、4種 3・4級相当)	歩道植樹帯 植樹柵	規則式植栽が主体	高木・低木	<ul style="list-style-type: none"> ・交通量が多い区間は、植樹柵やロードトレリスを利用 ・周辺の景観などとの調和に配慮する
		道路内緑地 壁面・その他の植栽地	規則式植栽と自然式植栽を併用	高木・低木・草本類など	
	<ul style="list-style-type: none"> ・商店街、住宅街などの道路 (3種 5級、4種 4級相当)	歩道植樹帯 植樹柵	規則式植栽を基本に自然式植栽を併用	高木・低木・草本類など	<ul style="list-style-type: none"> ・狭い幅員の場合、植樹柵・ロードトレリスを利用する
	<ul style="list-style-type: none"> ・田園地帯や山間部の道路 (3種、4種の道路)	歩道植樹帯 植樹柵、壁面など	規則式植栽が主体	高木・低木・つる性植物、草本類など	<ul style="list-style-type: none"> ・高木による視線誘導、周辺景観との調和などに留意する ・法面の安定に配慮し、法枠などを利用して植栽する
法面		自然式	高木・中木・低木・つる性植物など		
自動車専用道路	インターチェンジ	規則式植栽と自然式植栽を併用	高木・中木・低木・シバ類など	<ul style="list-style-type: none"> ・ランドマークとなる高木、視線誘導の植樹帯など機能に応じて選択 	
	中央分離帯	規則式植栽	中木・つる性植物	<ul style="list-style-type: none"> ・視線誘導、防眩などの機能に応じて選択 	
	路肩	規則式植栽と自然式植栽を併用	高木・中木・低木・シバ類など	<ul style="list-style-type: none"> ・中木は、植栽幅員や沿道の状況に応じて使用 	
	法面	同上	同上	<ul style="list-style-type: none"> ・法面保護、沿道の景観との調和、視線誘導などの機能に応じて選択 	
	サービスエリアなど	同上	同上	<ul style="list-style-type: none"> ・側道やパーキング、休憩、展望などの計画地の内容に応じて選択 	

出典：中島宏監修「道路植栽の設計・施工・維持管理」p112, 2012, 財団法人経済調査会