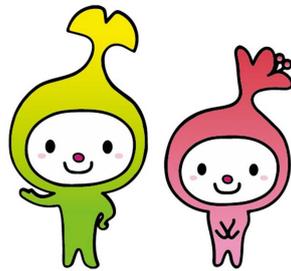


和光市街路樹マネジメント方針



和光市イメージキャラクター「わこうっち」と「さつきちゃん」

和光市建設部道路安全課

令和5年5月

目 次

I. はじめに	……2
和光市街路樹マネジメント方針とは	…3
II. 和光市における街路樹の現状と課題	……4
1. 現状	…4
2. 課題	…7
III. 課題解決に向けた取り組み	……14
1. 基本的な考え方(街路樹の在り方)	…14
2. 取り組みの視点	…15
IV. 街路樹の整備・管理について	……16
1. 街路樹の整備	…16
(1) 新たな街路樹整備のルール	…16
(2) 街路樹剪定マニュアル(埼玉県県土整備部道路環境課)	
・和光市樹木の維持・管理に関する基準に基づく維持管理	…19
2. 街路樹の再配置	…20
(1) 中高木の撤去	…20
(2) 高木の間引き	…22
(3) 植樹帯(低木)の撤去	…23
V. 合意形成	……24
VI. 今後の検討	……26
VII. 和光市街路樹マネジメント方針検討委員会	……27
資料編	……28

1.はじめに

街路樹を中心とする道路の緑化は、うるおいある四季折々の景観の創出だけにとどまらず、複合的な役割を有している。自然環境保全機能が期待され、住民や道路利用者に「うるおい」や「やすらぎ」など人の精神面に与える「癒しの効果」も街路樹の果たす本質的な機能として求められる。

しかしながら、植栽後数十年の年月が経過し、植栽時の想定をはるかに超えて成長し大木化（※1）または老木化（※2）による、腐朽や倒木、歩道の根上りなどの様々な問題により、阻害されている道路空間や交通安全への対応や、落葉及び病害虫の発生への対応も求められている。

多くの要望や苦情の対応等を優先せざるを得ない中で、適切な時期、頻度の剪定など計画的な維持管理まで手が回らず、街路樹に求められる「景観向上」や「環境保全」、「緑陰形成」といった機能は十分発揮できない状況にある。その他にも労務単価や諸経費の上昇、街路樹の成長による作業負担増等、街路樹を取り巻く環境の変化と顕在化する課題に対し、道路利用者の安全確保を第一に考えながら効果的な街路樹の在り方を検討し、街路樹のマネジメント方針として示す必要がある。

■第五次和光市総合振興計画(令和2年9月 期間:令和3年度～令和12年度)

目標像2 安全かつ快適に移動できる

施策2-1 安全で快適な道路の整備

安心・安全な歩車道整備 交通弱者にやさしい歩道の整備→街路樹の在り方

目標像12 シビックプライドを持っている

施策12-1 良好な景観形成の推進

都市と自然との調和のとれた地域性豊かな景観の形成(街並みの形成)

■第3次和光市環境基本計画(令和3年3月)

都市の緑は景観形成上、大切な役割を果たしている

■和光市みどりの基本計画(令和4年3月)

個別施策③ 公共のみどりの創出

都市機能とのバランスに配慮しながら推進します

■埼玉県街路樹マネジメント方針(令和3年4月)

<用語>

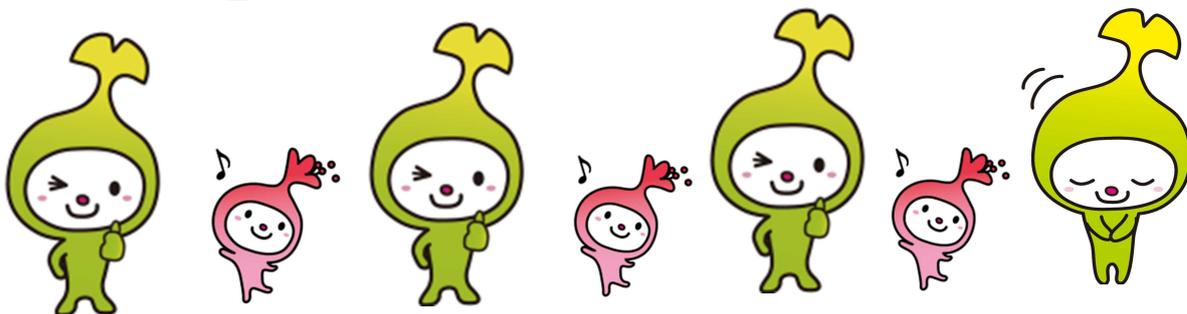
※1 大木化とは…このマネジメント方針内では幹回り100cm以上(地表から1.2mの位置で計測)で、当初植樹した植樹帯(ツリーサークルや花壇等)に収まらない状態まで成長した樹木を大木化の対象とする

※2 老木化とは…樹種によるが、このマネジメント方針内では樹齢50年を超えた街路樹を老木化の対象とする

□和光市街路樹マネジメント方針とは

この方針は、市が管理する道路(和光市道等)における街路樹について、限られた予算の中で求められる機能が将来にわたり、持続的に効果的で安全かつ円滑な交通の確保に留意した街路樹の在り方を踏まえ、その整備や管理の方法を定めるものである。

適正な管理&配置



和光市イメージキャラクター「わこうっち」と「さつきちゃん」

11. 和光市における街路樹の現状と課題

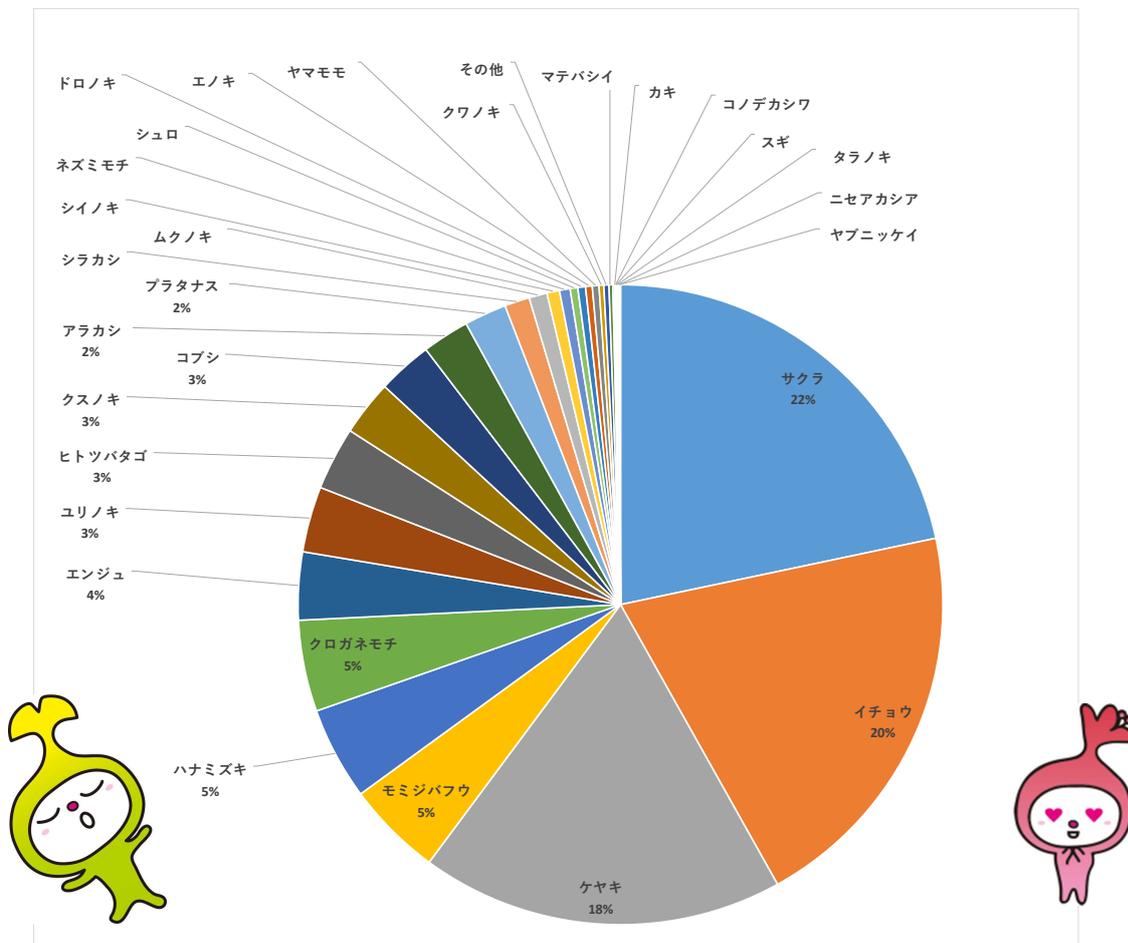
1. 現状

□ 管理対象の規模

- 和光市が管理する街路樹(高木)の本数は約2,100本ある。
- 主な高木の樹種は、サクラが最も多く、次いでイチヨウ、ケヤキ、モミジバフウ、ハナミズキ、クロガネモチ、エンジュなどが多い。このほかにも様々な樹種を管理している。
- 道路延長約15kmの区間に植樹帯、植樹柵を設け、管理している。
- 歩道や遊歩道のある市道は27路線、うち街路樹(高木)がある市道は24路線(巻末の街路樹設置状況図参照)

令和4年3月現在

市管理の高木本数(本)	主な樹種毎の本数(本)						
	サクラ	イチヨウ	ケヤキ	モミジバフウ	ハナミズキ	クロガネモチ	エンジュ
2,096	469	420	378	100	97	96	71
	22%	20%	18%	5%	5%	5%	4%



□ 予算執行額の推移

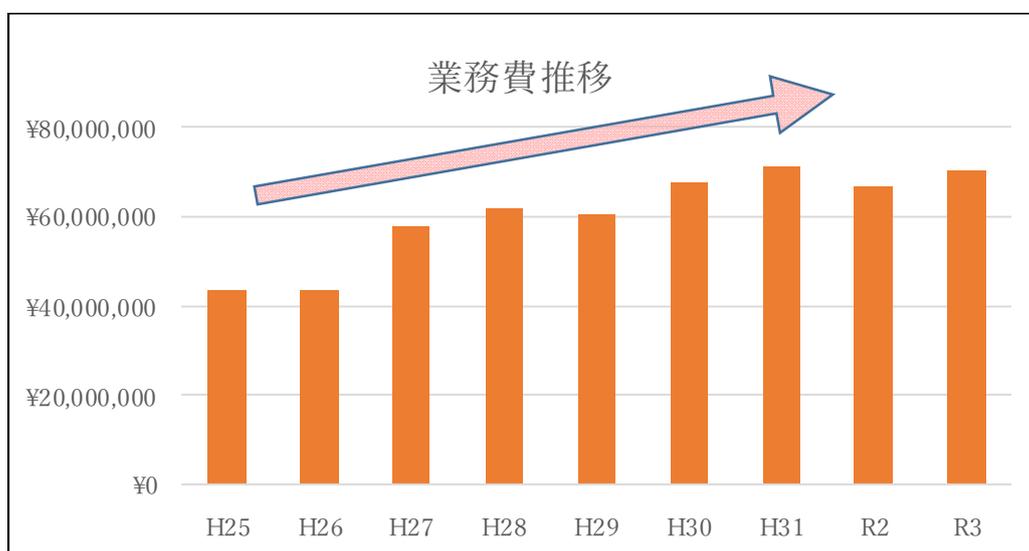
管理費用が削減されている中、予算の平準化を図り、要望や苦情に対応している。しかし、業務費は以下の要因により増加しており、剪定回数を見直すなどの対策を講じている。

増加要因

- 労務単価や諸経費の上昇
- 街路樹の成長に伴う剪定費用の増加

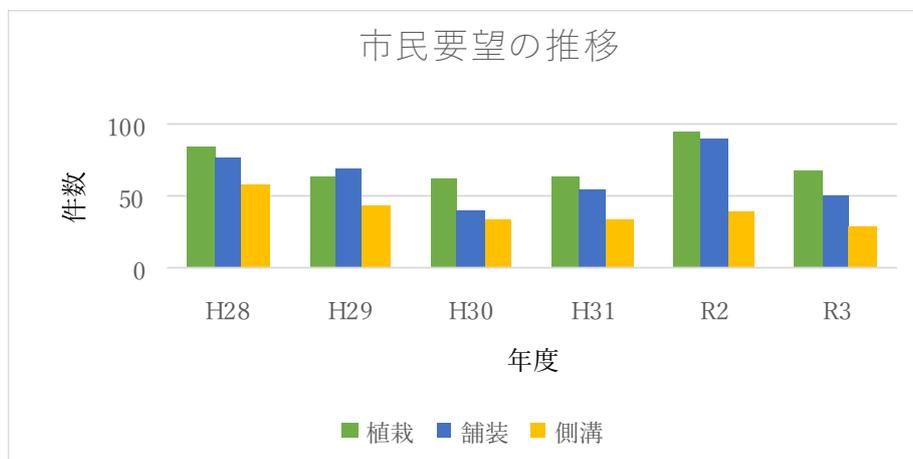
上記の対策

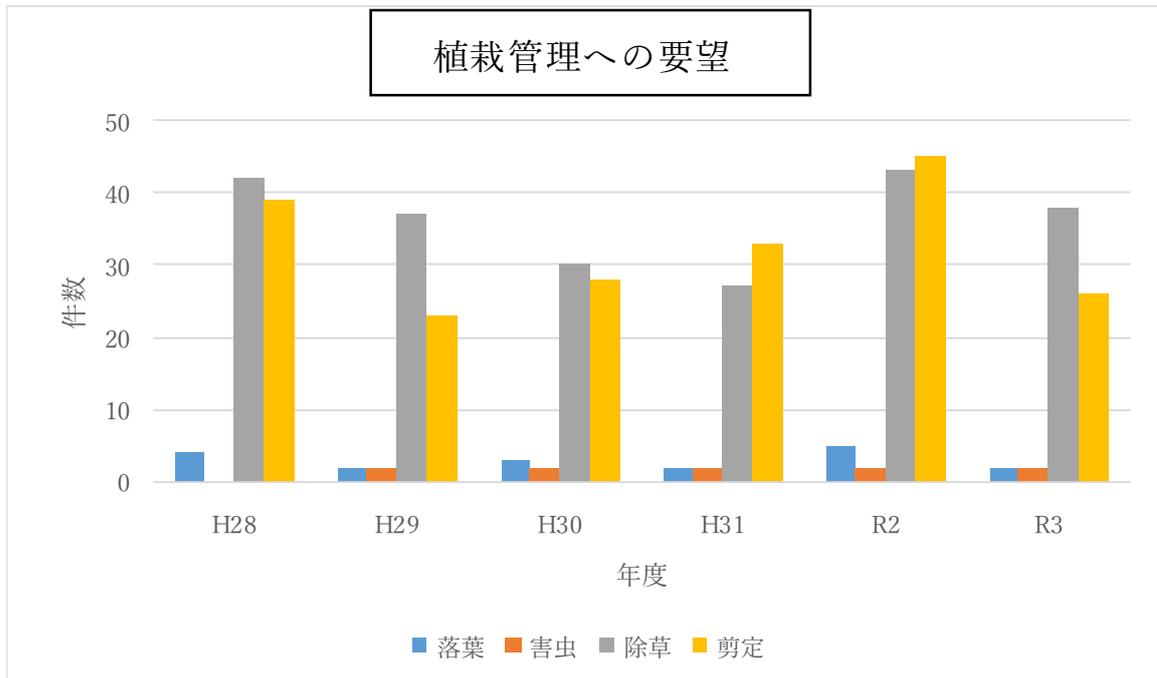
- 剪定回数を減少させる
(年2回実施することが基本である剪定を、外環側道の約730本と市道407号線の107本の高木剪定業務を隔年、年間の剪定回数も1回とする)
- 総合的な剪定本数を削減する



□ 市民要望(苦情)の推移

- 道路に関する要望(苦情)件数





要望の内容として通行へ支障に対するものが多い

・雑草に関する苦情

- 安全を確認できない
- 人の確認ができない
- 歩行空間が狭くなる

・高木に関する要望(苦情)

- 民地への越境
- 根上りにより歩行に支障(歩道・点字ブロック等の破損)
- 吹風による枝葉音(こすれる音)
- 電線の切断・漏電

2.課題

□ 街路樹の成長による大木化、老木化に伴い生じる問題

① 交通安全等に関する問題

・歩道幅員の問題

道路構造令の幅員を満たしていない箇所がある

(歩道2.0m以上、自転車歩行者道3.0m以上)

・見通しの阻害

信号や標識の視認

曲線部の視距(※3)の阻害

交差点や歩道出入りの歩行者や車両の見通し

・根の進入による排水管等の損傷、詰りの原因で、排水機能が低下し、路面冠水が発生

・根上り対応としての根切りによって樹木の荷重バランスが崩れることによる倒木、又は根切り箇所からの腐朽菌が原因(枯損)による倒木

・落枝(折枝)

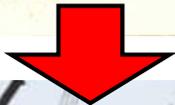
・舗装等への根上り

・建築限界の侵犯、附属物等との競合

・落葉等(冠水・スリップ)

<用語>

※3 視距とは・・・自動車の運転者が道路前方を見通すことのできる距離。道路構造令によれば、車道の中心線上 1.2mの高さから車道の中心線上にある高さ 10cm の物の頂点を見通すことのできる距離を当該車線の中心線に沿って測った長さ



植栽当初と50年以上経過した現在(市道407号線)
樹木の成長により視認性に問題

大木化した街路樹は更新
(リニューアル)も必要



根上りによる舗装等がガタツキ
通行に支障が発生



根上りにより、点字ブロックに支障が発生



倒木



倒木



落葉による集水機能低下による冠水(市道 476 号線)

② 沿道環境等に関する問題

- 官民境界の越境
- 落葉処理
- 病害虫の発生
- 日照の阻害
- 地下埋設物への影響
- 電柱・電線等との競合



越境樹木



道路排水の阻害



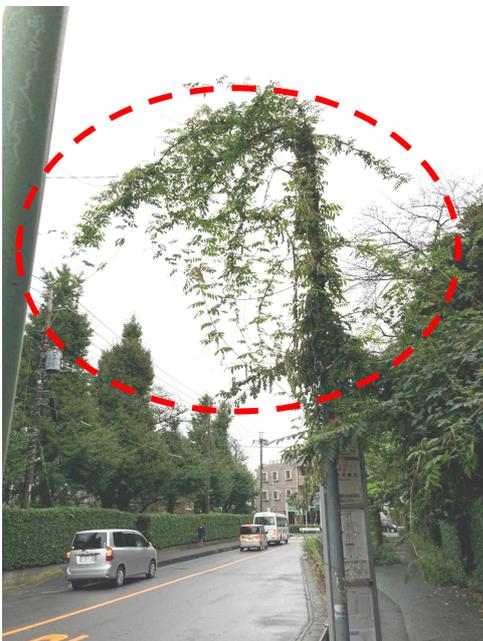
腐りずらく滑りやすい樹種の落葉



埋設管路への根の侵入
管路の破損、詰り

③ 景観上の問題

- 植樹帯、植樹柵における雑草の繁茂



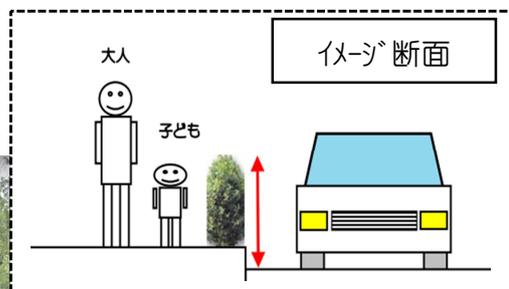
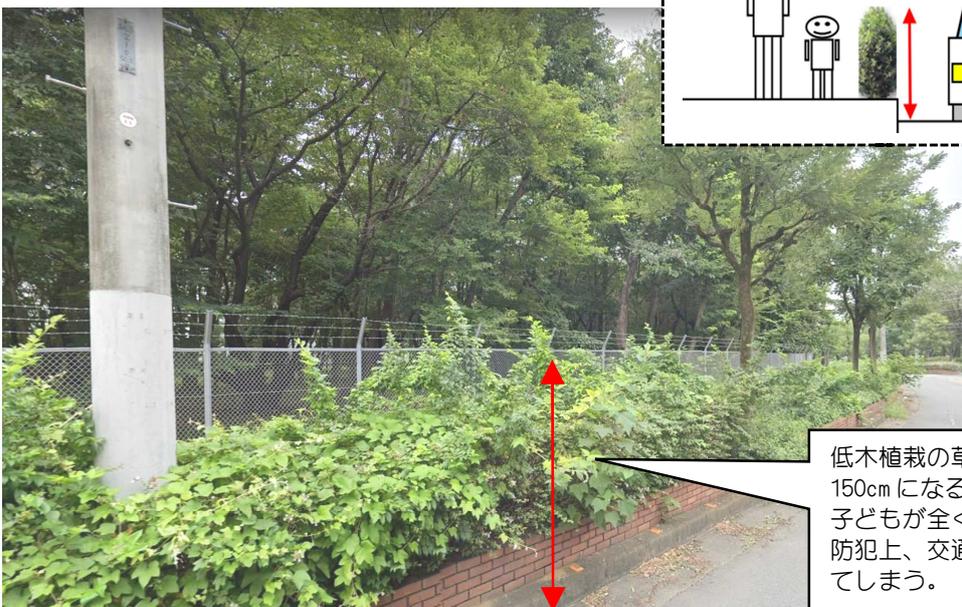
電線・電柱への影響



植樹帯の繁茂

④ その他

- 死角が増えることによる防犯上、交通安全上の問題



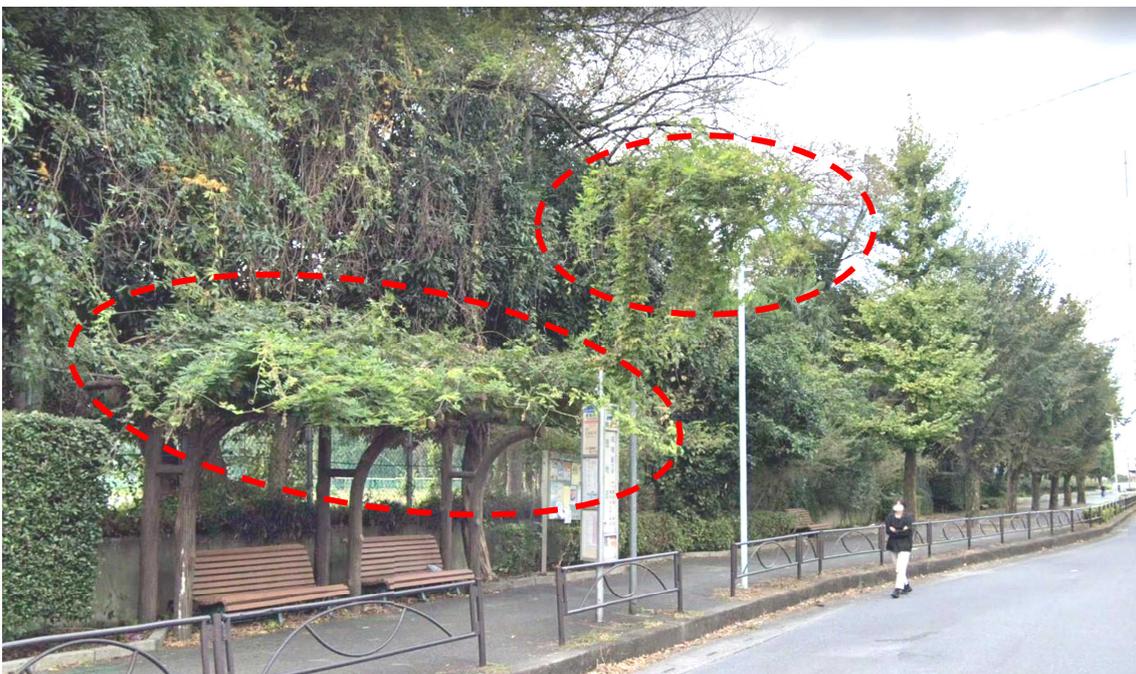
低木植栽の草丈が概ね 90cm～150cm になると歩道利用者、特に子どもが全く見えない状況なので防犯上、交通安全上の死角となってしまう。

子どもの背丈以上に成長した植栽により人の確認ができない

- 諸々の課題に伴う維持管理費用、事務負担の増大など
- 街路樹があえて無くても良い場所



県営公園の緑地に面し緑が重複。緑化効果は低い



バス停や街路灯の照明に支障と共に学校の樹木と重複

■ 計画的維持管理ができていない

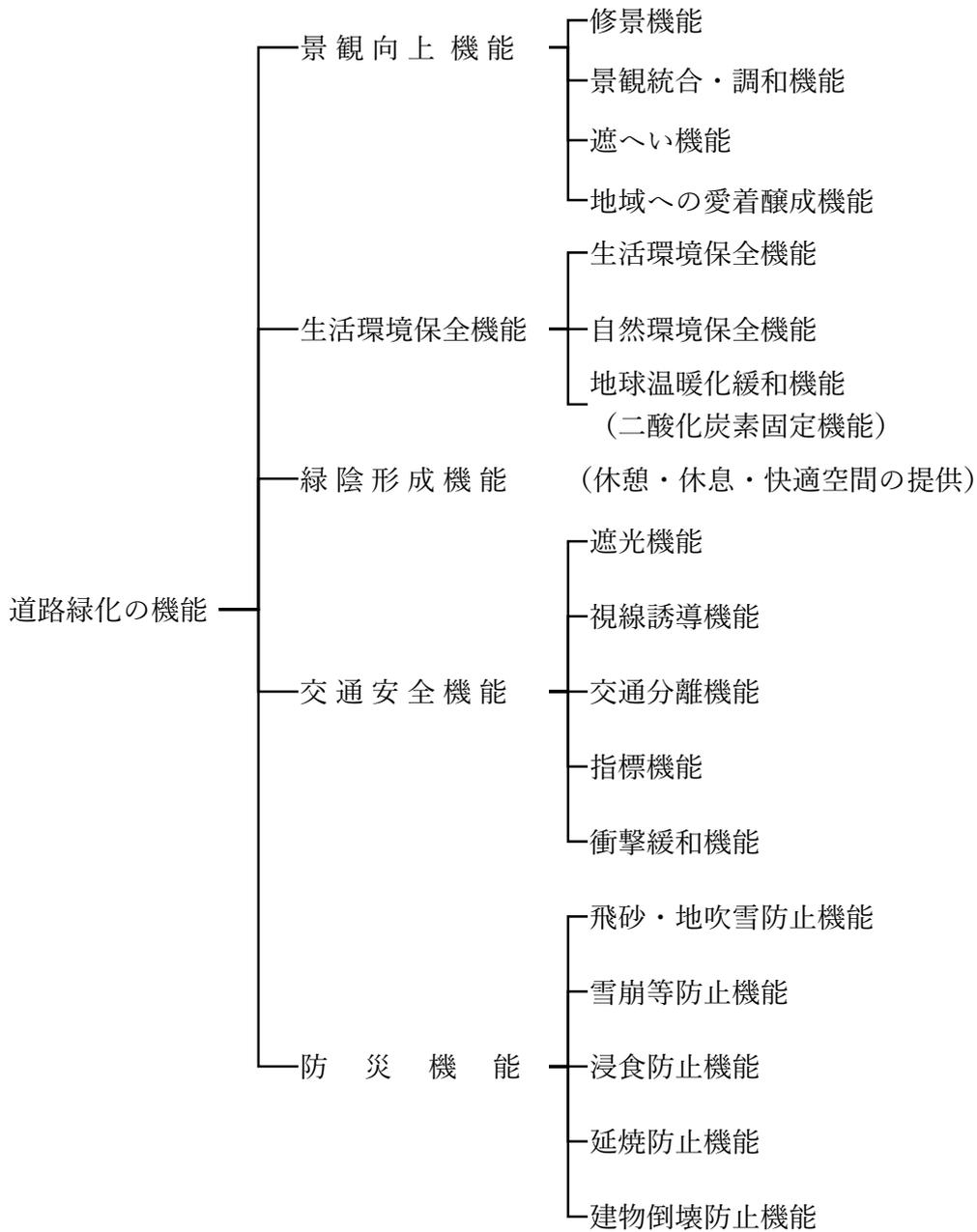
剪定は、夏季(軽)剪定、冬季(基本)剪定の年2回実施することが理想であるが、財政状況等により、年1回の剪定も難しく、隔年の剪定となる箇所もあり、計画的な管理ができていない。



III. 課題解決に向けた取り組み

1. 基本的な考え方(街路樹の在り方)

和光市の街路樹に求める機能



道路緑化技術基準・同解説より

2. 取り組みの視点

街路樹の適正な配置

歩道及び自転車歩行者道の安全利用の観点から、下記【具体的な取り組み】を重視して適正な管理を行う。また、老木化した樹木の更新や植樹帯が死角とならないよう撤去し適切な配置を検討することで、緊急時の対応の必要性が軽減される。またこのことで維持管理費の軽減も図れる。

【具体的な取り組み】

- ・新たな街路樹の整備のルール
- ・街路樹の再配置(中高木の更新・間引き、防犯上、交通安全上で死角となる植樹帯の撤去)

計画的維持管理の実現

街路樹の維持管理にあたっては、望ましい時期、頻度の剪定を実施するなど、計画的な維持管理(下記の【参考とする取り組み】から、樹種によって適切な管理)を行い、「道路の機能・空間との調和」、「樹勢の維持」、「景観の創出・維持」を図る。

【参考とする取り組み】

- ・和光市樹木の維持・管理に関する基準 (資料編 P34~参照)
- ・街路樹剪定マニュアル(埼玉県県土整備部)

IV. 街路樹の整備・管理について

1. 街路樹の整備

(1) 新たな街路樹整備のルール

① 街路樹の植樹を検討する場所と原則避ける場所の整理

ア 街路樹を検討する場所

- ・歩道、自転車道の通行幅員が確保できる箇所
(下記②の技術基準から通行帯が3m以上確保できる場所)
- ・新道路整備において歩道と自転車道が分離され、植樹の空間を確保して整備する新たな道路

イ 街路樹の植樹を避ける場所

- ・無電柱化によるCCBOX(電線共同溝)埋設箇所
- ・森林や公園、緑地等に面し、沿道に豊富な緑がある箇所

② 街路樹の新たな整備における技術基準(資料編 P28~参照)

街路樹の新たな整備における基準は以下に記す他、「道路設計の手引き 道路編」の「第9章 道路緑化工」(令和2年3月 埼玉県県土整備部)によるものとする。

○ 植樹帯、植樹柵設置箇所の歩道有効幅員について

植樹帯、植樹柵の設置(設置要件は道路設計の手引き参照)は、原則として、植樹帯、植樹柵を除いた有効幅員が、**3.0m以上**確保できる自転車歩行者道において行う。

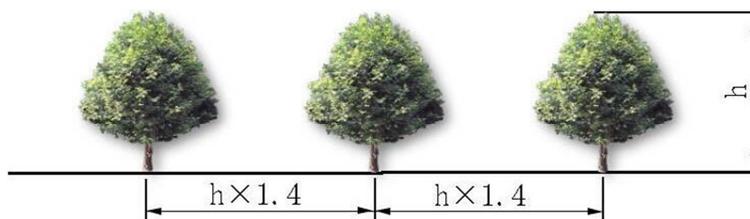
○ 樹種の選定

樹種の選定では、樹木の成長を十分考慮し、対象道路の空間規模に適したものを選ぶ。

○ 植栽間隔は20mを標準とする。

ただし、特に歩行者が多く緑陰形成を図るべき区間等で、20mより狭い間隔で植栽する場合や、成長後の樹高を考慮し、より広い間隔で植栽する場合は以下を目安とすることができる。

$$\text{植栽間隔} = \text{樹高}(h) \times 1.4$$



(植栽間隔の考え方)

「道路緑化技術基準・同解説」では、景観形成機能を十分に発揮させるための植栽配置として、車線数や樹形タイプに応じてキャノピー率(枝張り/植栽間隔)を定め、植栽間隔の目安を示している。

[道路緑化技術基準・同解説]によるキャノピー率の指標値
2車線で0.5を基本とする。
※車線増加に伴う必要増加量(上記の指標値に加える)
4車線以上:0.2(道路緑化技術基準・同解説)

この方法によると、車線数の追加に伴い必要なキャノピー率は大きくなり、望ましい植栽間隔は狭くなる。

一方、交通安全の観点でみた場合、車線数の多い道路は車両の設計速度が増すため、ドライバーからの視認性を確保するには、より広い植栽間隔があることが望ましい。

以上を総合的に勘案し、埼玉県街路樹マネジメント方針と同様に市では、道路緑化技術基準・同解説による方法で算出する2車線道路の最大値を採用し、樹高に一律に1.4を乗じた値を植栽間隔の目安とする。

○ 植樹帯、植樹柵の配置

植樹帯、植樹柵の配置にあたっては、植樹帯設置基準（道路設計の手引き 道路編 資料編 P29～参照）による。

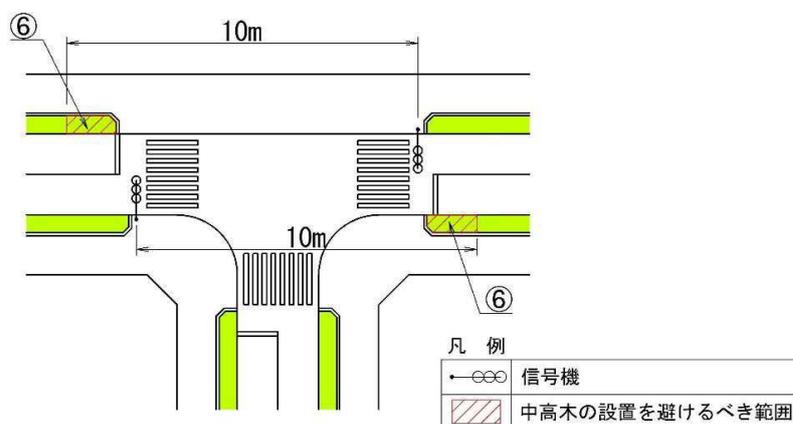
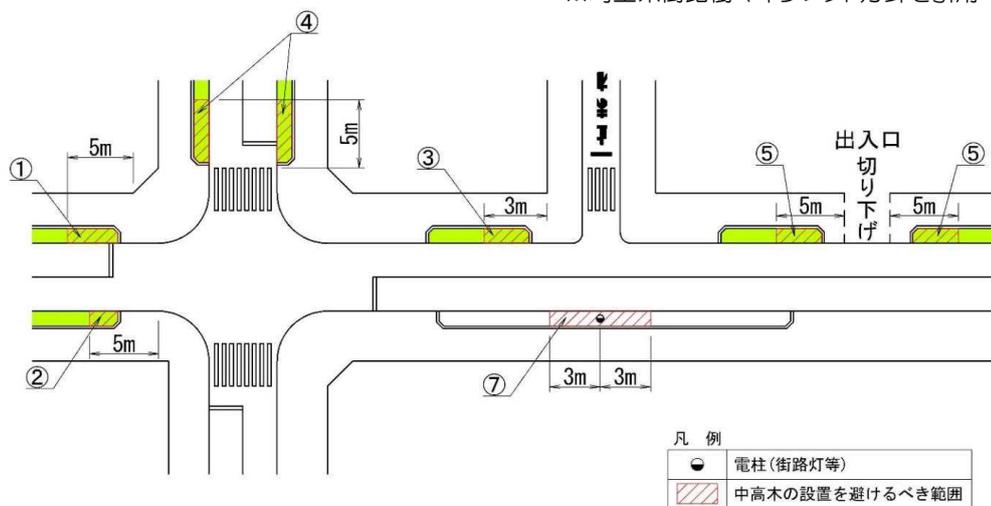
ただし、同基準に記す離隔距離などの適用にあたっては、成長後の樹木の枝はりを十分に考慮する。

（中高木の設置を避ける範囲（下記の図1参照））

- ・交差点縁石の曲線部の終点または隅切り部の終点から5m以内…①、②
- ・支道の官民境界から歩道等の幅員に3mを加えた範囲内または縁石の曲線部の終点から3m以内…③
- ・横断歩道の端部、歩道出入口の端部から5m以内…④、⑤
- ・信号柱の手前10m以内…⑥
- ・電柱、街路灯等の道路占用物から3m以内（特に占用物の移設が困難な場合）…⑦

図1（中高木の設置を避ける範囲）

※埼玉県街路樹マネジメント方針を引用

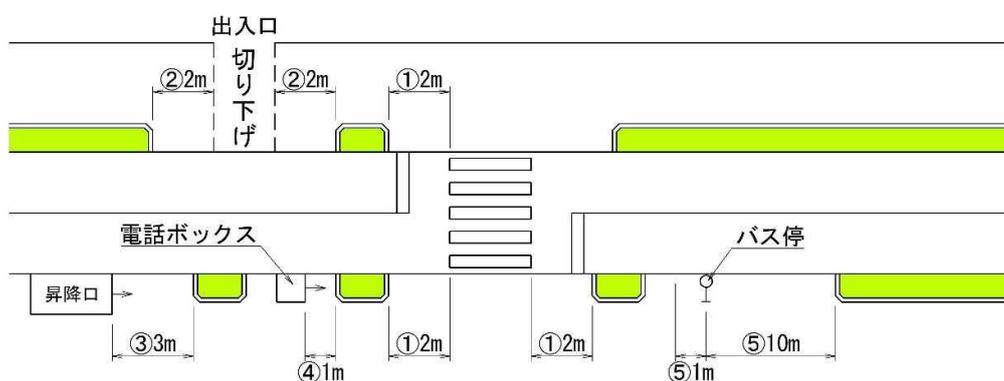


(植樹帯の設置を避ける範囲(下記の図 2 参照))

- 横断歩道、歩道出入口の端部から2m以内…①、②
- 昇降口等付近から3m以内…③
- 電話ボックスの入口から1m以内…④
- バス停留所標柱から、車両進行方向で前方1m以内、手前10m以内…⑤

図 2(植樹帯設置を避ける範囲)

※埼玉県街路樹マネジメント方針を引用



(2)街路樹剪定マニュアル(埼玉県県土整備部道路環境課)・和光市樹木の維持・管理に関する基準に基づく維持管理(資料編 P34~参照)

街路樹の生育環境は厳しく、また求められる条件も多く、現状の課題や市民及び地域からの要望などを踏まえ、街路樹本来の機能が発揮されるよう育成し、適正な管理を行う必要がある。

2. 街路樹の再配置

(1) 中高木の撤去

過去に植樹された現植樹帯設置基準を満たしていないものや、植樹後の成長によって樹高、幹径、枝ぶりが大きくなりすぎたことで、道路の機能に支障を及ぼしている中高木について、撤去を検討し道路利用者の安心・安全を確保するとともに、維持管理の負担軽減を図っていく。

① 原則撤去が必要な対象

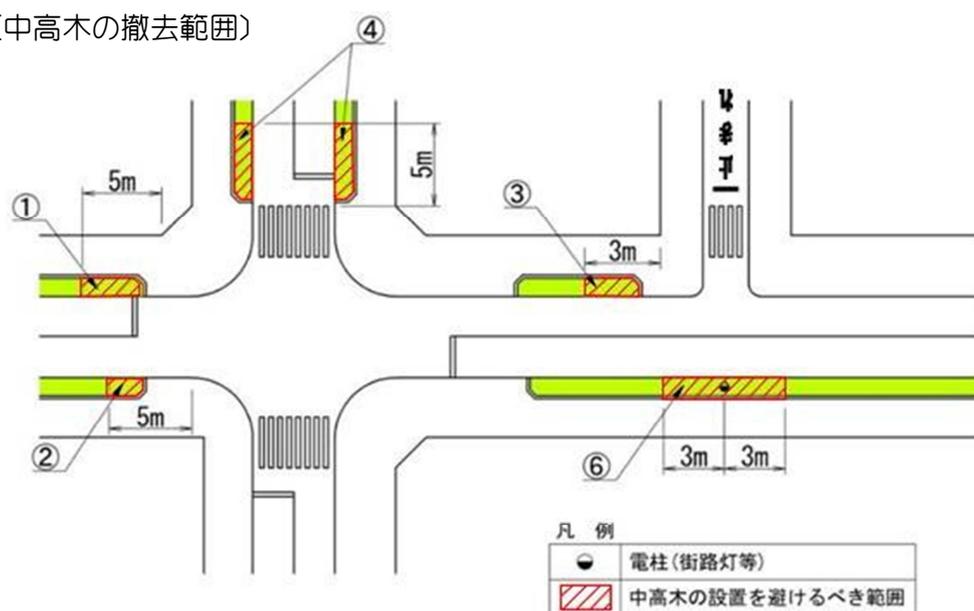
○和光市道路の構造の技術的基準等を定める条例(平成24年12月20日条例第35号 資料編P32～参照)に合致しないもの →歩道幅員が2.0m未満、自転車歩行者道の幅員が3.0m未満となっている道路

○植樹帯設置基準は道路設計の手引き 道路編(令和2年3月 埼玉県県土整備部 資料編P29～参照)で、中高木の設置を避ける範囲(下記の図3参照)の中高木として次に該当するもの

- ・交差点縁石の曲線部の終点または隅切り部の終点に近い(5m以内程度)・・・①、②
- ・支道の官民境界から歩道等の幅員に3mを加えた範囲内または縁石の曲線部の終点に近い(3m以内程度)・・・③
- ・横断歩道の端部に近い(5m以内程度)・・・④
- ・信号柱の手前(10m以内程度)・・・⑤
- ・電柱、街路灯等の道路占用物に近い(3m以内程度・特に占用物の移設が困難な場合)・・・⑥

※枝ぶりが広がった樹木、大木化した樹木についてはこれを考慮し必要な離隔をとる。

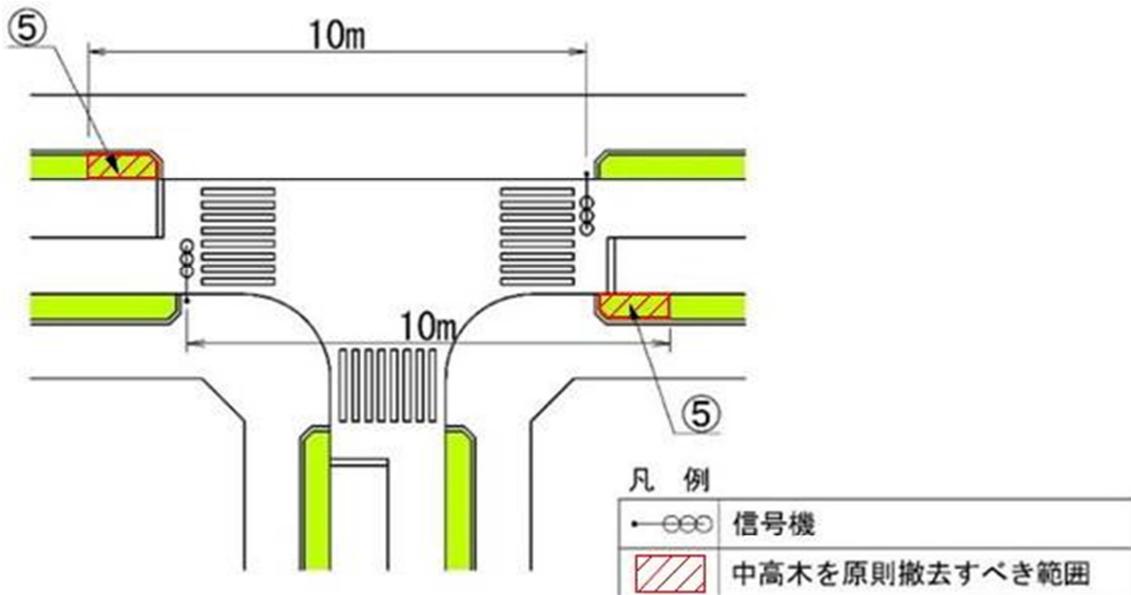
図3(中高木の撤去範囲)



※埼玉県街路樹マネジメント方針を引用

図4(中高木の撤去範囲)

※埼玉県街路樹マネジメント方針を引用



②撤去を検討する対象

- 歩行空間の確保、自転車通行空間等の整備に伴う撤去
- 道路標識等の手前(3m以内程度)
- 根上りによる段差など歩道の損傷について、歩道修繕で対処が困難なもの
- 歩道の出入口付近で、車両が出入りする際見通しを妨げるもの
- カーブの内側で、視距に妨げになる場合
- 成長(大木化)した高木の更新のための撤去
- 森林や公園、緑地等に面し、沿道に豊富な緑があり、道路植栽と重複する箇所

※伐採の判断においては植栽された経緯なども考慮すること

※歩行空間とは、バリアフリーの観点から車椅子が交互交通可能なスペース

(2)高木の間引き

成長の結果、植栽間隔が過密となり、ドライバーからの視界、地域の景観資源の眺望や沿道の環境に支障を及ぼしている街路樹(並木)の間引きを検討し、景観向上や沿道環境の改善を図るとともに、維持管理の負担軽減を図っていく。

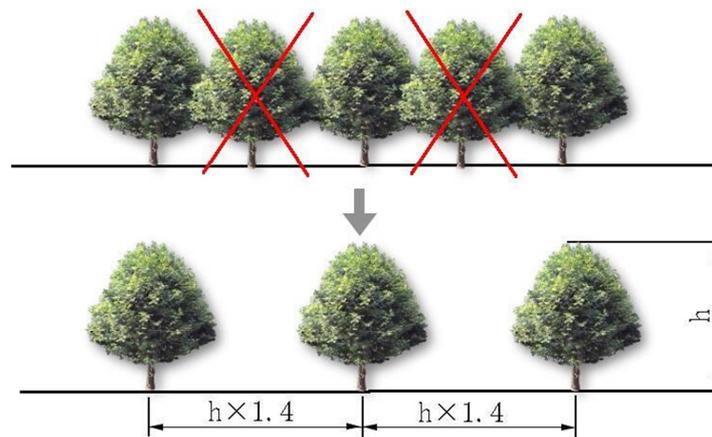
① 間引きを検討する対象

- 設置後、樹高が大きくなり成長し、植栽間隔が狭くなっている並木(中央帯含む) 目安として、植栽間隔が下表の値未満の箇所

樹高(h) × 1.4

(植栽間隔の考え方)

景観形成の観点と交通安全の観点の両面を考慮し、道路緑化技術基準・同解説による2車線道路の最大の植栽間隔の値を採用し、樹高に一律1.4を乗じた値を目安とする埼玉県街路樹マネジメント方針を採用する。



高木の間引き

以下については、上表の値によらず、適切な植栽間隔の設定により、間引きを検討する。

- 大木化した街路樹が立ち並ぶことで、運転手から歩道や交差道路の見通しを妨げ、または、カーブの視距を妨げている箇所
- 森林や公園、緑地等に面し沿道に豊富な緑があり、道路植栽と重複する箇所
- 街路樹(高木)がある 24 路線を対象とし、並木の保全を目的とした取り組みの一環で、更新や捕植等と合わせて間引きを行う箇所
- 歩道の有効幅員が2m 未満の箇所の植樹樹

【注意点】

- ※間引きの判断においては樹種や植栽された経緯も考慮すること
- ※前後区間との連続性や並木としての統一性に配慮すること

(3) 植樹帯(低木)の撤去

道路の機能上支障となる低木植栽や枯死等が目立ち景観上支障となっている低木植栽について撤去等を検討し、道路の利便性や景観の向上を図るとともに、維持管理の負担軽減を図る。

①原則撤去する対象

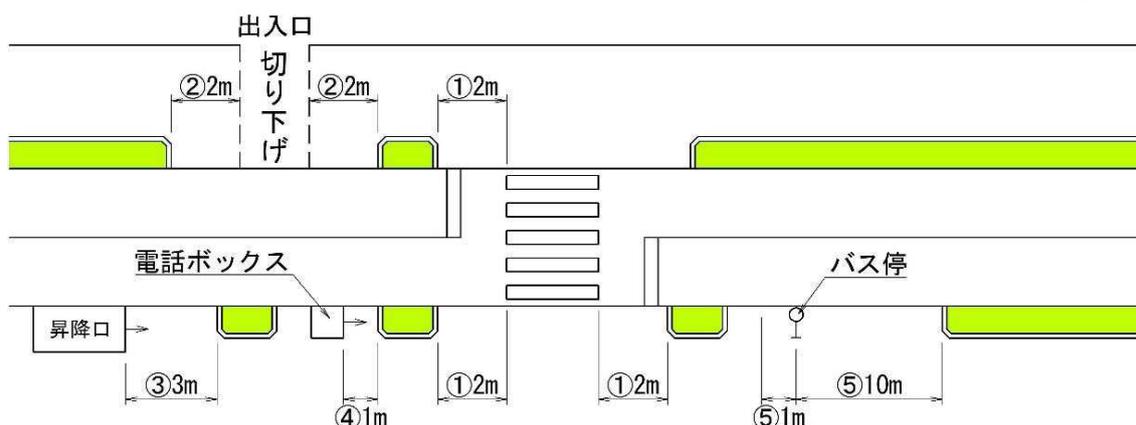
○ 植樹帯設置基準(道路設計の手引き)で、植樹帯設置を避ける範囲

- ・横断歩道、歩道出入口の端部に近い(2m以内程度)…①、②
- ・昇降口等付近から近い(3m以内程度)…③
- ・電話ボックスの入口から近い(1m以内程度)…④
- ・バス停留所標柱に近い(車両進行方向で前方1m以内程度、手前10m以内程度)…⑤

※ 離隔については広がった枝ぶりも考慮する。

図 5(植樹帯(低木)の撤去範囲)

※ 埼玉県街路樹マネジメント方針を引用



②撤去を検討する対象

- 歩道の有効幅員が狭い(概ね2m未満)箇所の植樹帯の撤去、あるいは植樹柵への改修
- 歩道の有効幅員が狭い(概ね2m未満)箇所の植樹柵の撤去、あるいは間引き
- 歩行空間の整備、自転車通行空間等の整備に伴う撤去
- 横断歩道の付近などで歩行者のたまりを確保する箇所
- 木が枯死または衰弱し雑草が繁茂している植樹帯、植樹柵(集約等も検討)
- 中央帯の植栽
- 道路改良で生じた余剰地に設けられた低木植栽で、ごみ等が捨てられやすい箇所

※ 遮光や横断防止等の特別な機能が求められる場合、残置や代替施設の設置を検討する。

V. 合意形成

(1) 合意形成の必要性

街路樹は、景観や快適な歩行空間の創出、環境保全などの役割を果たす一方、成長する生き物であり、大木化・老木化による交通安全の阻害、腐朽や枯損による倒伏、景観上の問題など、道路空間や沿道の環境へ影響を及ぼす場合がある。

本方針による街路樹の整備や再配置においては地域住民等の理解が得られることが重要で、特に周辺に与える影響が大きいと想定される取り組みでは、地域住民や沿道土地利用者等(以下、関係者)に対し、街路樹が果たす役割と併せて成長等に伴う課題や維持管理上の負担等もよく説明し、取り組みの必要性を十分理解してもらいながら進めていく必要がある。

街路樹に求められる役割や機能は、路線の特性、周辺の緑の分布状況、沿道の利用状況などにより異なることから、路線や地域の特性に応じて合意形成の必要性や方法を検討する。

(各取り組みにおける合意形成の要否)

取り組み		要否	
街路樹の整備	新たな街路樹の整備 (道路の新設改良における街路樹の有無、樹種、配置等)	○	
街路樹の再配置	中高木の撤去	通行の安全性を図る上で緊急性あり	×
		緊急性はないが機能向上を図る上で必要	○
	高木の間引き	通行の安全性を図る上で緊急性あり	×
		緊急性はないが機能向上を図る上で必要	○
低木の撤去	通行の安全性を図る上で緊急性あり	×	
	緊急性はないが機能向上を図る上で必要	○	

(2) 合意形成の方法

① 新たな街路樹の整備、(大規模な)高木の間引きなど

⇒ 関係者の意見を聴取し、可能な範囲で取り組み内容に反映することが望ましい。

- 住民説明会
- 自治会、関係団体等へのヒアリング
- アンケート調査と結果のフィードバック
- 検討会、ワークショップ

② 中高木の撤去、(小規模な)間引き、低中高木の撤去など

⇒説明・周知により関係者の理解を得ることが望ましい。

(取り組みの必要性が理解できる丁寧な説明)

○ 行政広報誌や自治会回覧

○ 現地への貼紙掲示

※合意形成の方法については例示であり、地域性や対象を考慮し適当な方法を選択する。

VI. 今後の検討

街路樹を取り巻く環境の変化への対応

① 自転車通行空間の整備

昨今の健康ブームや環境負荷の軽減に関する意識の高まりに加え、新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」において自転車の活用が推奨されるなど、自転車の利用ニーズは高まっている。しかし「国土交通省・平成26年政策レビュー結果(評価書)」によると、自転車利用者の約5割は自転車の「車道走行」を危険と感じ、約4割は自転車通行空間に対し不満を持っているとされ、自転車通行空間の整備は重要な課題となっている。

自転車通行空間の整備手法として既存道路内で空間を創出するには、植樹帯を撤去し幅員構成を再配分する方法がある。

一方、自転車利用者の滞留空間としての緑陰の必要性についても、将来的な課題として、自転車利用者のニーズ等を踏まえながら研究していく必要がある。

② 自動運転への対応について

自動運転に関する技術革新が進み、今後これらの普及・進展に応じた機能が発揮できるよう、道路構造や維持管理も対応が求められ、街路樹のあり方も変わっていくと予想される。

搭載したカメラやセンサー類で周囲の状況を認知する自動運転技術においては、街路樹の張り出しがGPS信号やセンサーの障害となりうる。

一方で、人の目では見通しが悪い箇所も、AIの視点でカバーすることが可能となることなども考えられる。

自動運転に対応した街路樹の在り方については、引き続き技術の普及・進展を注視し、時機をとらえて検討していく。



VII. 和光市街路樹マネジメント方針検討委員会について

(1) 和光市街路樹マネジメント方針検討委員会名簿

分野別	氏名	職業・所属等
学識委員	大沢 昌玄	日本大学教授
専門家委員	樋口 裕仁	樹木医・街路樹診断士・(株)樹診
	有山 寿	埼玉県造園業協会理事・(株)有山造園
県職員 オブザーバー	影嶋 浩一	埼玉県県土整備部道路環境課主幹
委員長	高橋 琢磨	和光市建設部次長兼道路安全課長
事務局	—	道路安全課

(2) 検討会開催の経緯

①第1回和光市街路樹マネジメント方針検討委員会

日時：令和5年2月1日(水) 10:00～
会場：和光市役所3F 庁議室
内容：和光市街路樹マネジメント方針の検討、意見聴取

②第2回和光市街路樹マネジメント方針検討委員会

日時：令和5年3月27日(月) 10:00～
会場：和光市役所3F 庁議室
内容：和光市街路樹マネジメント方針の修正案提示、意見聴取

資料編



9-5-2 植樹帯設置基準【道路設の手引き】

(1) 一般的な設置基準

1) 植樹帯の植栽方式は連続植栽とし、かつ必要により街路樹をとり入れること。

連続植栽…同じ植込パターンが連続または反復して切れ目のない植栽方式をいう。

2) 植樹帯は路上施設帯としての役目もあることから、街路灯、交通標識、電柱、その他これに類する道路附属物または占用物件は、道路管理上支障のない限り、植樹帯内に設置すること。

3) 植樹帯の保護を特に必要とする箇所には、保護柵を設置すること。

保護柵……植樹帯の縁に沿って設ける簡易な柵をいい、防護柵は含まないものとする。

4) 植樹帯を設置する場合は、原則として歩車道境界工により歩車分離すること。ただし、交通安全上の必要から防護柵を設置する場合は、この限りでない。なお、この場合は、植樹帯の景観及び樹木の成育を損なわないよう注意すること。

5) 現道内での植樹帯設置に伴う既設防護柵は、沿道及び交通状況等を勘案して、支障のない限り撤去し、歩車道境界工により歩車分離すること。なお、撤去等の場合は植樹帯と同時に施工すること。

6) 水分蒸発・雑草生育防止や剪定材のリサイクルの観点から、植樹帯内に剪定枝をチップ化したマルチング材を敷均しする(厚さ10cm程度)等環境に配慮すること。《環境対策》《コスト縮減》

7) 雑草生育防止の観点から、防草シート等の活用により雑草の抑制を図ること。《コスト縮減》

8) この基準により難しい場合には、担当課と協議すること。

(2) 交差点、支道との交差部付近における設置基準

1) 交差点内及びその付近は、自転車歩行者の通行や滞留に支障のない範囲で、低木のための植樹帯を設置することができる。なお、中高木の植栽は、視距を確保するため、縁石の曲線部の終点、または隅切り部の終点から5m以上離れた位置から設置することができる。ただし、横断歩道等がある場合にはそれらの規定によるものとする。

2) 支道との交差部及びその付近は、自転車歩行者の通行に支障のない範囲で、低木のための植樹帯を設置することができる。なお、中高木の植栽は、視距を確保するため、支道の官民境界から歩道等の幅員に最低でも3m以上を加えた距離を、または縁石の曲線部の終点から最低でも3m以上離すものとする。

ただし、横断歩道等がある場合にはそれらの規定によるものとする。

(3) 横断歩道、歩道出入口付近における設置基準

1) 横断歩道付近については、横断歩道の端部から2m以上離れた位置から植樹帯を設置する

ことができる。ただし、中高木については、見通しを確保するため、横断歩道の端部から5m以上離すものとする。

2) 歩道出入口付近については、歩道出入口の端部から2m以上離れた位置から植樹帯を設置することができる。ただし、中高木については、歩道出入口の端部から5m以上離すものとする。

(4) 道路付帯施設付近における設置基準

横断歩道橋、地下横断歩道、地下鉄または地下街の昇降口等歩行者の通行が多い場所については、通行の支障にならないよう、これらの昇降口等から3m以上離れた位置から植樹帯を設置することができる。

(5) 道路占用物(信号柱、電柱、街路灯等)付近における設置基準

1) 信号柱付近については見通しを確保するため信号柱の手前10m以内の範囲は中高木の植栽を行わない。

2) 信号柱以外の電柱、街路灯等の道路占用物については植樹帯の中に設置することとし、これらの施設との競合を避けるため、中高木については3m以上離れた位置から植樹することができる。

3) 既に競合している場所では、これらの施設の移設、共架式(電柱、街路灯、信号柱)、もしくは街路樹の移植等を検討する。

(6) 電話ボックス付近における設置基準

電話ボックスについては、この入口部分を1m程度確保した位置から植樹帯を設置することができる。

(7) バス停付近における設置基準

バス停留所標柱から車両進行方向に向かって前方1m及び手前10m以内の部分については植樹帯を設置しない。

備考 : 植樹帯の設置については、道路の設計速度に応じた制動停止視距や、道路線形を考慮し、見通しを阻害して安全確保に懸念がある箇所には設置しないものとする。

9-6 植樹柵

9-6-1 設置に当たっての留意事項【埼玉県道路設の手引き】

(1) 設置間隔は20mを標準とする。《コスト縮減》【県条例】

(2) 街路樹(高木)に係わらず、将来高木の範疇に入り得る中木(樹高2.5m)を採用することができる。《コスト縮減》

(3) 駅前広場、バス及びタクシー乗降場付近等で、歩行者交通量の多い箇所については、植樹柵内の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・細目タイプの踏圧防止盤(グリエ; 鋳鉄製の柵蓋等)を設置できる。

(4) 踏圧防止盤内は、必要に応じて舗装面まで剪定枝チップや砂レキ・豆砂利等を充てんする

こと。

- (5) 雑草生育防止の観点から、除草費等を勘案の上、防草シートの活用を図ること。《コスト縮減》
- (6) 道路の構造、交通の状況及び沿道の土地利用の状況等を勘案し、自転車及び歩行者の安全確保に支障がないと認められる場合においては、植樹帯に代えて植樹柵を設けることができる。【県条例】

9-6-2 構造【埼玉県道路設の手引き】

- (1) 植樹柵の大きさは、図9-15を標準とする。ただし、歩道の有効幅員2.0m(車椅子2台分の占有幅、あるいは自転車2台分の占有幅)以上をできる限り確保できるよう、植樹柵の幅員(1.2m)を縮小するものとする。
《バリアフリー》【県条例】
- (2) 植樹ブロックの天端高さは、歩道舗装面の高さと同じとする。《バリアフリー》
- (3) 表土は、歩道面より3cm低くし表面水が流れ込むようにする。
- (4) 控木は、原則として歩道側とする。
- (5) フラット型の歩道においては、植樹柵1箇所につき1個の穴あき歩車道境界ブロックを使用し、車道からの雨水の導入を図ること。←市道は歩道と車道の境に排水構造物を設置している

○ 和光市道路の構造の技術的基準等を定める条例 平成 24 年 12 月 20 日 条例第 35 号
(歩道)

第 11 条 第4種(第4級を除く。)の道路(自転車歩行者道を設ける道路を除く。)、歩行者の交通量の多い第3種(第5級を除く。)の道路(自転車歩行者道を設ける道路を除く。)又は、自転車道を設ける第3種若しくは第4種の道路には、その各側に歩道を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りではない。

2 第3種又は第4種第4級の道路(自転車歩行者道を設ける道路及び前項に規定する道路を除く。)には、安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合においては、歩道を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

3 歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては3.5メートル以上、その他の道路にあつては2メートル以上とするものとする。

4 横断歩道橋等又は路上施設を設ける歩道の幅員については、前項に規定する幅員の値に横断歩道橋等を設ける場合にあつては3メートル、ベンチの上屋を設ける場合にあつては2メートル、並木を設ける場合にあつては1.5メートル、ベンチを設ける場合にあつては1メートル、その他の場合にあつては0.5メートルを加えて同項の規定を適用するものとする。ただし、第3種第5級又は第4種第4級の道路にあつては、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

5 歩道の幅員は、当該道路の歩行者の交通の状況を考慮して定めるものとする。
(植樹帯)

第 13 条 第4種第1級及び第2級の道路には、植樹帯を設けるものとし、その他の道路には、必要に応じ、植樹帯を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

2 植樹帯の幅員は、1.5メートルを標準とするものとする。

3 次に掲げる道路の区間に設ける植樹帯の幅員は、当該道路の構造及び交通の状況、沿道の土地利用の状況並びに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のため講じられる他の措置を総合的に勘案して特に必要があると認められる場合には、前項の規定にかかわらず、その事情に応じ、同項の規定により定められるべき値を超える適切な値とするものとする。

(1) 都心部又は景勝地を通過する幹線道路の区間

(2) 相当数の住居が集合し、又は集合することが確実と見込まれる地域を通過する幹線道路の区間

4 植樹帯の植栽に当たっては、地域の特性等を考慮して、樹種の選定、樹木の配置等を適切に行うものとする。

○ 和光市移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める条例 平成24年12月20日 条例第36号

(歩道)

第3条 道路(自転車歩行者道を設ける道路を除く。)には、歩道を設けるものとする。

(有効幅員)

第4条 歩道の有効幅員は、和光市道路の構造の技術的基準等を定める条例(平成24年条例第35号。以下「道路構造条例」という。)第11条第3項に規定する幅員の値以上とするものとする。

2 自転車歩行者道の有効幅員は、道路構造条例第10条第2項に規定する幅員の値以上とするものとする。

3 歩道又は自転車歩行者道(以下「歩道等」という。)の有効幅員は、当該歩道等の高齢者、障害者等の交通の状況を考慮して定めるものとする。

○ 和光市樹木の維持・管理に関する基準(平成18年4月1日、抜粋資料)

目 的

- 1 この基準は樹木の良好な活着及び育成並びに機能の維持、道路交通に支障を及ぼさないよう、安全及び快適性の確保又、道路の利用者、沿道住民に対し潤いを与え、危険を与えないよう、樹木等の適切な維持管理をすることを目的とする。

樹木の剪定

- 2 樹木の枝・葉が繁茂しすぎると、通風・日照などが阻害され、病虫害や枯損枝また、台風の強風や降雪による積雪により枝折れ・倒木等を未然に防ぐことを目的として、徒長枝・込み枝を間引き、通風空間・採光の確保・衰弱した樹木の活性化(若返り)その他、翌年の花付をよくしたり水分の吸収と蒸発、樹木を健全に管理するために、行う。剪定の実施については、パトロール等、現地調査により現状を把握し、街路灯、道路反射鏡、交通信号機、道路標識等、道路の付属施設が十分機能するよう又、害虫等の発生を未然防止、駆除等、沿道住居との近接、など適切な剪定期期を見極め、計画を立て行う。実際に剪定の時期としては、秋の台風シーズン前の7～9月に行う「夏季剪定」、と冬季の12～3月に行う「冬季剪定」の2回に分けて行う。

3 剪定の方法

① 高 木

剪定の回数は「軽剪定(夏季)、基本剪定(冬季)」年2回行うことが管理上樹木の育成からも最良であるが、樹木の育成状況を見極め、剪定の中止、回数の減をすることができる。

② 低 木 (刈り込剪定)

防犯上の観点から通学児童等、歩道の利用者の確認が他の道路利用者から容易に確認できること又、交差点・横断歩道の利用者を車の運転者が容易に安全確認が容易できるよう、その場所に応じた、高さ刈り込みをする(路面から約70cmから100cm植樹柵を含む)時期は樹種の開花を阻害しないよう、花芽形成期前とする。

(例 さつき5、6月開花、7月剪定)

③ 信号機、標識類等

信号機(交差点等)・反射鏡・標識類付近の街路樹については剪定期に捉われず常に良好な状態で、歩行者、及び車両等の道路の利用者が、確認できるよう道路付属施設の機能維持のため適時剪定を行う。信号機手前約30mは植樹をしない(約3本から5本)街路樹の高さは4m以下。(高架線の下に街路樹の枝があること)

④ 街路灯

夜間、街路灯の光源を妨げないよう、枝の成長に合わせ道路上に暗い部分を作らない様適切な剪定を行う。

⑤ 反射鏡(カーブミラー)

両の運転者が常に良好な状態で進行方向の安全確認ができるよう枝の成長に適切な

剪定を行う。

⑥ 標 識

一定の距離(30m)から標識類が確認できるよう剪定。

⑦ 沿道住居

街路樹の枝等が付近の民家等に近接させないように適宜剪定。

⑧ 空中線

10cm以上の離隔を確保すること。

⑨ 害虫駆除剪定

適切な剪定を行い日照や通風の確保を図り病虫害の発生の予防。

⑩ 軽(夏季)剪定

樹幹の整正、込みすぎによる枯損枝の発生防止、道路交通に支障を及ぼす、垂れ下がり枝等の処理剪定。

剪定時期:夏季の新梢の停止する時期・5月下旬から～6月または9月～10月

⑪ 基本(冬季)剪定

樹形の骨格づくりを目的とし、密生した枝や不必要な枝の整理を行い、基本的な樹形の整形剪定。

剪定時期:樹木の休眠期・12月～3月

剪定時期

剪定時期としては、秋の台風シーズン前の7～9月(夏季剪定)及び、冬季の12～3月(冬季剪定)の2回とするが、花芽の分化の阻害、樹木の育成の障害、樹勢の衰え、枯死等の原因となる事もあるのでその樹木に合った剪定時期を考慮して行う。

剪定時期の目安

イ 花の咲く木は、花が落ちた直後に行う。

ロ 実のなる木は、実が落ちてから行う。

ハ 落葉樹は、葉が落ちて休眠期に入った時期(12月～3月)に行う。

ニ 常緑樹は、厳冬期の木が傷みやすい時期を避け、3月以降に行う。

ホ 冬季は、大きな剪定が可能であり、それ以外の時期は小さな剪定とする。

針葉樹 10月、11月

常緑樹 5～6月か9～10月

落葉樹 7～8月か11～3月

樹木の高さの基準

高木 樹高 3m以上の樹木

中木 樹高 1m以上3m未満の樹木

低木 樹高 1m未満の樹木

植栽の基準

街路樹の間隔 5mから10m (樹幹から前後)

付属施設等との離隔	5mから10m（前後）
交通信号機との離隔	25mから30m(手前)
交差点	10mから15m(角きり・横断歩道等から手前)
植栽位置	車道側（植樹帯・植樹柵も同様）
樹幹幅(高木)	約5m以内
（株もの）	約1m以内(直径)
樹幹高(高木)	地面から、4mから5m
（株もの）	70cmから100cmの範囲
植樹帯 幅	1m(道路)2m以内(公園・校庭)
高さ	70cmから100cmの範囲
長さ	5m(1m空ける)

樹木の剪定基準(樹高・下枝の基準)

1. 街路樹の枝、葉が道路構造令で定める高さの限界を下回った場合

高 木

車道で路面からの高さが4.5m以内

（原則として、車道への枝葉は伸ばさないこと）

歩道で路面からの高さが2.5m以内(又は2m以内)

（その場に応じ歩道利用者に支障をきたさない高さとする）

公園・校庭・施設

樹木の枝葉が地面より2.5mの高さを維持

低 木

歩道路面からの高さ 70cm～100㎝以内

幅または、直径100㎝以内

連続の長さ5mで50cm空ける

2. 架空電線(引込み線を含む)から離隔範囲が下記の数値以内に接近した場合

電気・電話等(引込み線を含む)の架空電線 20cm以内、

高圧の架空電線 1.5m以内

3. 街路樹の「幹、枝、葉」等が下記の状況になったとき。

- ①街路灯等、道路照明施設の光を著しく阻害したとき
- ②道路を走行する車両等の視界を遮り、通行の障害となったとき、
- ③信号機・道路標識等が、鮮明に確認することが困難になったとき
- ④道路反射鏡による安全が、鮮明に確認することが困難になったとき
- ⑤歩行者の確認が困難になったとき
- ⑥道路の区域を超え民有地に侵入したとき

- ⑦・沿道の住宅等に接近して不快感を与えたとき
- ⑧・その他、別に定める事項の枝等が発生したと

樹木の刈り込み(低木)

1 目的

整形された樹木の表面の枝葉を密にし美しさを強調したり、通風、採光をよくし、病害虫などに対する抵抗力を強める

2 時期回数

萌芽(ほうが)めばえ

樹勢や樹種による萌芽の違いにもよるが、年1~2回行う。

(回数については、植栽場所・植栽目的・樹種・状況により中止・回数の増減を行う)

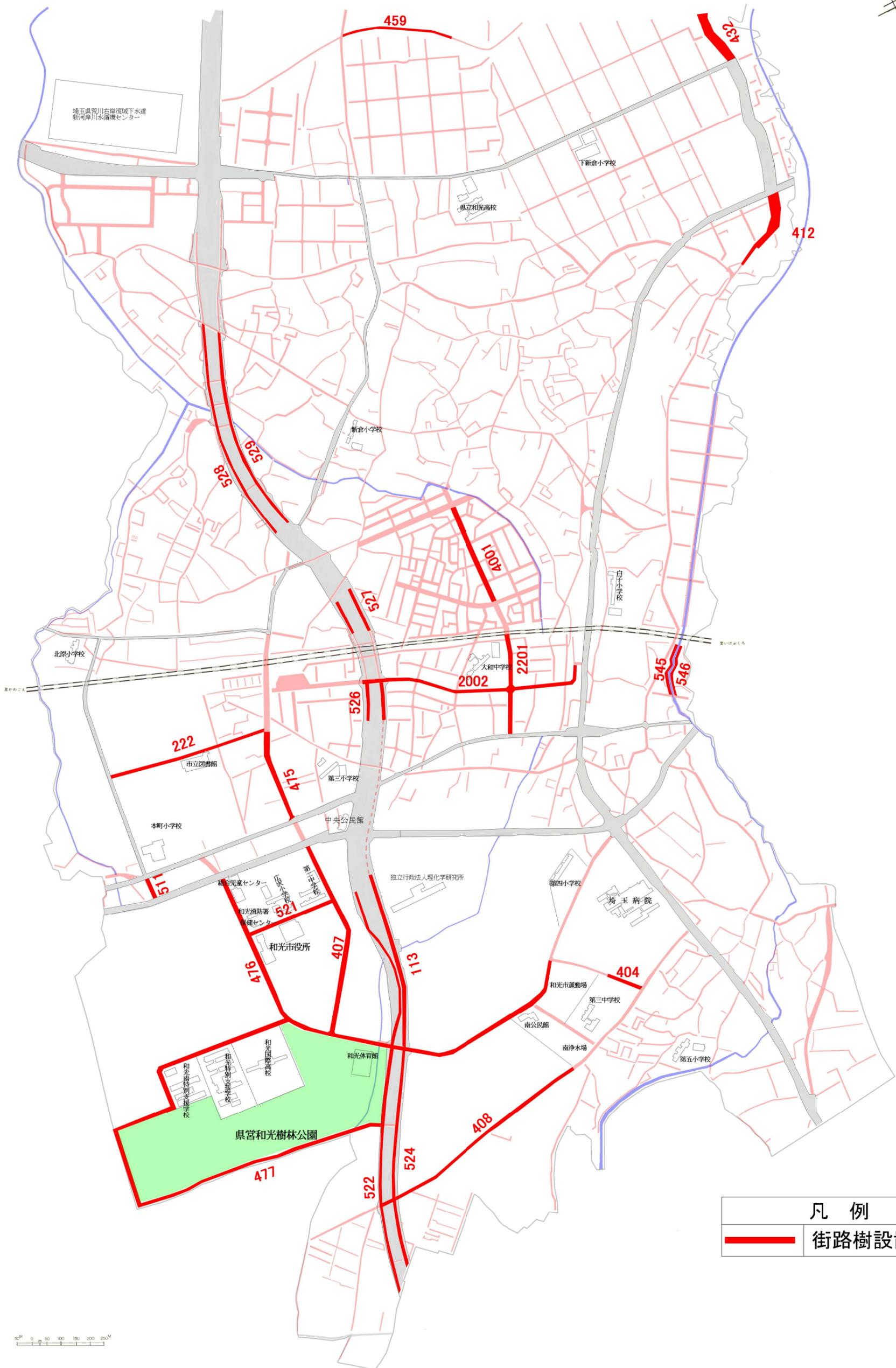
年一回刈り込み

6~7月 ほとんどの樹種がこの時期に行う、花木は、再萌芽した芽が花芽を形成する時間的余裕を見ることが必要、

年二回刈り込み 新梢 (しんしょう 新しい枝)

萌芽力強く伸長のよい樹木を対象に行う、新芽が成長を休止する5~6月に一回の刈り込み、その後伸長した芽が形を乱すので土曜芽が成長を休止した9~10月に2回目の刈り込みを行う、ただしこの時期に刈り込みを行うと、新しく出てくる新芽には花芽をつけないので花木は適さない、また耐寒性ないものは新梢が凍傷を受けやすいので注意を要する

和光市街路樹設置路線状況図



凡例	
	街路樹設置路線