

川崎市街路樹管理計画

平成 30 年 3 月

川崎市

目 次

I	序章	
1.	背景	1
2.	上位計画	1
3.	関連法令	2
4.	街路樹の機能	4
II	現状と課題	
1.	川崎市の街路樹の現状	6
2.	現状の課題	7
III	街路樹管理計画の内容	
1.	計画策定の目的	10
2.	基本方針	10
3.	取組の方向性	11
	取組 1 計画的な街路樹再生による安全な歩行空間の確保	
	取組 2 川崎をブランディングする街路樹による「まちづくり」	
	取組 3 街路樹管理情報の活用による適正な維持管理の実施	
4.	取組を支える手法	27
5.	スケジュール	28

I 序章

1. 背景

街路樹は、道路法（第2条の2）の「道路の附属物」として位置づけられており、景観向上機能や緑陰形成機能、防災機能など複数の機能を有しています。特に都市部においては、景観を形成し、都市の風格を醸し出すとともに緑のネットワークの軸線、四季のうつろいや緑陰の提供など、様々な機能が期待される重要なグリーンインフラとなっています。

本市では、高度成長期に大気汚染等による環境の悪化が課題となり、環境対策として昭和47年に緑化大作戦をスタートさせるなど、緑の「量の拡大」に取り組んできました。（図-1）

しかしながら、植栽後相当年数が経つ街路樹については、大径木化や老木化が進んできており、様々な弊害を引き起こしており、平成25年5月に発生したケヤキ街路樹の倒木を契機として、街路樹管理における取組の再構築が必要となっています。

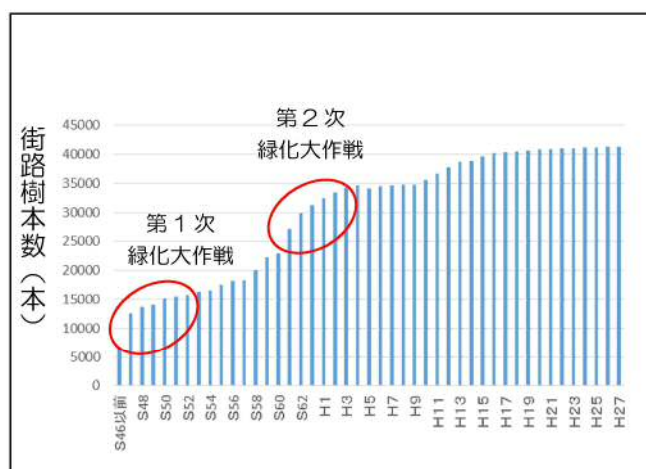


図-1 街路樹本数の推移



武蔵小杉駅付近（川崎駅丸子線）で発生したケヤキの倒木

2. 上位計画

「街路樹管理計画」は、緑に関する総合計画である「川崎市緑の基本計画」において、以下のように位置付けています。

「川崎市緑の基本計画」

基本施策・・・Ⅱ 緑の空間づくり

プロジェクト・・・⑩ 緑と水をつなげるエコロジカルネットワーク形成プロジェクト

実施施策 26・・・街路樹・グリーンベルトの充実と適正管理

3. 関連法令

街路樹は道路法第2条により「道路の附属物」として位置づけられており、車両や歩行者の支障にならないように一定の空間の確保が必要となります。

街路樹の位置づけ（道路法、道路構造令、道路緑化技術基準）

街路樹に係る主な基準等には、道路法、道路構造令、道路緑化技術基準があげられます。（表-1、図-2）

表-1 街路樹に係る基準等の体系の概要

- 道路法第29, 30条に基づき、国道等の構造の技術的基準を道路構造令で規定
- 道路構造令の一般的技術的基準を踏まえ、道路環境等の分野ごとに技術基準を策定
- 道路環境分野の技術基準の一つに、道路緑化技術基準が位置づけられている。

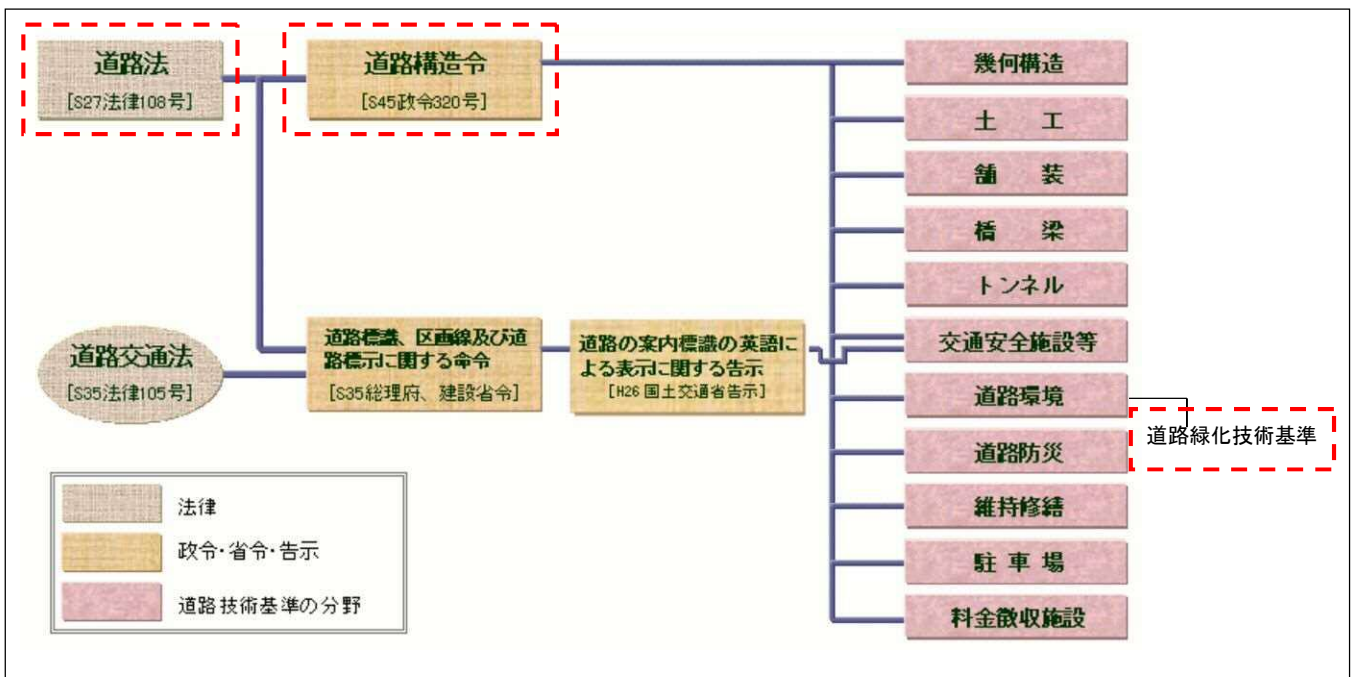


図-2 街路樹管理に係る道路技術基準の体系

○道路緑化技術基準の改正（平成 27 年 3 月改正）

道路緑化技術基準

本基準は、「道路緑化の一般的技術的基準を定め、その合理的な整備及び管理に資すること」を目的として制定されています。

現行基準は、道路の景観の向上や沿道の生活環境の保全等のため、道路緑化が積極的に推進され、一定の緑化ストックが形成される一方で、社会環境の変化に伴い、いくつかの課題（表-2）が顕在化し、また、昭和 63 年以降改正されておらず、仕様、性能、解説が混在している状態でありました。

そこで、同基準は、これらの課題に対応すべく、平成 27 年 3 月に改定されました。

改正の方向性として、『道路交通機能の確保を前提にしつつ、緑化に求められる機能を総合的に発揮させ、「道路空間や地域の価値向上」に資するよう道路緑化に努める』ものと、示されています。

改正の特徴としては、①地域特性を考慮した適切な植栽構成に転換、②交通安全の確保等を明記、③管理基準の明確化、更新の規定を追加、の 3 点があげられます（表-3）。

道路緑化技術基準の改定の概要

表-2 街路樹管理における課題の顕在化

- | |
|--|
| ①植栽構成の画一化
②剪定・除草が行き届かず、見通しの阻害、通行の支障、景観の悪化
③高齢木の増加により倒木や落枝の発生 |
|--|

表-3 道路緑化技術基準の改訂の概要

- | |
|--|
| ①地域特性を考慮した適切な植栽構成に転換
②交通安全の確保等を明記
③管理基準の明確化、更新の規定を追加 |
|--|

4. 街路樹の機能

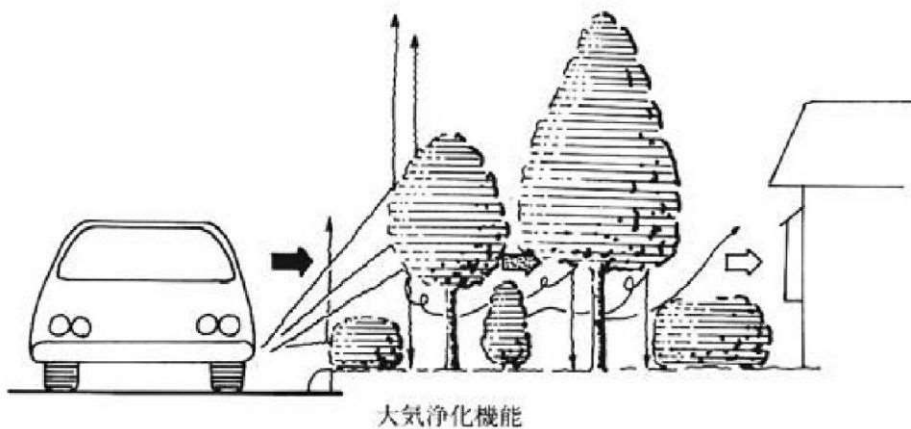
街路樹には、以下に示すような機能があります。

①景観向上機能

街路樹自体が装飾物となり景観を向上させる機能と景観的に好ましくないものを隠す目隠しの機能がある。

②環境保全機能

自動車騒音に対する障壁となる機能と NOx 等を吸着するといった大気の浄化機能がある。



大気浄化機能

図-3 生活環境保全機能のイメージ

③緑陰形成機能

日射の遮蔽、蒸散による顕熱の潜熱化、放射冷却の抑制、風速低減といった機能がある。

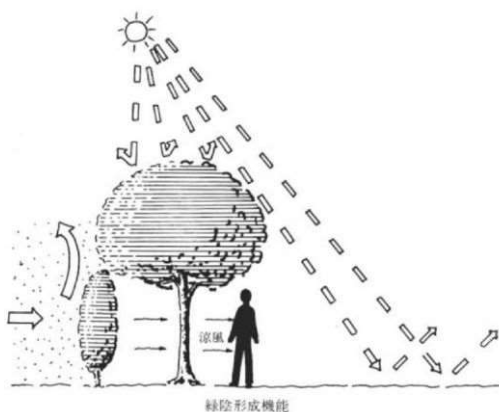


図-4 緑陰形成機能のイメージ



資料) 道路緑化技術基準・同解説

④交通安全機能

視線を誘導し、道路の進行方向を分かりやすくさせる機能がある。



交通安全機能のイメージ

資料) 道路緑化技術基準・同解説

⑤防災機能

風速の低減による飛砂等の効果、火災の延焼を防ぐ機能がある。



(a) 飛砂防止・吹雪防止機能

(b) 火災延焼防止機能

図-5 防災機能のイメージ

資料) 道路緑化技術基準・同解説

Ⅱ 現状と課題

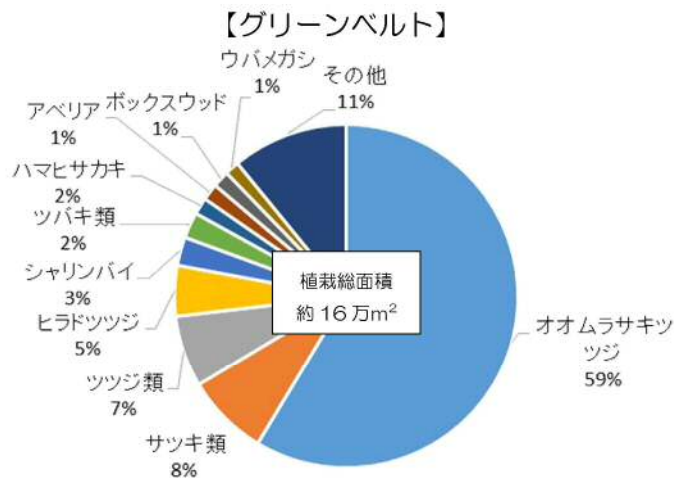
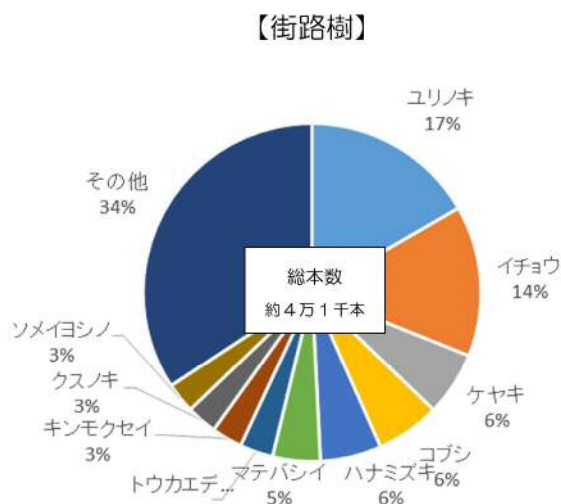
1 川崎市の街路樹の現状

本市の街路樹は平成28年には約41,000本、樹種は95種、樹種別本数では、ユリノキ、イチョウ、ケヤキ、コブシ、ハナミズキが上位を占めており、上位10種で市内の街路樹総本数の約65%を占めています。グリーンベルトは植栽総面積が約160,000m²となり、オオムラサキツツジがグリーンベルト植栽総面積の約60%を占めています。これらは、景観を形成し、都市の風格を醸し出すとともに緑のネットワークの軸線、四季のうつろいや緑陰の提供など、様々な機能が期待される重要なグリーンインフラとなっています。

また、本市における市域に占める街路樹密度は他都市との比較では上位となっています。(表-4、表-5、図-6、図-7、図-8)

表-4 川崎市における街路樹

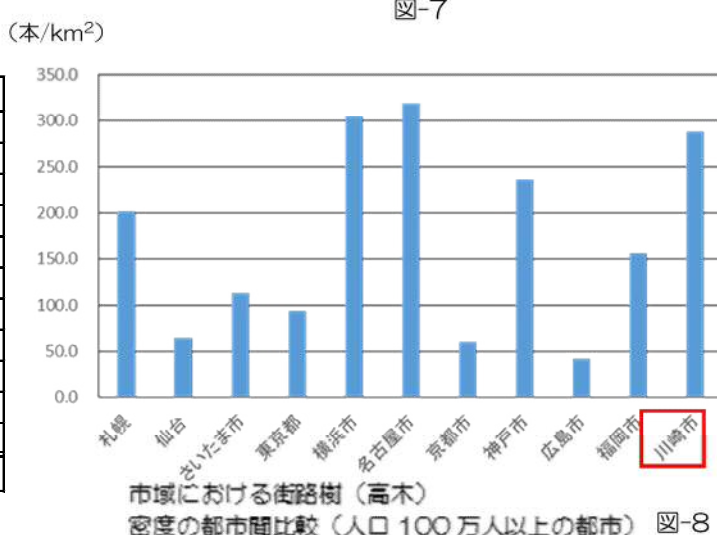
街路樹本数	41,304
植栽延長(km)	229
路線数	408
樹種	95



(本/km²)

	樹種	本数(本)	構成比
1	ユリノキ	6,883	16.7%
2	イチョウ	5,955	14.4%
3	ケヤキ	2,543	6.2%
4	コブシ	2,532	6.1%
5	ハナミズキ	2,412	5.8%
6	マテバシイ	1,889	4.6%
7	トウカエデ	1,314	3.2%
8	キンモクセイ	1,214	2.9%
9	クスノキ	1,209	2.9%
10	ソメイヨシノ	1,196	2.9%
	その他	14,157	34.3%
	合計	41,304	100.0%

表-5 樹種別本数・構成比 上位10種



2 現状の課題

本市の街路樹は、植栽後相当年数が経過しているものも少なくなく、大きく成長した街路樹は、都市空間に潤いをもたらし良好な景観を創出するなど多様な役割をはたしています。一方で一部の街路樹においては、生育環境の制約から必要以上の強剪定などにより樹勢が悪化して倒伏の危険性が生じたり、根系が舗装を盛り上げ歩行者等の通行に影響を及ぼしたりする課題などが発生しています。

①大径木化や老木化による倒木

大径木化や老木化した街路樹は、維持管理に伴う強剪定や地下埋設物の管理に伴う根の切除などによる樹勢の悪化や腐朽のため倒木に至る事例が発生しています。



腐朽による樹木の倒木の様子

②根上がりによる通行障害

生育する街路樹の大きさに対して、植栽枿等が狭小である場合や、土壌条件が生育に適していない場合では、根が舗装等を持ち上げる根上がりが発生し、歩行者等の通行の障害となっています。



舗装を持ち上げる根上がりの発生



狭小な植栽枿のため根上がりが発生

③落枝や幹枝のはみ出しによる車両との接触

街路樹の成長にともない、太い枝や幹がはみ出し車両に接触する事故が発生しています。また、隣接する住宅等に枝が接触するなど、道路交通や市民生活に支障をきたしています。



幹枝のはみ出しによる車両との接触

④交通安全施設等への影響

成長した街路樹によりドライバーが他の車両や歩行者等の存在・挙動を把握しにくい状況となることや、信号機や道路標識、街路灯等が隠されるなど、交通安全上の支障となっています。



街路灯が隠されている様子



道路標識が隠されている様子

⑤道路空間とのバランスが悪い街路樹

植栽から年数が経過し、道路空間と比較して大きく成長したことにより、道路空間とのバランスがくずれたり、必要以上の強剪定に伴う樹形の乱れによる景観の悪化を招いています。



必要以上の強剪定による景観の悪化



道路空間とのバランスがくずれた街路樹

⑥限られた維持管理費による対応

街路樹の成長とともに維持管理費が増加するため、これまでは、剪定の時期や頻度の見直しにより効果的・効率的な維持管理に努めてきましたが、今後の樹木の成長を考慮すると、適切な維持管理を継続することが困難な状況に陥るおそれがあります。



高所作業車による剪定状況

Ⅲ 街路樹管理計画の内容

1 計画策定の目的

本計画は、街路樹がもつ多様な機能を総合的に発揮させるため、地域特性に即した効果的な維持管理を推進することを目的とします。

2 基本方針

街路樹の安全性を優先とした魅力ある街路樹を創出するため、「市民にやさしい歩行空間の確保」「都市魅力の向上」「適正な維持管理の実施」を柱とした方針により緑の「質の向上」を図ります。

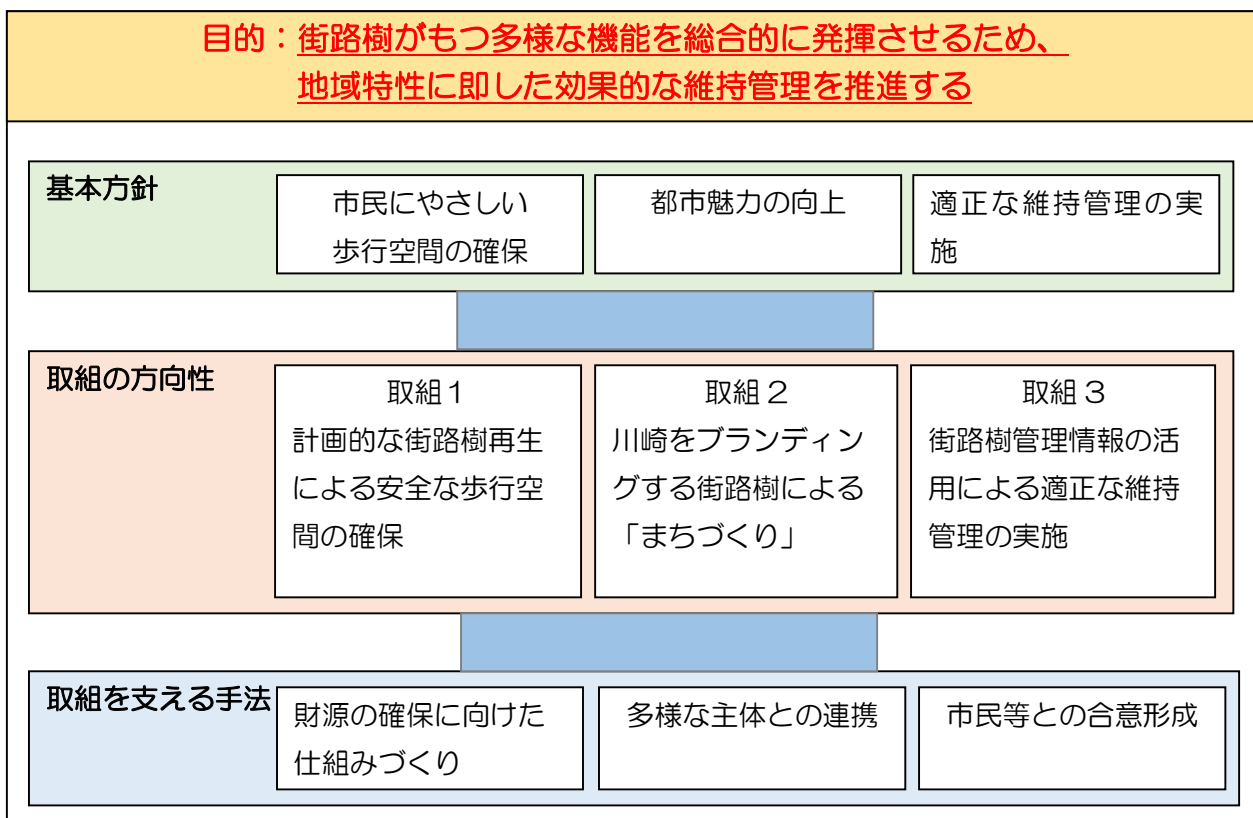


図-9 計画の概念図

4 取組の方向性

取組 1 計画的な街路樹再生による安全な歩行空間の確保

【関連課題：①②⑤⑥】

◆各区における歩道幅員が十分に確保されていない路線や根上がりが連続している路線を中心に対処策を講じ、道路利用者の安全性や良好な歩行空間を確保します。

歩道の幅員が狭いなど歩行者等の通行に支障となっている表-6 に示す路線については、地域住民との合意形成を図りながら、植栽基盤の改善や街並みと調和する樹種に更新することなどの対応策を講じることにより、道路利用者の安全性や良好な歩行空間を確保していきます。

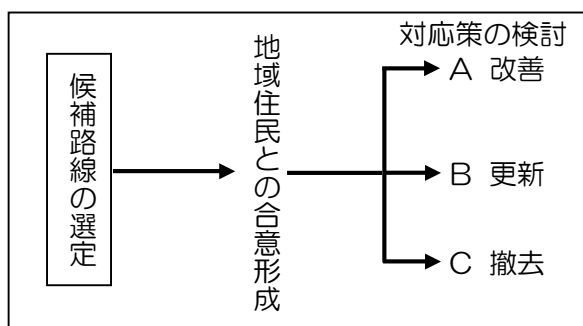


図-10 対応策のフロー

A 改善

街路樹の植栽柵はできる限り広く確保することが望ましいが、広くすることが難しい場合には、歩道下部の土壌改良や、防根シート等による根止めなどの対策を実施し、根上がりなどの通行障害の問題を解消するとともに樹勢の回復を図ります。

具体的な対応策A：改善

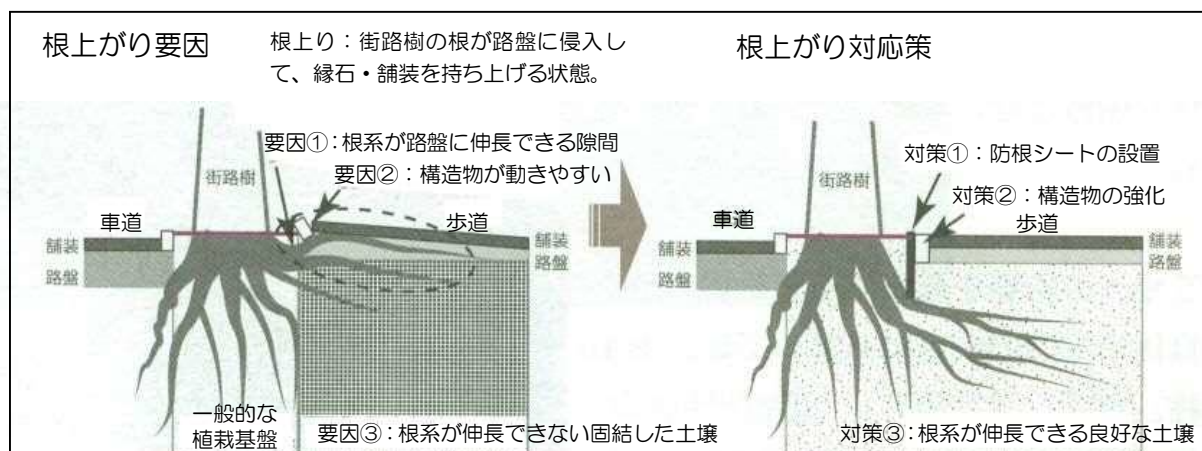


図-11 舗装面下の有効土層の確保等

B 更新

更新にあたっては、地域住民等の意向に配慮するとともに、街路樹に求められる機能を再考し、計画的かつ段階的に実施していきます。

また、樹種の選定にあたっては、歩道の幅員、植栽地の状況、周辺環境との整合などを勘案するとともに、狭隘な生育空間においては、生長の遅い樹木や中低木への変更などについても検討します。



更新前



更新後

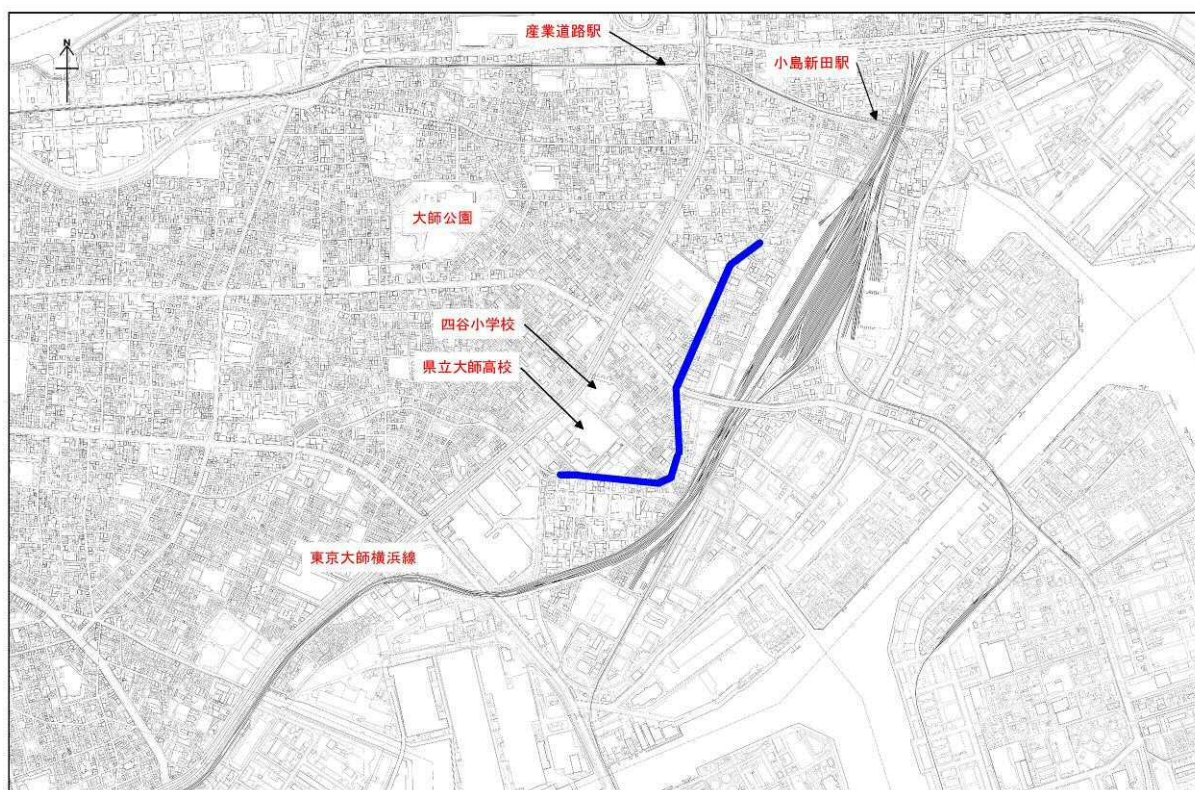
C 撤去

安全な通行や見通しの確保を図るため、必要な有効幅員（原則有効幅員 2.0m以上）が確保できない狭幅員歩道や、信号機、道路標識などに近接した街路樹については、地域住民の意向を踏まえ、撤去や間引きについても検討します。

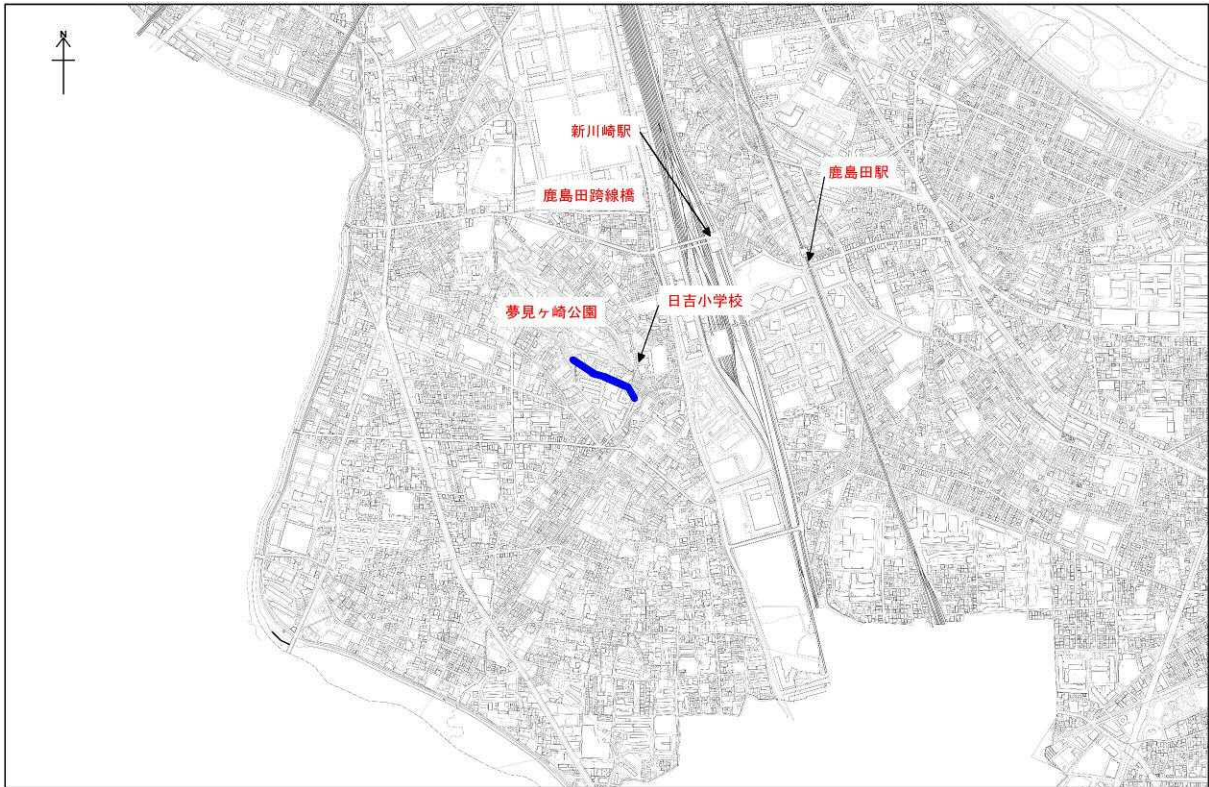
表-6 更新・撤去候補路線一覧表

区	路線名	樹種
川崎区	塩浜 17 号線、塩浜 4 号線、日ノ出 8 号線	クロガネモチ
幸区	南加瀬 23 号線	ソメイヨシノ、トチノキ、クスノキ
中原区	上小田中 207 号線、北見方 207 号線	ユリノキ
高津区	宮内新横浜線	トウカエデ
宮前区	鷺沼線ほか	ソメイヨシノ
多摩区	寺尾台 22 号線	ユリノキ
麻生区	細山線 (I)	ユリノキ
	県道稲城読売ランド前停車場線	ユリノキ

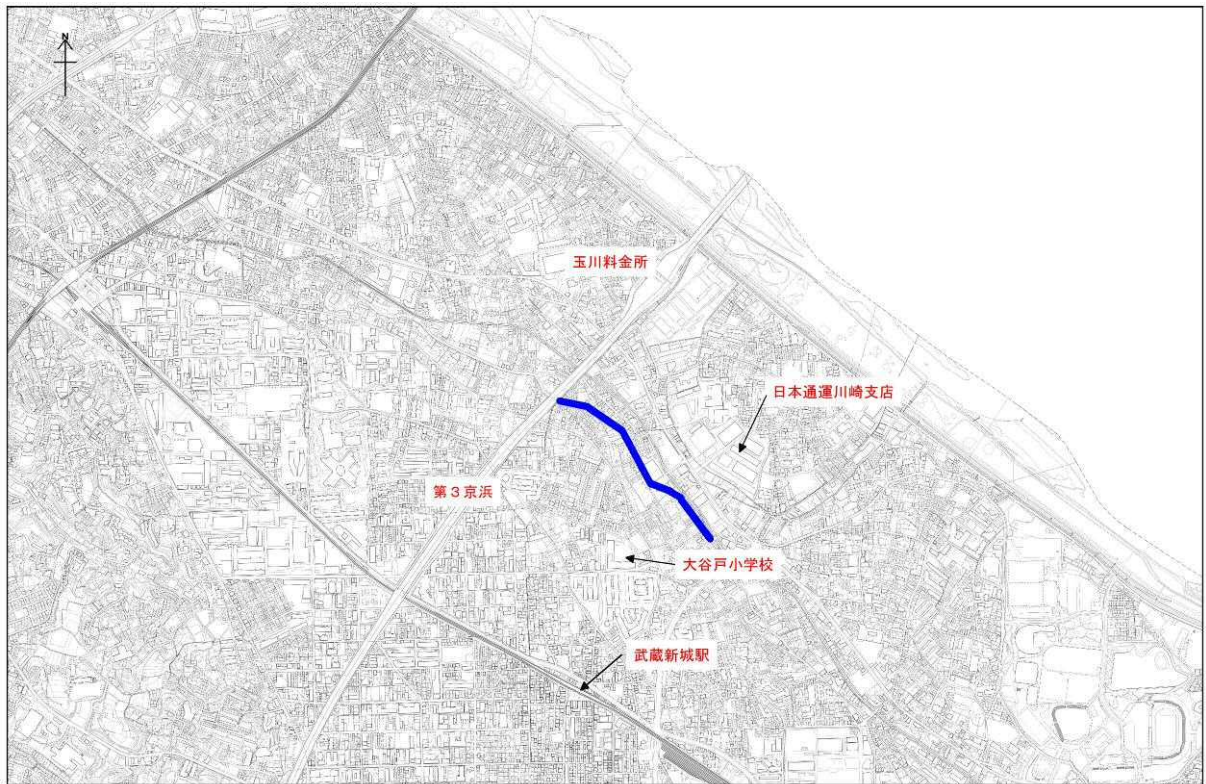
【川崎区】塩浜 17 号線、塩浜 4 号線、日ノ出 8 号線



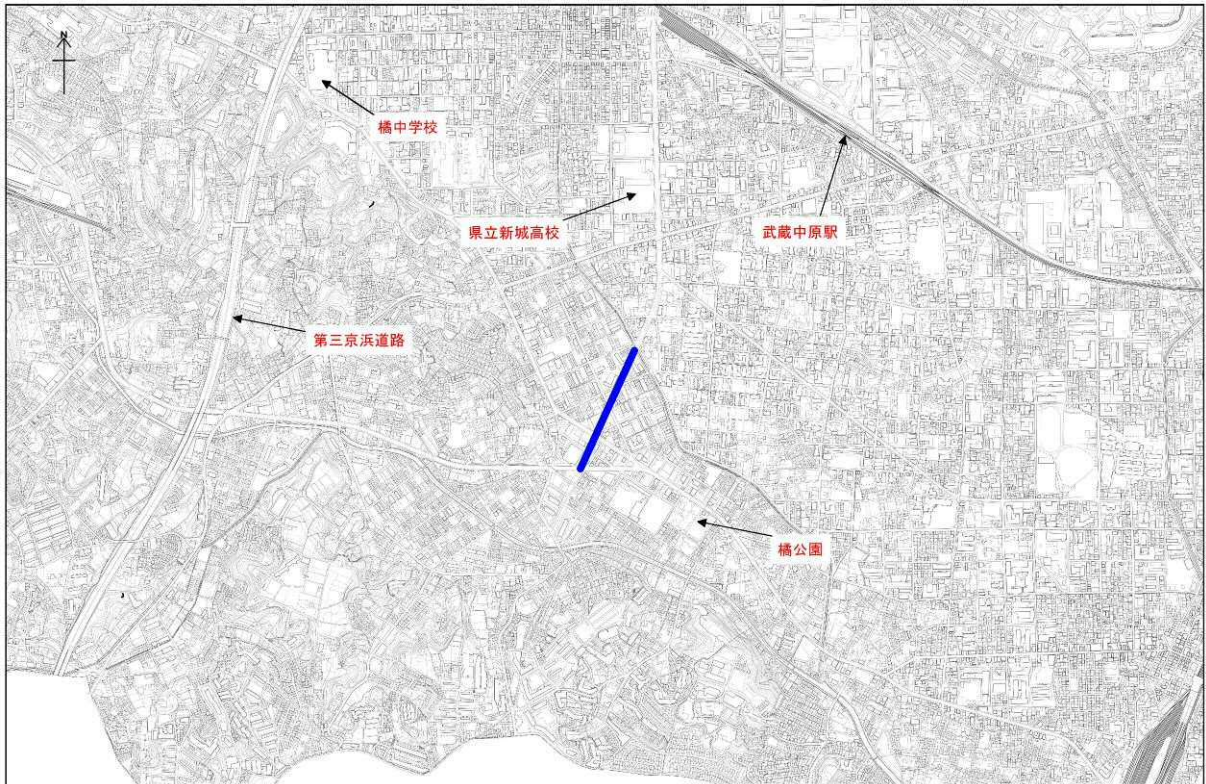
【幸区】南加瀬 23 号線



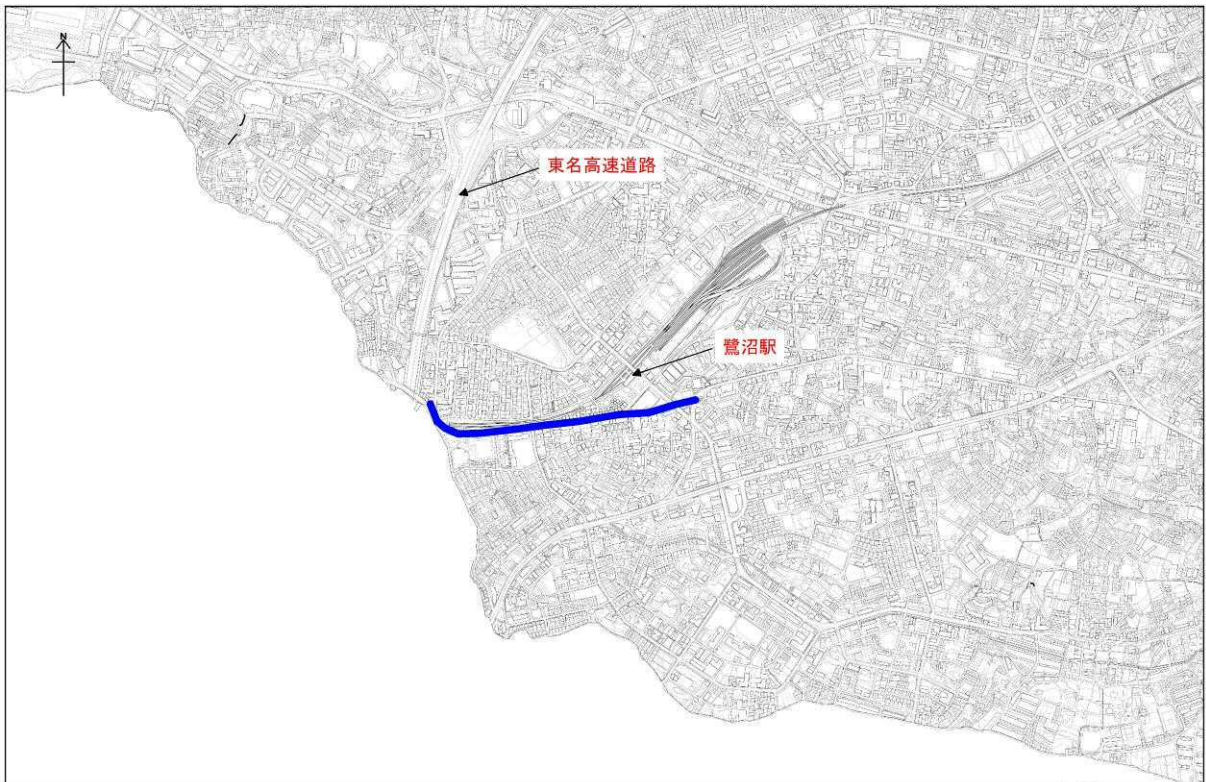
【中原区】上小田中 207 号線、北見方 207 号線



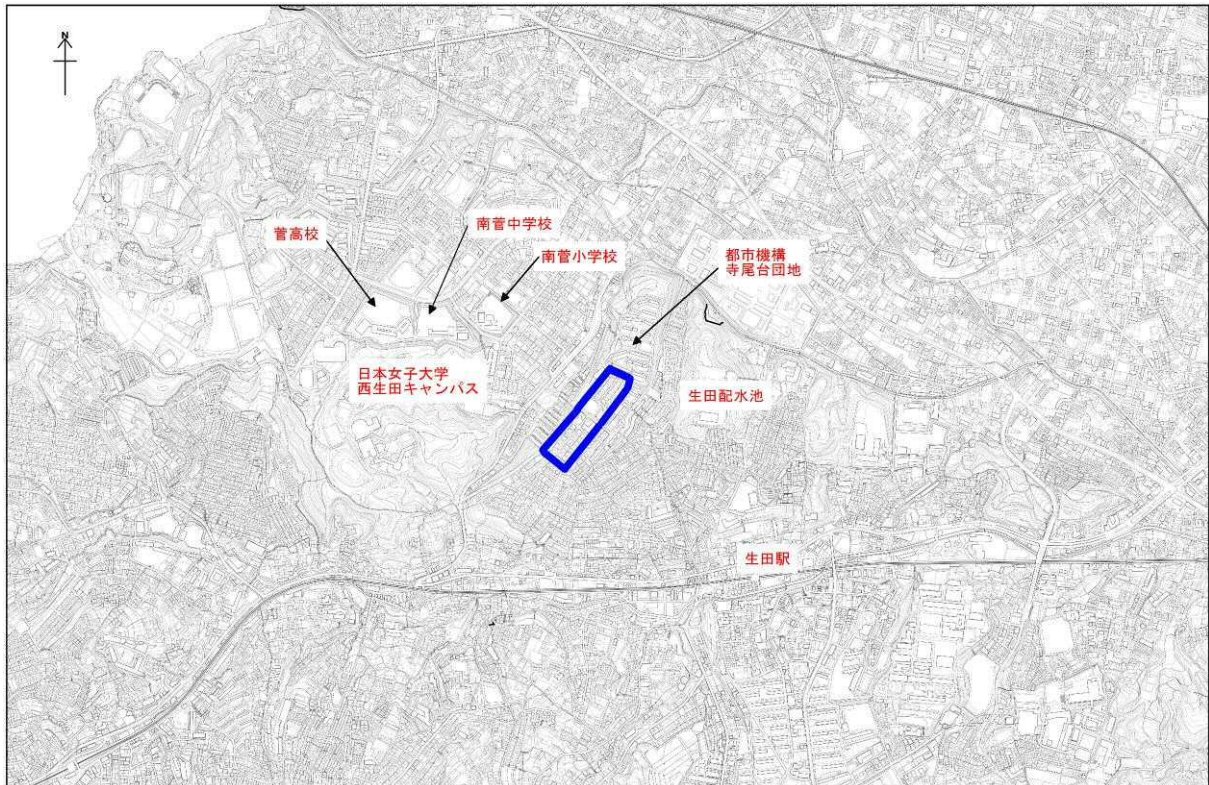
【高津区】 宮内新横浜線



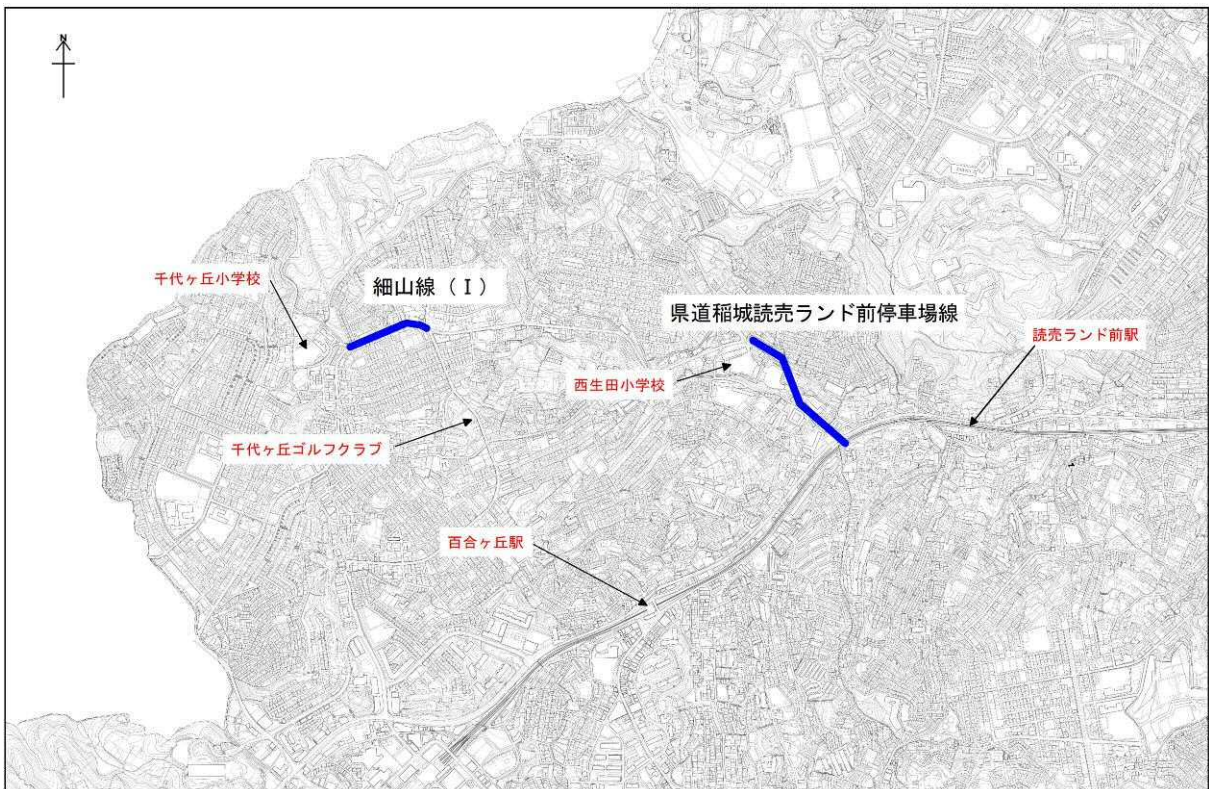
【宮前区】 鷺沼線ほか



【多摩区】寺尾台 22 号線



【麻生区】細山線（I）、県道稲城読売ランド前停車場線



取組 2 川崎をブランディングする街路樹による「まちづくり」

【関連課題：①③④⑤⑥】

◆シンボルとなる並木の設定により都市の魅力向上を図ります。

・シンボルとなる並木の設定

各区において緑化推進重点地区などの景観的に特に重要な街路樹と認められる表-7 に示す区間については、シンボルとなる並木として設定し、定期的な剪定等による樹形管理の実施などにより統一美を発揮できる街路樹として管理します。

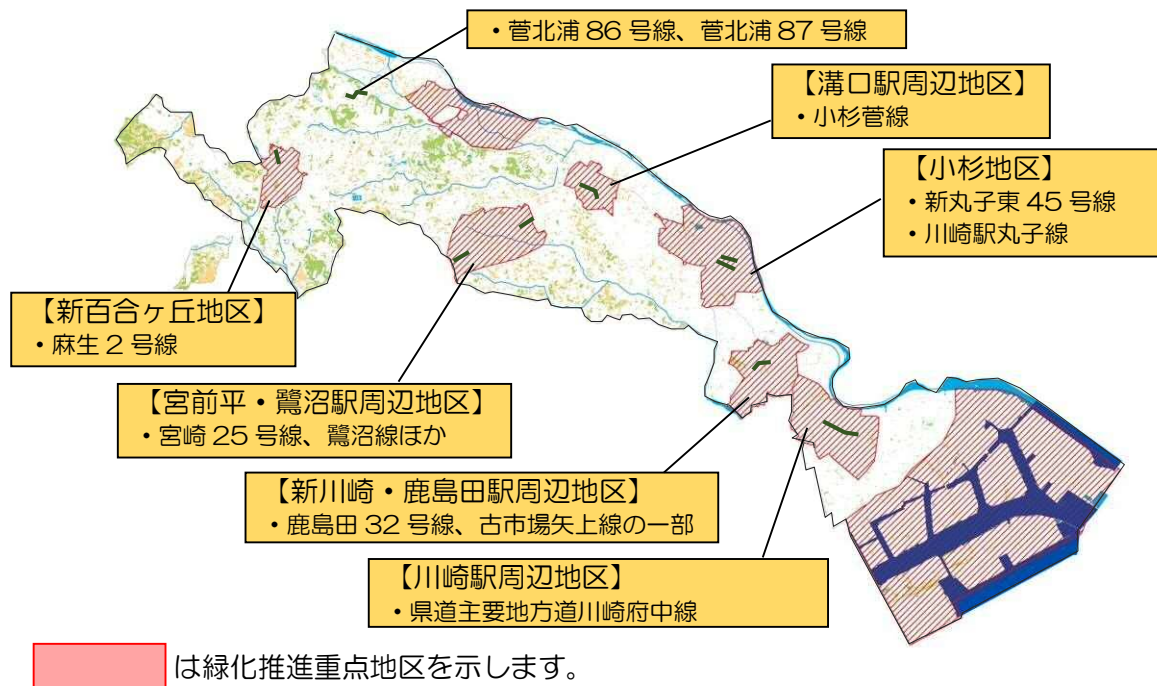


図-12 各区におけるシンボルとなる並木



麻生 2 号線のモミジバフウの並木



市役所前通りのイチョウの並木

街路樹の統一美

街路樹の連続性と統一性を図るため、個々の樹木の美しさとともに、統一美を効果的に発揮させる維持管理に努めます。

- 樹種、樹形、大きさが同様の樹形であること。
- 枝葉の密度が均一であること。
- 樹木が傾いていないこと。
- 植栽の間隔が同一間隔であること。

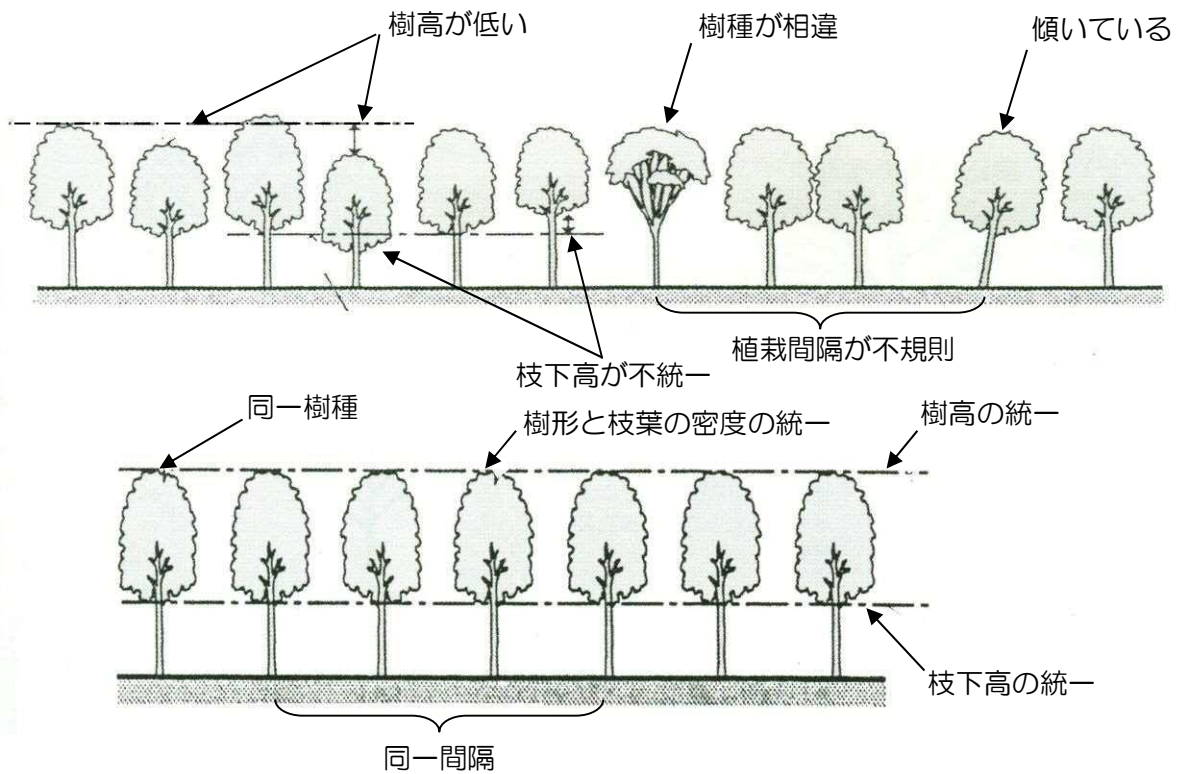


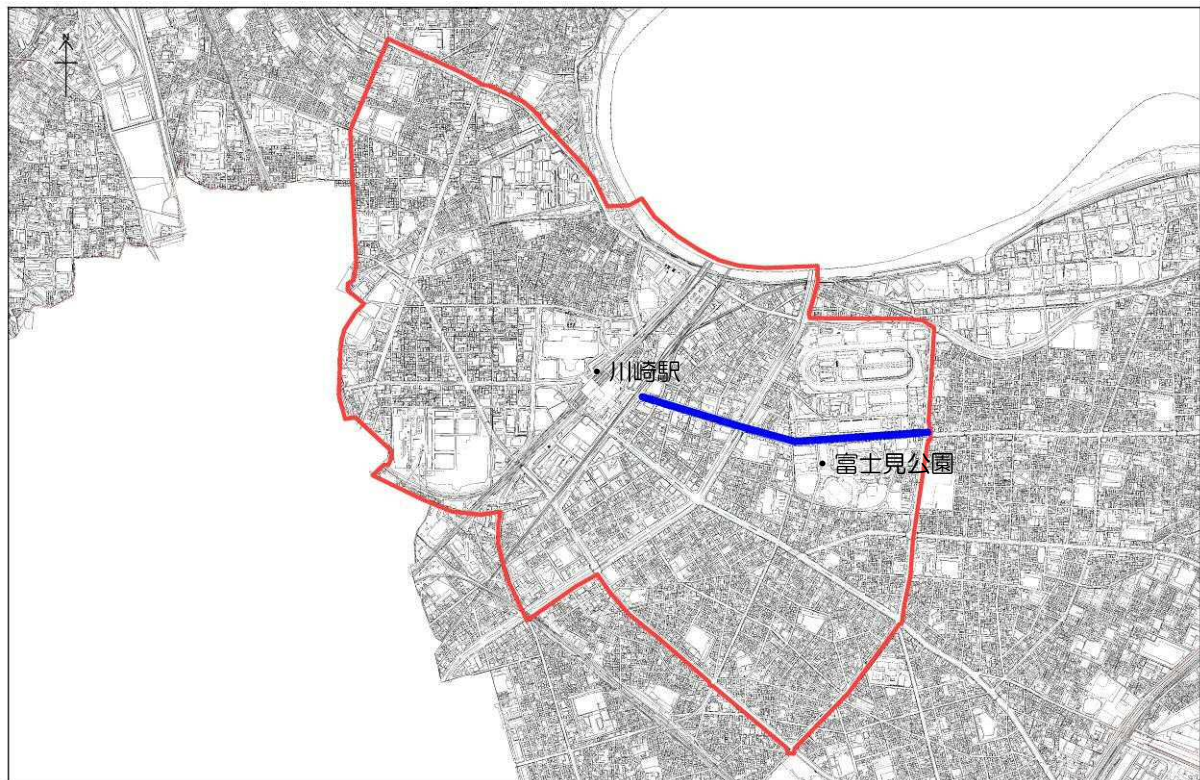
図-13 街路樹の統一美

表-7 シンボル並木路線一覧表

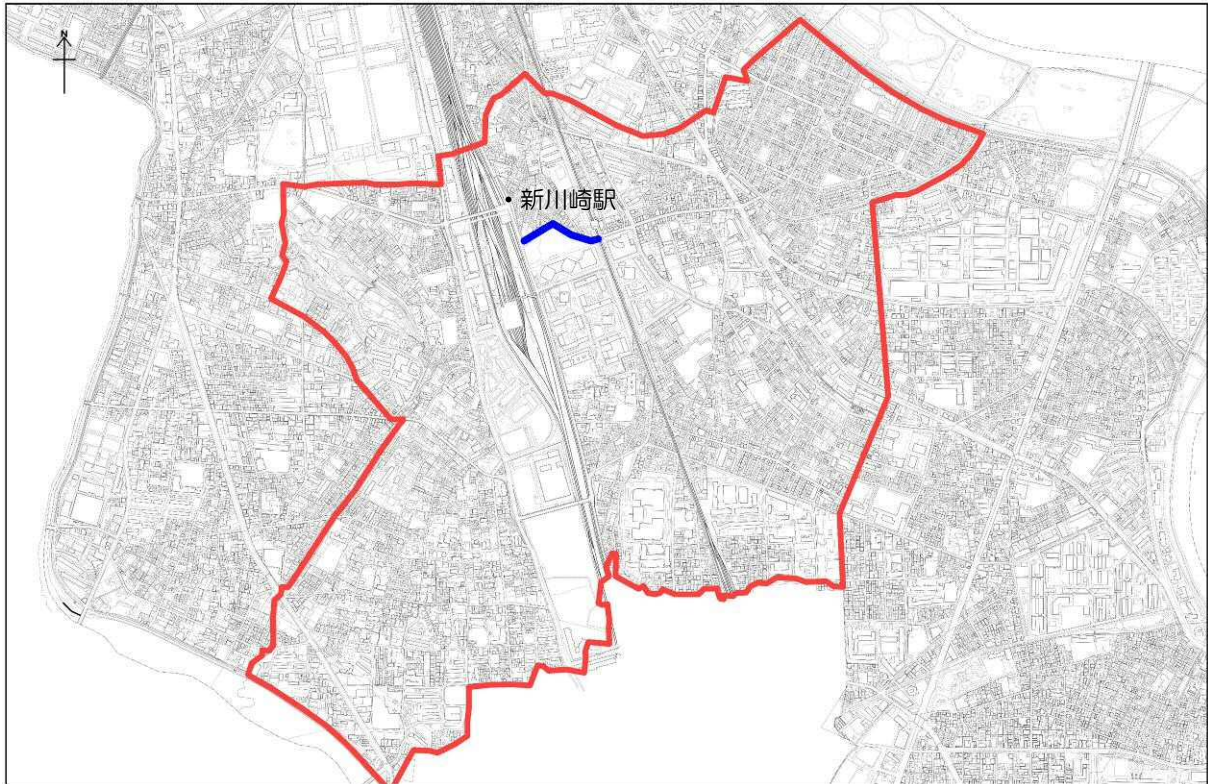
区	路線名	樹種
川崎区	県道主要地方道川崎府中線	イチョウ、ケヤキ
幸区	鹿島田 32 号線、古市場矢上線の一部	ホルトノキ、ドイツトウヒ
中原区	新丸子東 45 号線、川崎駅丸子線	ケヤキ
高津区	小杉菅線	ケヤキ
宮前区	宮崎 25 号線、鷺沼線ほか	ソメイヨシノ
多摩区	菅北浦 86 号線、菅北浦 87 号線	ケヤキ
麻生区	麻生 2 号線	モミジバフウ

※ で示すエリアは、緑化推進重点地区を示します。

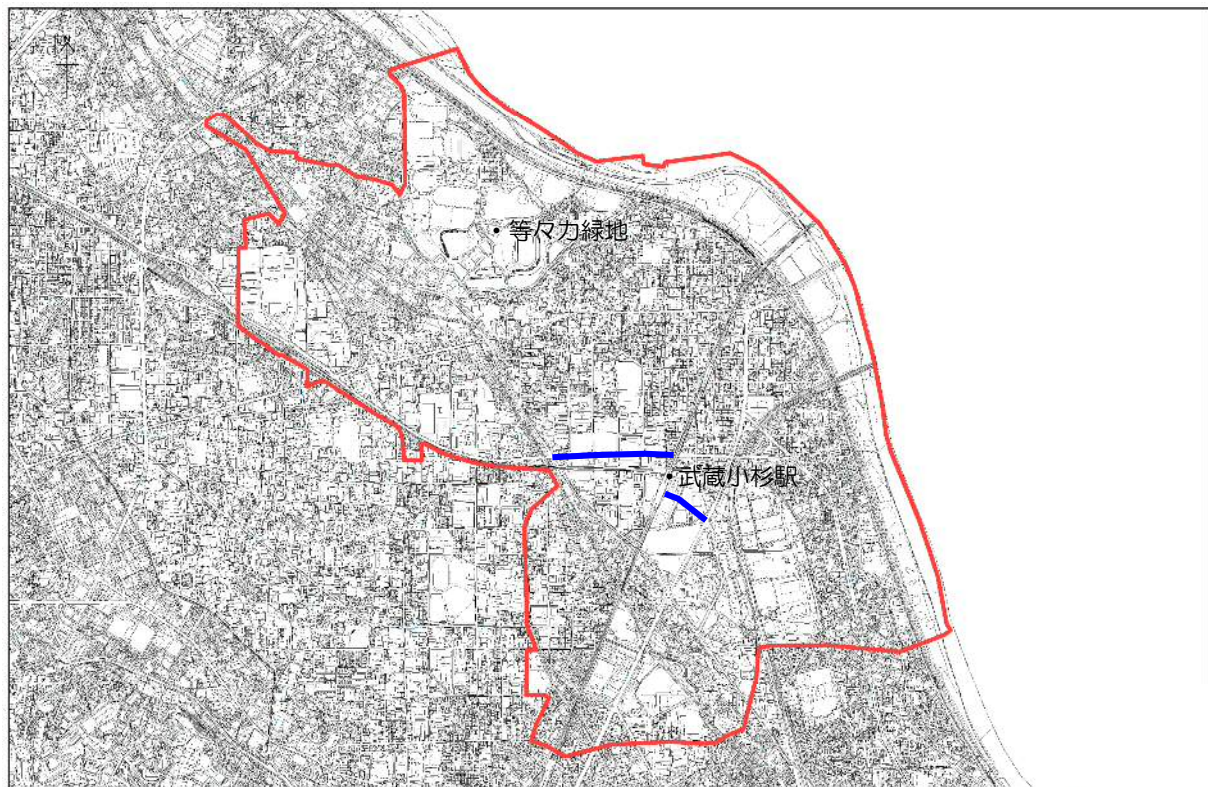
【川崎区】 県道主要地方道川崎府中線



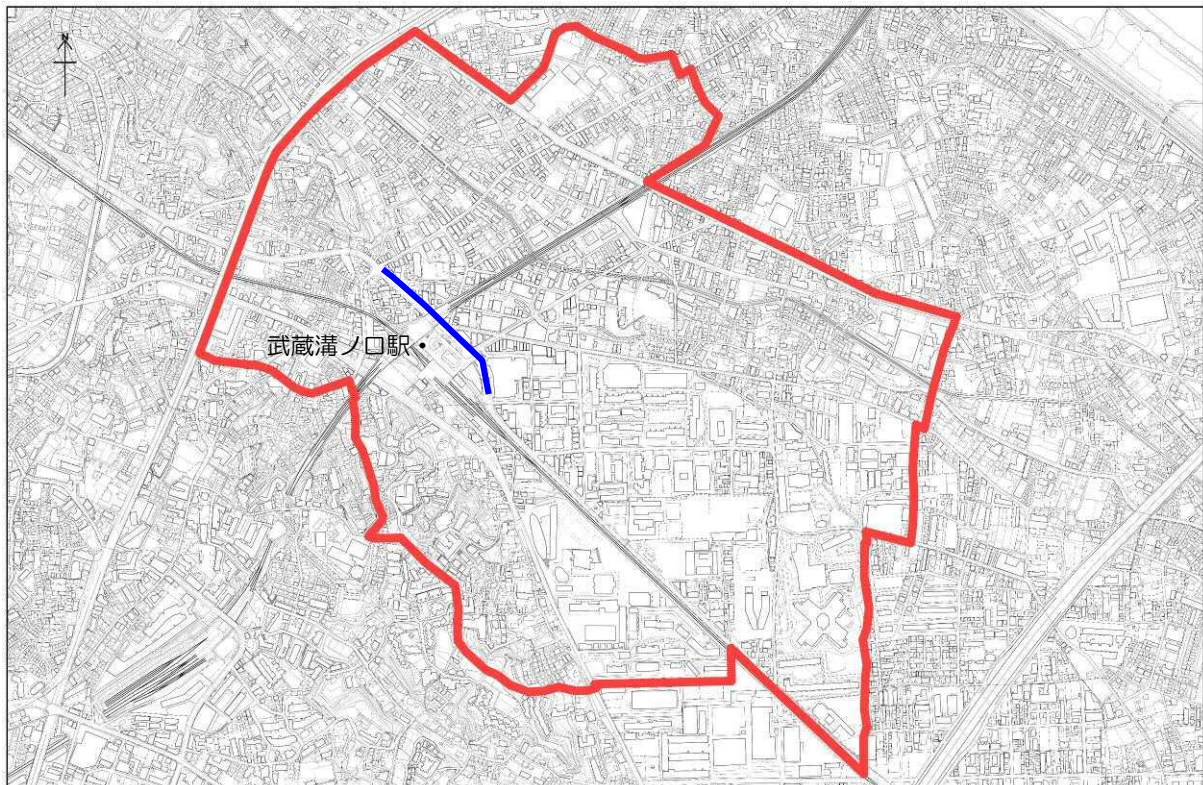
【幸区】鹿島田 32 号線、古市場矢上線の一部



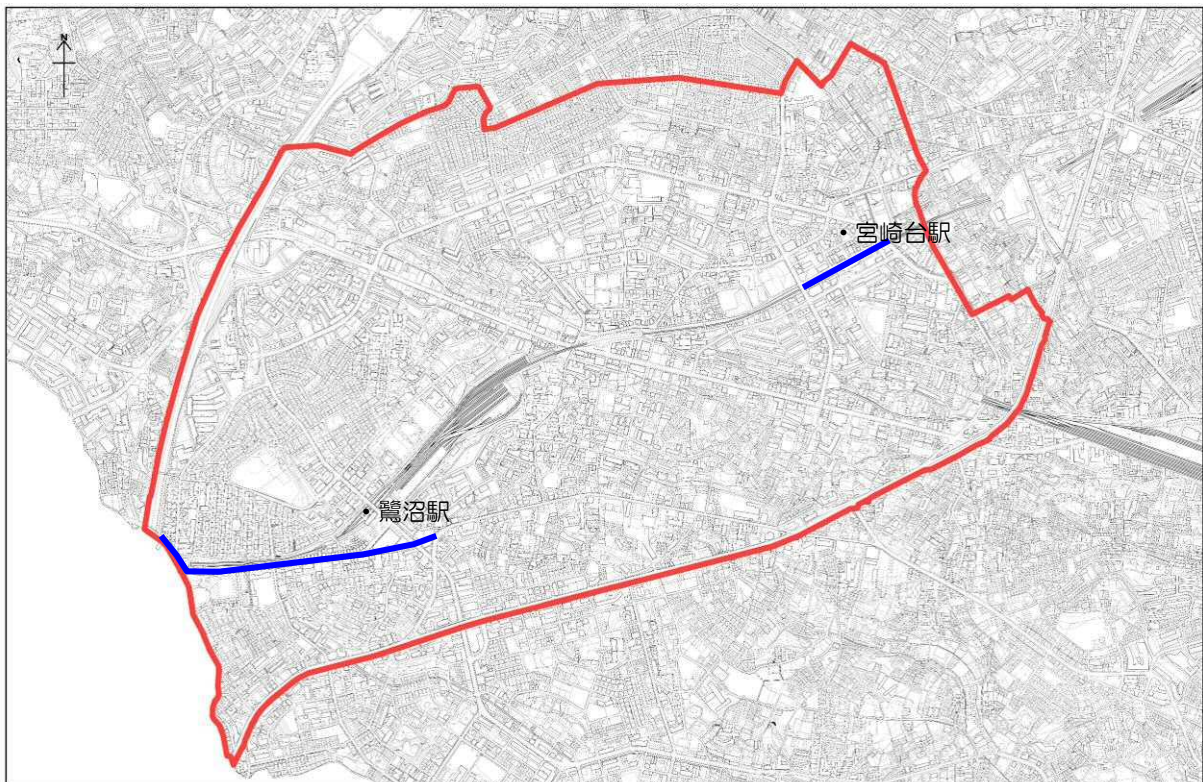
【中原区】新丸子東 45 号線、川崎駅丸子線



【高津区】小杉菅線



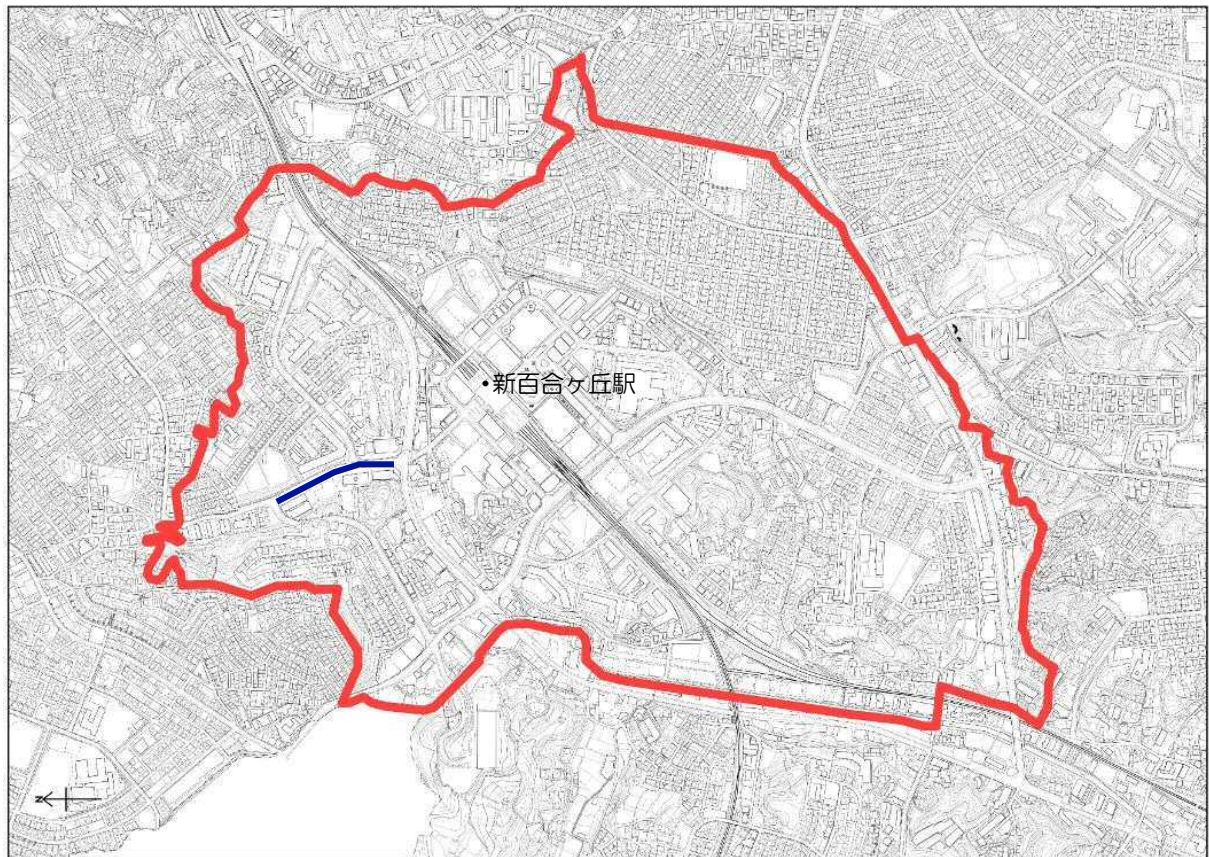
【宮前区】宮崎 25 号線、鷺沼線ほか



【多摩区】 菅北浦 86 号線、菅北浦 87 号線



【麻生区】 麻生 2 号線



取組 3 街路樹管理情報の活用による適正な維持管理の実施

【関連課題：②③④⑤⑥】

- ◆生育環境を踏まえた適切な頻度による剪定や刈込等を実施します。
- ◆街路樹の生育状況を把握し不健全と判断された樹木については速やかに撤去し、必要に応じて再植栽を行います。
- ◆街路樹台帳を整理し、適宜、更新し、街路樹の状況を把握します。

- 街路樹を健全に保ち、かつ街並みの景観向上など街路樹の機能を効果的に発揮させるために、定期的な剪定や刈込、除草等を行います。剪定にあたっては、樹種毎の特性や生育環境を踏まえ、概ね1年から3年に1回の頻度を目標に実施し、街並みと調和の取れた樹形を維持します。また、刈込や除草については、交差点周辺における見通しや歩行者等の通行障害とならるように配慮します。
- 巡回点検等により、街路樹の生育状況を把握し、必要に応じて専門家による診断等を行うことで健全性を確認し、不健全な樹木については、速やかに撤去を行うとともに、適宜、再植栽を実施します。
- 日常管理、点検、診断、対応のサイクルにより、管理情報を街路樹台帳に蓄積し、それを活用しながら適正な維持管理を実施します。

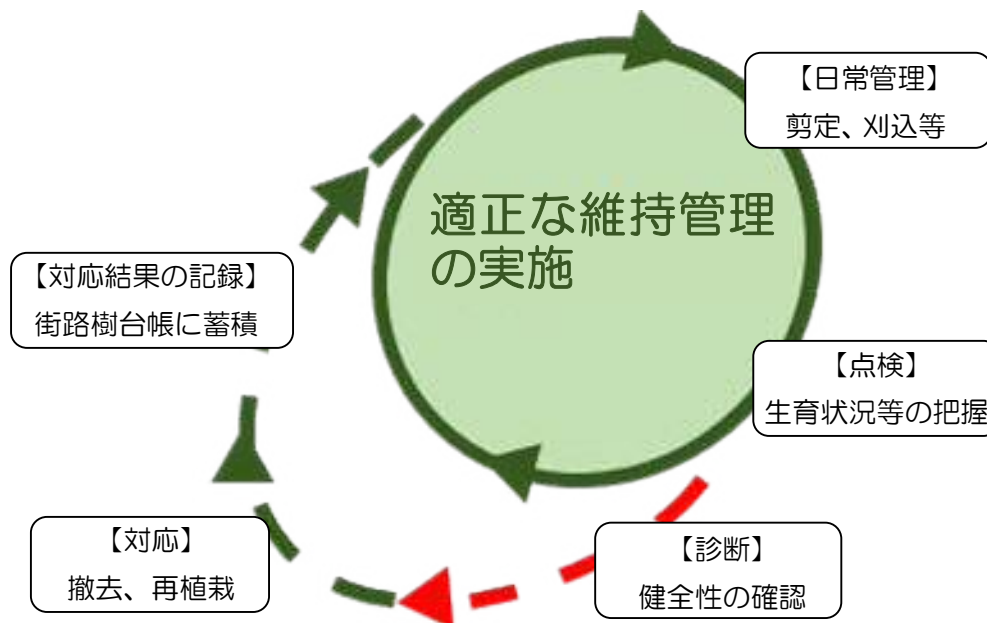


図-14 適正な維持管理の実施サイクル（概念図）

(1) 街路樹の管理

・内容

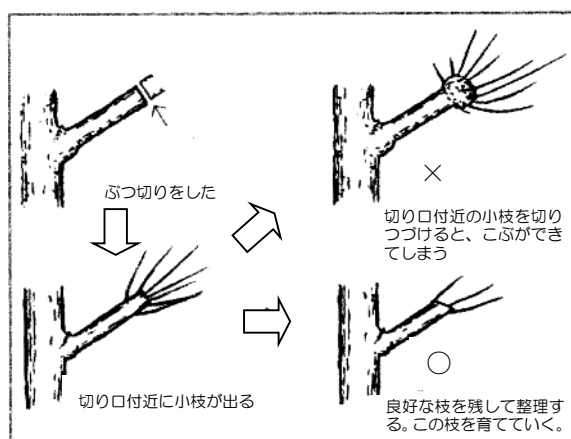
美観の保持、樹形・樹姿の調整、病虫害防除、台風等の対策等を目的として、適切な時期及び手法にて剪定管理を実施します。

表-8 街路樹の主な剪定手法

剪定名	切る場所・部位	目的・概要
切詰剪定	枝の中間	樹冠を小さくしたり、萌芽する新たな枝葉によって樹冠を形成する際に行います。
枝抜き剪定	枝の基部	街路樹の生育にとって不要な枝を切除する際に行います。混み過ぎた枝や建築限界にかかる枝を幹の付根から切り落とす「枝おろし剪定」と、分枝部分から切り透かす「枝透かし剪定」に大別されます。
切返し剪定	枝の基部	その枝の役割を他の枝に切り替えるように切る手法で、予定している樹冠から飛び出した枝や、樹冠を全体に小さくする場合に行います。
	枝がある幹	幹を切って、樹高を低くする場合に行います。幹に変える枝の直上で剪定します。
ぶつ切り	太い枝や幹の中間	周辺環境との関係などから樹形を縮小しなくてはならない場合に行います。切口が大きくなり腐朽菌が侵入しやすいため、実施後は防腐剤の塗布、翌年以降の点検を行うことが重要です。また、切口付近には「こぶ※」ができやすくなるため、切口付近の適切な管理が必要となります。

【参考】「こぶ」について

植物は剪定等により傷つけられるとカルスという治癒組織が形成されます。そのため、切詰剪定やぶつ切りを行った後、くり返し同じ位置での剪定を続けるとカルスが肥大化し枝先に「こぶ」状の塊ができてしまうことがあります。自然樹形を目標とする場合には「こぶ」を作らないように、切詰剪定やぶつ切り後の萌芽枝の適切な管理・剪定が必要です。



- ・剪定時期

剪定は樹木の一部を切断する行為のため、樹木には少なからず負担を与えることとなります。そのため、街路樹の剪定時期は、樹木の生理的な負担が少ない時期に行うことが基本となります。特に、樹木の骨格や樹形の作り直しに係わるような樹木への負担の大きな剪定に関しては注意が必要です。

(2) グリーンベルトの管理

- ・内容

美観の保持、樹形・樹姿の調整、病虫害防除、台風等の対策等を目的として、適切な時期及び手法にて剪定管理を実施します。

剪定方法については、定期的な刈込剪定により、所定の形状を維持します。

- ・剪定時期

街路樹に準じます。ただし、花木については、開花習性に配慮します。

(3) 除草

- ・内容

植栽地の美化及び樹木の健全な育成を図ることを目的として除草を実施します。

- ・除草時期

除草時期は、雑草の結実期前までを原則とします。

(4) 施肥

- ・内容

樹木の良好な生育を促進し、道路植栽として機能の維持向上を図ること、及び花木等にあたっては開花を促進することを目的として必要に応じて施肥を実施します。

(5) 病虫害防除

- ・内容

道路植栽としての機能を維持するとともに、道路利用者及び沿道住民の被害を防ぐため、病虫害の予防及び早期発見に努めます。

病虫害防除は、防除作業の必要性、沿道環境等を考慮したうえで、発見後速やかに行うこととします。

(6) 巡回点検と健全度診断

- ・内容

街路樹の生育状況等を把握するため、日常的なパトロールに加え、市民等からの情報提供などを踏まえ、巡回点検を実施します。また、点検の結果、異常がある樹木については、必要に応じ健全度診断を実施します。

ア. 巡回点検

街路樹等愛護会などの地域住民や樹木管理業者からの情報提供を踏まえ実施します。点検内容は、キノコの有無、幹の腐朽や枯損、病害虫の発生状況など樹木の外観の様子を目視により把握します。

イ. 健全度診断（適宜）

主に腐朽しやすい樹種や大径木などを対象に、巡回点検等により異常が確認された場合、必要に応じて樹木医等の専門家により診断を実施します。

(7) 管理情報の蓄積

・内容

効果的・効率的な管理を継続するため、日常管理の情報や点検の記録、診断や対応の結果を街路樹台帳に蓄積し、その情報を活用しながら適切な管理を進めていきます。

蓄積する情報

日常管理の情報（剪定、刈込等の履歴）

点検情報（点検の履歴）

診断情報（健全度診断の履歴）

対応情報（撤去、再植栽の履歴） 等

4 取組を支える手法

◆財源の確保に向けた仕組みづくり

- 街と調和した管理しやすい樹種等へ更新又は撤去を実施し、維持管理コストの縮減を図ります。
 - 現行の寄附金制度を活用するとともに、街路樹パートナー制度などの新たな財源確保に向けた仕組みづくりを進めます。
- 例) 川崎市ふるさと応援寄附金、街路樹保全事業寄附金（名古屋市）など

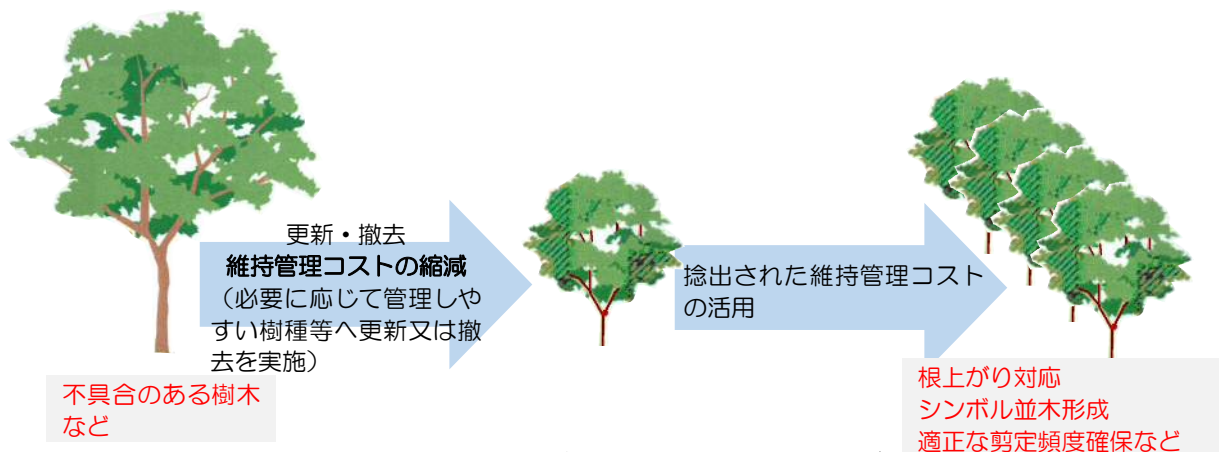
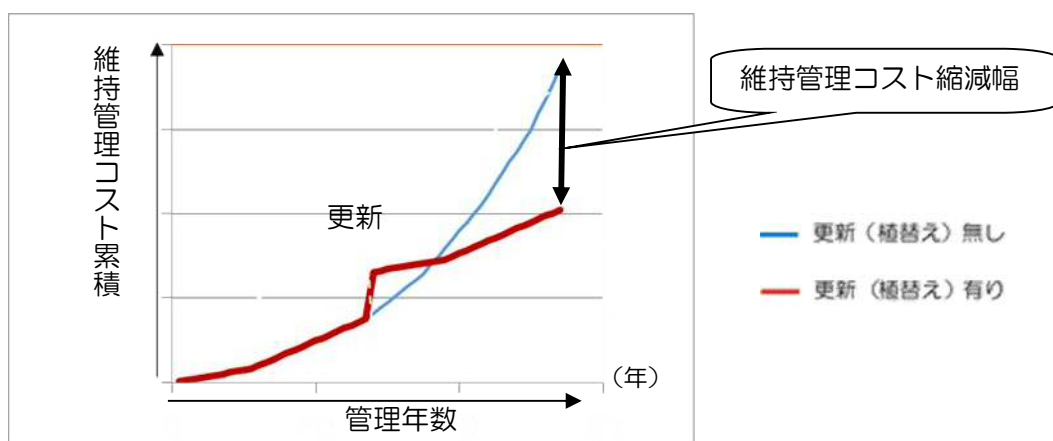


図-15 維持管理コストの活用イメージ



同一樹種に更新（植替え）した場合

図-16 維持管理コストの累積値の変化（イメージ）

◆多様な主体との連携

- 街路樹等愛護会などの市民ボランティアと協働するとともに企業やNPOなどの多様な参画を図り、街路樹等の保護、育成、除草、清掃等を実施します。
- 維持管理等においては、地域の景観に及ぼす影響を踏まえて、地域全体の価値向上に繋がるよう、沿道の民間開発や隣接公園、河川沿いの桜など、街並みと調和を図ります。

◆市民等との合意形成

- 街路樹再生の実施にあたっては、現状の課題を踏まえて、地域にふさわしい樹種の選定や生育環境の確保策など、地域の方々と協議、連携をしながら進めます。
- 例) アンケート等の実施による意見収集、住民説明会等
- 樹木の撤去にあたっては、必要に応じて健全度診断も活用し市民の理解を得ます。

5 スケジュール

	H29	H30	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	H35 (2023)	H36 (2024)	H37 (2025)	H38 (2026)	H39 (2027)
総合計画	第1期	第2期			第3期						
緑の基本計画	改定	取組実施									
街路樹管理計画	策定	取組実施		検証・見直し		取組実施					
取組1 計画的な街路樹再生による安全な歩行空間の確保	候補路線選定	地元調整・改善、更新、撤去の実施									
取組2 川崎をブランディングする街路樹による「まちづくり」	路線選定	樹形管理の実施									
取組3 街路樹管理情報の活用による適正な維持管理の実施		適正な維持管理(日常管理、点検、診断、対応、対応記録の記録)の実施									

※本計画については、平成33(2021)年度を目途に検証し柔軟に対応します。

※取組1については、今後、実施プログラムを策定します。

資料編

1.基準の改正の背景

(1) 道路緑化の推進により、一定のストックが形成の一方、以下のような課題

- ①植栽構成の画一化
- ②剪定・除草が行き届かず、見通しの阻害、通行の支障、景観の悪化
- ③高齢木の増加により、倒木や落枝の発生

(2) 現行基準は昭和63年以降改正されておらず、仕様、性能、解説が混在

2.改正の方向性

道路交通機能の確保を前提にしつつ、緑化に求められる機能を総合的に発揮させ、「道路空間や地域の価値向上」に資するよう道路緑化に努める

- ①植栽構成（高木、低木の構成内容等）を一律に規定する考え方から、地域の特性を考慮した適切な植栽構成に転換
- ②「植栽の健全な育成」とともに、「道路交通の安全の確保」により重点を置く
- ③管理基準を明確化するとともに、適切な更新の実施を記載
- ④道路管理者へ通知する基準として、シンプルで分かりやすい記載に見直し

3. 基準改正のポイント

課題・基準改正の必要性

具体的な改正内容

①現行基準は、地域区分（都市部の住居系地域、地方部の集落地域等）ごとに植栽構成（高木、低木等の構成等）を具体的に規定

①地域特性に応じた植栽構成とすべく、地域区分ごとの植栽構成の規定を削除し、地域の計画との整合等を図るよう規定

②計画、設計時に、供用後の安全確保や維持管理を考慮する必要



交差道路の際まで低木が植栽され、視距確保のためには高頻度の剪定が必要

②交通の安全、構造物の保全等、計画、設計時に考慮しなければならない事項を規定するとともに、維持管理水準等を考慮した計画、設計を行うべきことを規定

③管理について、現行基準は、整姿のための剪定など造園的視点を中心

③設計時に、植栽する道路空間に見合った樹種選定、将来の姿を念頭に置いた樹木等の配置を行うべきことを規定

④高齢化・巨大化した樹木の増加、倒木の発生



台風による倒木

植樹樹の規模を超えた大径木化

④道路巡回時の留意点等、安全確保等の視点から道路管理者が実施すべき事項を規定

⑤更新の規定を追加

※出典；国交省 web (http://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000495.htm)

図-1 道路緑化技術基準の概要

○道路法

第二条 この法律において「道路」とは、一般交通の用に供する道で次条各号に掲げるものをいい、トンネル、橋、渡船施設、道路用エレベーター等道路と一体となつてその効用を全うする施設又は工作物及び道路の附属物で当該道路に附属して設けられているものを含むものとする。

2 この法律において「道路の附属物」とは、道路の構造の保全、安全かつ円滑な道路の交通の確保その他道路の管理上必要な施設又は工作物で、次に掲げるものをいう。

二 道路上の並木又は街灯で第十八条第一項に規定する道路管理者の設けるもの

※街路樹は、道路法（法第 2 条）では、道路上の施設として、道路の機能を補完するもの、「道路の附属物」の一つとして位置付けられています。

街路樹に関わり深い道路工作物

（道路の占用の許可）

第三十二条 道路に次の各号のいずれかに掲げる工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならない。

一 電柱、電線、変圧塔、郵便差出箱、公衆電話所、広告塔その他これらに類する工作物

二 水管、下水道管、ガス管その他これらに類する物件

三 鉄道、軌道その他これらに類する施設

四 歩廊、雪よけその他これらに類する施設

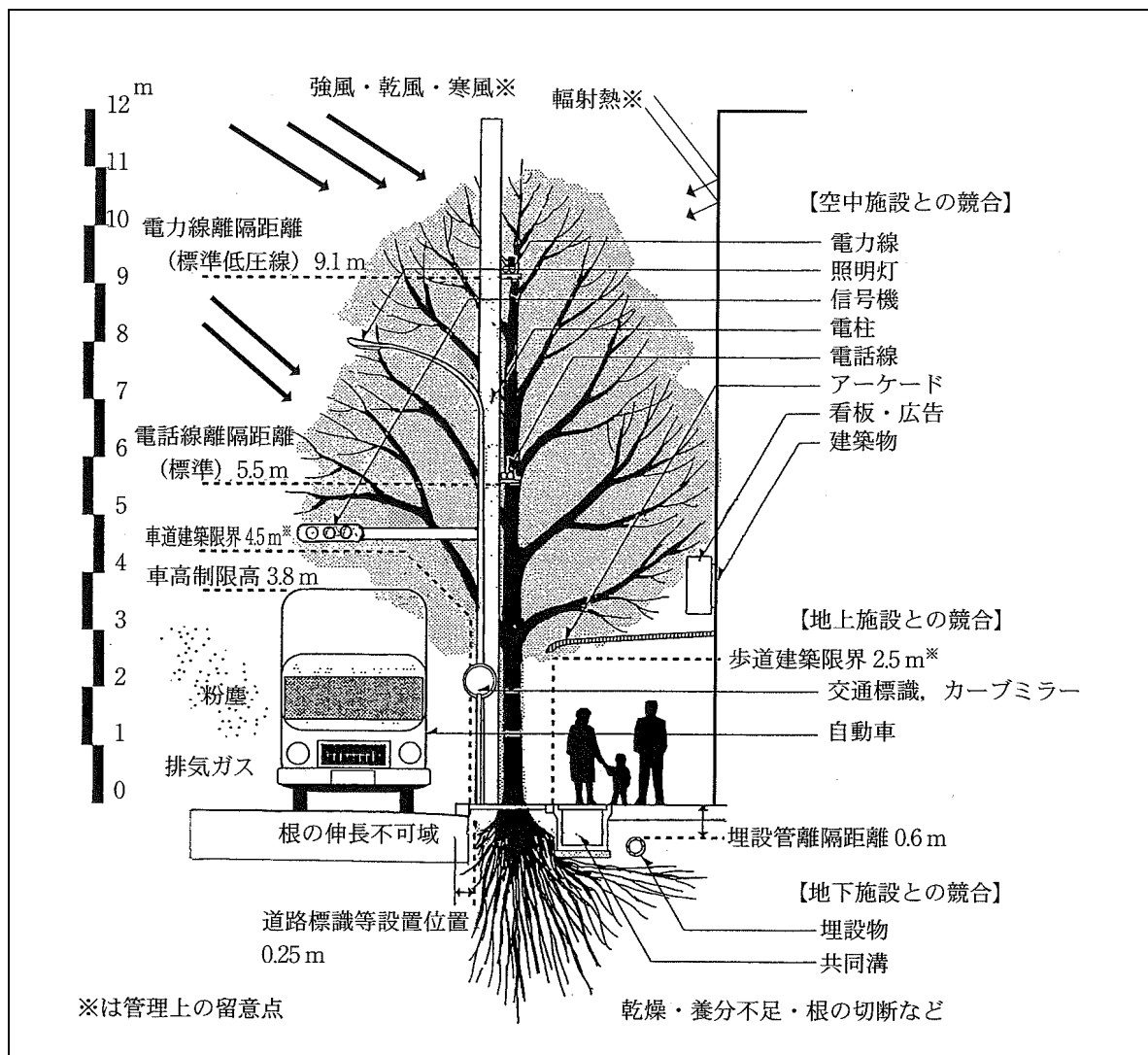
五 地下街、地下室、通路、浄化槽その他これらに類する施設

六 露店、商品置場その他これらに類する施設

七 前各号に掲げるものを除く外、道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある工作物、物件又は施設で政令で定めるもの

※道路法（法第 32 条）では、道路に設置可能な工作物、物件、施設（占有物件）が挙げられます。これらの占有物件の中には、街路樹の生長、維持管理に関わり深いものもあります。枝張りの範囲、生育環境、土壌環境等と競合することも多く、そのため、占有物件との相互の調整が不十分である場合、街路樹の生育において阻害要因となる場合があります。

※街路樹の整備においては、「道路交通の安全の確保」に重点を置きつつ、地域の特性や地域の計画との整合性を図り、維持管理水準も考慮しながら、将来の姿を念頭に置き、植栽する道路空間に見合った樹種を選定することが重要となります。



※出典；2012年、中島宏監修、道路植栽の設計・施工・維持管理

図-2 道路植栽に関わる制約

○道路構造令

道路法第29条により、道路の構造は、通常の衝撃に対して、安全かつ円滑な交通を確保できるものでなければならないことが原則とされています。

そのため、道路構造令は、法第29条の道路の構造の原則に即して、法第30条第1項及び第2項により、道路を新設し、又は改築する場合における道路の最小限保持すべき一般的技術的基準として規定されています。

道路構造令では、街路樹に係る事項として、植樹帯に係る事項と、街路樹が枝張り可能な空間（建築限界）が規定されています。

また、植樹帯が設置される歩道幅員については、歩行者の交通の状況を考慮して定められており、並木等を設ける場合、拡幅の規定も定められています。

植樹帯

植樹帯の定義

専ら良好な道路交通環境の整備又は沿道における良好な生活環境の確保を図ることを目的として、樹木を植栽するために縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる帯状の道路の部分を用いる。

設置要件

主に都市部における良好な公共空間の形成、沿道における良好な生活環境を確保するため、植樹帯の設置等の規定を定めている。

第4種第1級、第2級の道路には植樹帯を設ける。その他の道路には、必要に応じ、植樹帯を設ける。

地形の状況等の理由によりやむを得ない場合はこの限りでない

幅員

1.5mを標準とする都市部や景勝地を通過する幹線道路等については、道路の構造、交通の状況、沿道の土地利用の状況などを総合的に勘案して決定する。

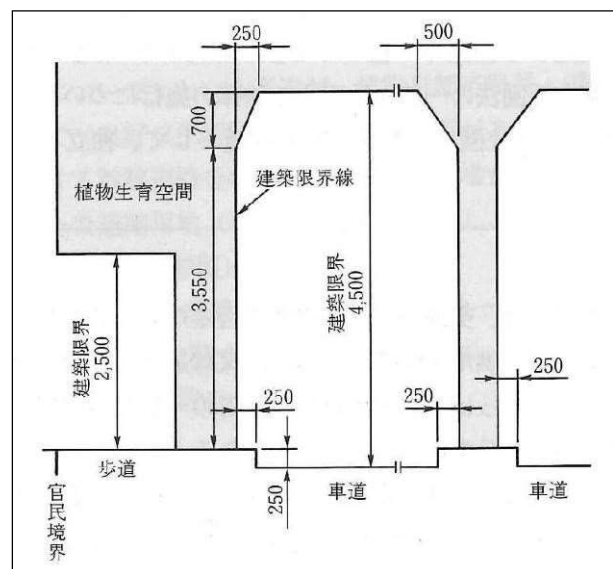
※資料；道路構造令の各規定の解説 (http://www.mlit.go.jp/road/sign/kouzourei_kaisetsu.html)

○建築限界

道路に関しては、車道、歩道ともに建築限界が設定されています。

街路樹においても、枝葉が建築限界を除く空間で管理する必要があります。

樹木は生長とともに、樹高や枝張りに広がりに変化がみられるため、将来の樹形が建築限界の制限内に収まるよう見据え、樹種の選定、樹形の管理等を行う必要があります。



※出典「2001年、中島宏監修、道路緑化ハンドブック」
図-3 建築限界における制約

歩道幅員との関係

○歩道幅員

＜道路構造令第11条第3項,第4項,第5項＞

- ・歩行者交通量が多い道路は3.5m以上、その他の道路は2m以上とする
- ・幅員は、その道路の歩行者の交通の状況を考慮して定める

※資料；道路構造令の各規定の解説 (http://www.mlit.go.jp/road/sign/kouzourei_kaisetsu.html)

歩道の幅員については、歩行者の交通の状況を考慮して、車いす2台がすれ違いできる2.0m以上を確保することとしています。

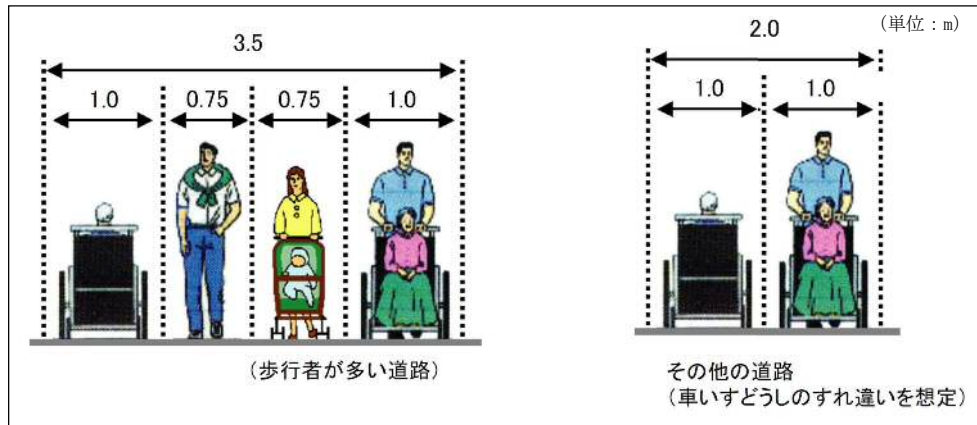


図-4 歩道幅員の考え方

※資料；道路構造令の各規定の解説 (http://www.mlit.go.jp/road/sign/kouzourei_kaisetsu.html)

並木を設ける場合の歩道等の拡幅

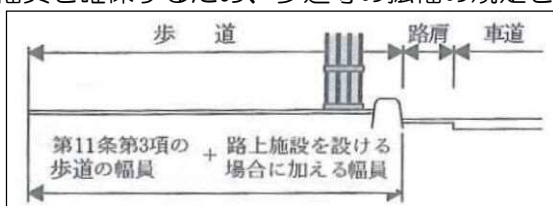
＜道路構造令第10条の2第3項,第11条4項＞

- ・路上施設等を設ける場合、前項※に規定する幅員の値に以下の値を加えて同項の規定を適用するものとする。（第3種第5級又は第4種第4級の道路で、やむを得ない場合を除く） ※道路構造令第10条の2第2項,第11条3項

横断歩道橋等を設ける場合	3メートル
ベンチの上屋を設ける場合	2メートル
並木を設ける場合	1.5メートル
ベンチを設ける場合	1メートル
その他の場合	0.5メートル

※資料；道路構造令の各規定の解説 (http://www.mlit.go.jp/road/sign/kouzourei_kaisetsu.html)

歩道等に横断歩道橋などの路上施設等を設置した場合においても、交通の状況等から必要とされる幅員を確保するため、歩道等の拡幅の規定を定めています。



※資料；道路構造令の各規定の解説 (http://www.mlit.go.jp/road/sign/kouzourei_kaisetsu.html)

図-5 路上施設を設ける場合の歩道の幅員の考え方

表-1 道路緑化の機能の整理

主要な機能	内容	
景観向上機能	装飾機能	姿・形の美しい植物の導入によって景観の向上を図る。
	遮蔽機能	景観的に好ましくないものを植物で遮蔽することにより景観の向上を図る。プライバシーを守るため、外部から内部を見透かせないように視線を遮蔽するほか、車などの排ガスを防ぐ機能もある。
	景観統合機能	装飾機能と遮蔽機能が合わさって景観にまとまりをもたらし機能。
	景観調和機能	道路に植物を導入することにより、道路と周辺自然との間で景観の同化融合を図る機能。
環境保全機能	交通騒音低減機能	自動車交通騒音に対して道路植栽が障壁となることにより、物理的に、あるいは視覚的心理的にその低減をもたらす機能。→この機能は、視覚的心理的な低減効果も含めた総合的な効果として評価されるもの。
	大気浄化機能	植物の呼吸作用や吸着作用によって大気を浄化し、自動車交通による大気汚染の影響を緩和する機能。実質的に大きな効果が期待できるのは、植樹帯等に列状に密に植栽された道路植栽によって道路空間の汚染大気が直接居住空間等へ流れるのを防ぎ上空に拡散希釈させる機能。
緑陰形成機能	微気象緩和機能として説明されるもの。樹木の枝葉が上空を覆うキャノピー（天蓋）効果によって寒暖や乾湿等の変化を緩和し、道路利用者に快適な空間を提供するもの。 具体的には、夏季の日中に樹木の枝葉が直射日光を遮ることによる直接的な効果、直射日光による路面温度の上昇や照り返しを枝葉で防ぐ効果、葉の蒸散活動による気化熱の収奪効果、冬季の夜間に放射冷却現象による気温の低下を緩和し、降霜を防ぐ効果がある。その他、樹幹や枝葉は強風を抑制し、砂塵の発生を抑える働きをする。	
交通安全機能	遮光機能	対向する自動車の前照灯からの光線を中央分離帯等の道路植栽により遮り、眩光を防止する機能。車道に沿って植栽された道路植栽は、沿道の住宅や家畜舎に対する前照灯の影響を防止することが出来る。
	視線誘導機能	道路の線形が複雑で走行方向の予知が困難な場合、あるいは濃霧や吹雪等の異常気象のために道路の線形を無視し難い場合において、車道の線形に沿って規則的に植栽された道路植栽によって自動車運転者にその地形や線形をわかりやすくさせ、安全を図る機能。
	交通分離機能	低木や生垣などを植栽することにより、交通弱者である歩行者や自転車利用者を自動車交通から分離し、車道を横断したり車道への立ち入りを防止する機能。
	指標機能	姿や形が特徴的な樹木を植栽することにより、道路利用者に対して位置や場所を確認させる機能。ランドマーク機能とも呼ばれる。
	衝撃緩和機能	低木の密植により、車道逸脱車両に対して道路敷外への逸脱を防止するとともに、衝突による衝撃を緩和する機能。
自然環境保全機能	沿道の貴重な既存植生に対して、道路建設に伴う地形の改変や自動車交通による生育環境の変化を緩和したり、風の吹込みや日照の入り込みによる林内の乾燥を防止する機能。その他に道路路面等における土壌侵食を防止し、植生の回復を図る機能に含まれる。	
防災機能	防風機能（飛砂防止・吹雪防止）	植栽によって風向きを変えたり、風速を減衰させることにより強風を防ぐだけでなく、風により飛んでくる土ほこりや塩分、雪などを防ぐ機能。
	防火機能	火災面からの熱に対して、樹木が放出する水蒸気で保護膜をつくり、放射熱を遮断し燃焼を緩和する機能。

Colors, Future!

いろいろって、未来。

多様性は、あたたかさ。多様性は、可能性。

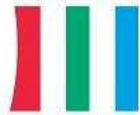
川崎は、1色ではありません。

あかるく。あざやかに。重なり合う。

明日は、何色の川崎と出会おう。

次の100年へ向けて。

あたらしい川崎を生み出していこう。



川崎市

問い合わせ先

川崎市建設緑政局緑政部みどりの保全整備課

電話：044（200）2960

FAX 番号：044（200）3973

E-mail: 53mihoze@city.kawasaki.jp