

道路建設と緑化

日本道路公団東京第一建設局
副参事

三 沢 彰

日本道路公団は昭和31年3月14日、日本道路公団法の制定にともなって、同年4月16日に設立された政府関連の特殊法人である。その主たる目的は、国土開発縦貫自動車道建設法にもとづく全国7,600kmの高速道路建設である。ご承知のように名神・東名を始めとして全国各地に建設が進められ、今日すでに1,200km以上の供用開始を行ない、また建設中のもの3,600kmに及んでいる。

またこれら高速道路だけでなく、一般有料道路・有料橋・駐車場・フェリーなどの建設・管理運営も行なっている。ここでは道路建設にともなう緑化について、特に最近の動向を中心にその概要を述べてみたい。

道路造園

道路緑化の問題については、道路公団設立当初、すなわち、名神高速道路の建設時から積極的に取り込まれており、植生による“のり”面保護工の開発、景観工学的土工および造園、中央分離帯のしゃ光植栽、機能的路傍植栽など、我が国における新しい技術開発に対する成果は、現在でも、その分野で指導的立場にあると言っても過言ではない。

しかし、現在までのものが必ずしも完璧だったわけではなく、特に用地の取得難など、主に経済的理由から、やむなく譲歩をよぎなくされたものは多い。また移植技術・植物材料の改良・開発など、純造園技術の開発に期待しなければならない問題も多い。

道路造園は、ここ2~3年来、その目的自体も大きく方向を変えつつある。すなわち従来の道路

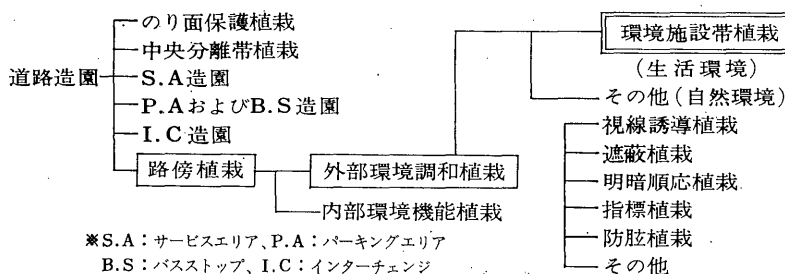
造園は、主に道路を走行する車からの景観（内部環境）を中心に検討されてきたのであるが、最近の環境問題・自然破壊などに対する対策のための造園（緑化）として、通過地域に対する自然環境・生活環境（外部環境）を中心に検討されなければならなくなった。

もちろん、この外部環境に対する造園が、従来まったくなかったわけではないが、二義的にしか考えていなかったところに問題があった。図-1はこのような考えから、道路造園の施工内容を体系化してみたものである。

この図中、環境施設帯植栽とあるが、これが自動車公害（排出ガス・騒音など）に対するものであるのだが、この環境施設帯とは、昭和49年4月10日付建設省都市および道路両局長通達の「道路環境保全のための道路用地の取得および管理に関する基準」に従って取得する、道路環境保全のための道路用地を言うのであり、これによれば、幅員20mまでの用地が車道以外に確保出来るわけで、従来のようにスペースのほとんどない処に、無理して植栽していたのに比較すれば、画期的なものといえるわけで、今後の道路造園の中心的なものとなることは確実である。

またこれにともなって、従来使われてきた植物材料（表-1）もかなり変わってくるのが予想される。すなわち、一本一本の木の質よりは、むしろマスとしての量的なものに重きを置くことになろうし、やせ地に耐え、成長が早く、公害に強いものが要求される。

図-1 道路造園の主な内容



道路造園の維持管理

道路造園に限らず、造園は、建設以後の維持管理が大切であることはいうまでもなく、高速道路では、おおむね路線ごとに管理局を設け、造園担当者を配置し維持管理にあたらせているが限られた管理費の中で、造園のた

めに割ける予算は非常にきびしく、理想通りには
いかないが、特に中央分離帯の樹木・芝生を中心
に管理を実施している。

表一2は現在、道路公団で実施している植栽維
持管理基準である。この中で交通規制をとまなう

作業、特に中央分離帯の作業は非常に危険であ
り、このため作業の安全に関しては、最大限の注
意をはらっているが、これら作業の機械化・省力
化が緊急の課題として目下検討中である。

最近、道路建設に対して非常にきびしい批判が

表一1 東名高速道路修景用樹種別数量

区 分	樹 種
針葉樹	常 緑 (本) クロマツ(50,700) カイズカイブキ(11,240) ハイビャクシン(5,000) イスマキ(4,290) ヒノキ(3,300) キヤラボク(1,980) アスナロ(1,880) サワラ(1,100) コノテガシワ(540) ヒマラヤシーダー(540) ヒヨクヒバ(530) ラカンマキ(460) タマイブキ(310) コガネヒバ(170) スギ(70) シノブヒバ(30) エンコウスギ(25) カヤ(20) モミ(20) シンバク(20)ダイオウショウ(15)
	落 葉 (本) ガラマツ(170) メタセコイヤ(110) ラクウショウ(15)
常 緑 高 木 (本)	ヤブツバキ(1,040) アラガシ(840) マテバシイ(690) ヤマモモ(570) スダジイ(530) シラカシ(480) クスノキ(400) クロガネモチ(260) ソゴゴ(150) ヒメユズリハ(110) タブノキ(100) ナツミカン(30) タイサンボク(20)カクレミノ(15)モッコク(15)
落 葉 高 木 (本)	ケヤキ(1,370) ヤマザクラ(1,200) クスギ(1,200) イタリーボブ(450) トチノキ(430) コナラ(390) ヤマモミジ(390) ニセアカシヤ(340) ハナミズキ(310) トゲナシニセアカシヤ(280) コブシ(190) シンジュ(170) ナンキンハゼ(170) プラタナス(160) カロリナボブ(150) クリノキ(150) シダレヤナギ(130) ザイフリボク(80) トウカエデ(80) マメザクラ(80) サルスベリ(75) イチョウ(70) ソメイヨシノ(65) イチジク(60) ハクモクレン(60) ユリノキ(50) ハナスホウ(50) エゴノキ(50) エノキ(40) カツラ(20) アオギリ(5) カキノキ(5)
常 緑 中 低 木 (本または株)	オオムラサキツツジ(97,000) サツキツツジ(47,000) ネズミモチ(22,300) マサキ(30,200) シャリンバイ(23,800) ウバメガシ(20,600) トベラ(18,400) チンチョウゲ(12,400) ヒイラギナンテン(9,900) ヒサカキ(9,710) チャノキ(9,700) トウネズミモチ(9,300) サザンカ(8,600) オトメツバキ(7,400) クルメツツジ(6,390) イヌツギ(6,220) キョウチクトウ(5,360) ヒラドツツジ(3,910) ナワシログミ(3,150) アセビ(3,020) カンツバキ(2,610) キリシマツツジ(2,220) タチカンツバキ(2,160) キンモクセイ(2,150) サンゴジュ(2,070) ハマヒサカキ(1,830) マメツグ(1,740) ビラカンサ(1,520) クサツグ(900) イスノキ(730) ヒイラギモクセイ(500) ベニオトメツバキ(500) コトネアスター(390) ハクチョウゲ(200)アオキ(140)ヤツデ(110) カラタネオガタマ(20) キッコウヒイラギ(10)
落 葉 中 低 木 (本または株)	アベリア(23,900) ヤシヤブシ(8,300) チョウセンレンギョウ(7,240) イタチハギ(5,900) ドウダンツツジ(5,240) ビヨウヤナギ(4,800) ハコネウツギ(3,740) ユキヤナギ(3,420) ヤマブキ(2,100) ミヤギノハギ(1,800) セイヨウイボク(1,770) シモツケ(1,440) ムクゲ(1,410) ツルバラ(1,160) ヒュウガミズキ(1,100) ヤマハギ(1,090) カラタチ(1,000) コデマリ(600) グミ(500) ボケ(350) ダイオウグミ(340) ネコヤナギ(340) ノイバラ(300) クサボケ(300) タニウツギ(250) クロ(160) ミツバツツジ(150) ノリウツギ(70) レンゲツツジ(50) マンサク(40) アジサイ(40)
株 殊 樹 木 (本)	キミゴヨラン(430) イトラン(390) ニオイシロラン(180) コロスヤシ(170) トウシユロ(50) カナリーヤシ(20) ワシントンヤシ(20)
つる植物	常 緑 (本) セイヨウキズタ(15,620) キズタ(8,950) イタビカズラ(1,240) ツルマサキ(450)
	落 葉 (本) ツタ(30,200) クズ(22,170)
竹 笹 類 (本または株)	クマザサ(21,870) オカメザサ(20,150) ダンチク(220) ダイミョウチク(45) キンメイチク(30) ナリヒラダケ(15) コグマザサ(13) ヤダケ(10)
宿根球根草ほか (本または球株)	リュウノヒゲ(97,000) ノシメラン(5,500) マツバギク(1,750) ヤマユリ(1,400) ミヤコワスレ(1,350) ツワブキ(1,200) ヒガンバナ(1,000) ススキ(800) パンパスグラス(490) スイセン(340) カンナ(230) クロツカス(100) シバザクラ(170m ²)

注 各樹木は使用数の順に記入し()内に使用概数使用植物は約180種類以上であった。
※出典：鈴木正明「東名高速道路の修景」"道路と自然"第2巻第1号(昭49年度夏号)

表一2 植栽管理基準(案)

施工箇所 作業項目	中央分離帯及び B. S アイランド	I. C. S. A. P. A
樹木剪定	全樹種年1回	必要な樹種年1回
樹木施肥	〃	〃
樹木薬剤散布	必要に応じて	必要に応じて
芝生刈込	全面積年1回	全面積年1回
芝生施肥	〃 (ただし隔年1回の場合もある)	全面積隔年1回
除草剤散布	全面積年2~3回	全面積年1~2回
法面草刈	切土面;法尻2Mまで年1回,盛土面;必要に応じて	
法面施肥	必要に応じて	

多い。ここで、道路建設の是非について述べることはさけるが、道路緑化が、その批判に答える重要な施策として与えられた役割は大きい。しかしこの環境問題は、単に緑化のみで解決できるものではなく、もっと根本的なところから究明されなければならない点が多い。

我々造園家が、従来のように与えられた用地に植栽計画をし、木を植えるだけでは最早時代遅れだと言われる所以である。