

2. 部門別まちづくりの方針

(2) 道路交通体系の整備方針

方針1	道路体系の確立	44
方針2	安全・快適な歩行空間の形成	46
方針3	交通体系の確立	48
方針4	魅力ある美しい道づくり	50

(2) 道路交通体系の整備方針

道路交通体系の整備方針	
1) 道路体系の確立	①自動車専用道路の整備
	②幹線道路の整備・計画
	③生活道路の整備・改善
	④安全・安心な道づくり
2) 安全・快適な歩行空間の形成	①ユニバーサルデザインの考え方に配慮した歩行空間づくり
	②河川・用水路沿いの歩行空間づくり
	③身近な水路等を活用した歩行空間づくり
	④商店街での買い物空間づくり
	⑤安全な歩行空間づくり
3) 交通体系の確立	①鉄道利便性の向上
	②バス交通の確保
	③自転車活用の推進
	④水上交通の検討
	⑤MaaSをはじめとする新たな交通システムの検討
4) 魅力ある美しい道づくり	①魅力ある道づくり
	②道路環境の美化
	③歩きたくなる道づくり

第1章
第2章
土地利用
道路交通
社会基盤
防災減災
みどり景観
生活充実
第3章
彦成地域
北部地域
早稲田地域
中央地域
東和地域
第4章
資料編

基本的な考え方

市民の日常生活や生産、流通等の産業活動を支え、防災や救急等の活動を円滑に行う基盤である“安全・快適な道路・交通環境の整備”は、社会基盤整備の根幹として必要不可欠です。

本市は三郷ジャンクションを中心に、首都高速6号三郷線や常磐自動車道、東京外環自動車道等、東京都心部へのアクセスと共に、関東・東北・上越地方への高速道路網を中心とした広域道路アクセスに恵まれています。

また、武蔵野線とつくばエクスプレスが東京都心部へと直結しており、鉄道利便性が高い状況といえます。

一方、自動車交通量の増加に伴い江戸川・中川の渡河部や周辺都市を結ぶ幹線道路にみられる交通渋滞の発生や生活道路の整備の遅れ等の課題を抱えています。

さらに、道路整備には長い期間と多額の財政負担を要します。

これらの課題を解決するため、広域的な道路整備と連携をとりながら、幹線道路をはじめとした道路の体系的な整備を進めるとともに、公共交通機関の確保や自転車交通との連携による交通手段の充実を図る必要があります。

交通分野においてICT、自動運転等の新たな技術開発等が進展するとともに、様々な移動を一つのサービスとして捉えるMaaS※（Mobility as a Service）の概念の登場等、交通分野の様々な課題の解決に向けた取り組みが必要となります。

今後の着実な道路・交通環境の整備に向けて、交通需要や投資効果を踏まえ、防災やユニバーサルデザイン、景観等の視点を取り入れながら、人にやさしく利便性の高い道路・交通環境の整備をめざします。

※MaaS：出発地から目的地まで、利用者にとって最適な移動経路を提示するとともに、複数の交通手段やその他のサービスを含め、一括して提供するサービスのこと。

方針1 道路体系の確立

広域的な都市間交通や通過交通を処理する主要幹線街路や地域に密着した生活道路等、沿道環境に配慮しながらそれぞれの道路の役割に応じた道路体系の確立と道路のネットワーク化をめざします。

- ◇自動車専用道路—都市高速道路、都市間高速道路、一般自動車道等専ら自動車の交通の用に供する道路
- ◇主要幹線街路—都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携し都市に出入りする交通および都市内の枢要な地域間相互の交通を集約して処理する道路
- ◇都市幹線街路—都市内の各地区又は主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路
- ◇補助幹線街路—主要幹線街路又は都市幹線街路で囲まれた区域内において、当該区域の発生又は集中する交通を集約し適正に処理する道路
- ◇生活道路—上記分類以外の日常生活に密着した道路

1) 現況・課題

- 東京外環自動車道は、平成 30 年に三郷南インターチェンジから高谷ジャンクションが開通し、道路・交通の利便性が大きく向上しました。
- 常磐自動車道三郷料金所スマートインターチェンジは、ハーフインターチェンジとして平成21年4月から本格運用され、令和2年4月からは、大型車を含めた全車種対応で運用されており、今後フルインター化による機能の強化が望まれます。
- 国・県道や都市計画道路の整備を進めていますが、慢性的な交通渋滞が発生している箇所があるため、迂回する車両が生活道路に進入するなどの課題があります。
- 周辺都市へのアクセスの強化、市内交通の円滑化を図るため、主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路についてそれぞれの役割に応じて、体系的な道路ネットワークを形成していく必要があります。
- 都市計画道路の整備推進や新規路線の都市計画決定を行うとともに、歩道整備や右折帯の設置等、安全で円滑な交通環境整備を進める必要があります。
- 生活道路については、幅員が狭く安全な歩行空間の確保が不十分な地域があることから、交通安全施設整備等による安全で快適な歩行空間整備を図る必要があります。

2) 具体的な方針

① 自動車専用道路の整備

- 常磐自動車道三郷料金所スマートインターチェンジについて、アクセス道路の整備等により、フルインター化の推進を図ります。



三郷料金所スマートインターチェンジ

② 幹線道路の整備・計画

- 広域的な道路ネットワークの形成を図るため、都市計画道路の見直しや新規の都市計画を検討します。
- 国道 298 号は、周辺都市との連絡機能の向上を図るとともに、防災面の主要な軸である避難路・緊急輸送道路・延焼遮断帯としての活用を図ります。



(仮称) 三郷流山橋

- 渡河部の渋滞緩和や周辺都市との連絡を強化するため、三郷流山線の整備を促進します。また、三郷流山線の三郷吉川線以西への延伸を検討します。

- 拠点相互の連絡を強化するため、新和吉川線や新和高須線、草加三郷線の整備を推進します。
- 未整備の都市計画道路は、円滑な交通処理の実現に向けて整備の検討を推進します。また、長期にわたり未整備となる場合は、道路線形・幅員の見直し、廃止等を見据えた検討を行います。

③ 生活道路の整備・改善

- 地区の要所をつなぐ利用度の高い生活道路を中心に、歩車道の分離や交差点の整備・改善、道路照明灯やカーブミラー等の交通安全施設の整備を進め、安全・快適な道づくりに努めます。
- 幅員の狭い道路については、地域の実情を踏まえながら、必要性や緊急性、整備効果等を勘案しながら、市民との協働によるまちづくりとして生活道路の拡幅、整備に努めます。
- 歩行者や自転車、自動車それぞれの安全な通行を確保するため、グリーンベルトや道路標示等による安全な道路環境の確保や適切な道路の維持管理に努めます。



幅員の狭い道路とグリーンベルト
(彦成通り)

④ 安全・安心な道づくり

- 道路および道路施設の破損個所の早期発見と適切な維持修繕、道路施設の改良工事等を進めることで、市民が安全・安心に利用できる道づくりに取り組みます。

方針2 安全・快適な歩行空間の形成

高齢者や障がい者、子育て世代等、すべての人にとって、安全で快適な歩行空間の形成を図ります。

1) 現況・課題

- ユニバーサルデザインの考え方に配慮した、きめ細かな視点による歩行空間の形成を図ることが必要です。
- 河川や水路等、三郷市固有の水辺空間を活かして、安全で快適な魅力ある歩行空間づくりが望まれます。
- 商店街や学校周辺等、身近な歩行環境について、安全性はもとより快適で魅力ある歩行空間形成に向け、ハード面、ソフト面を合わせた総合的な対応を図る必要があります。

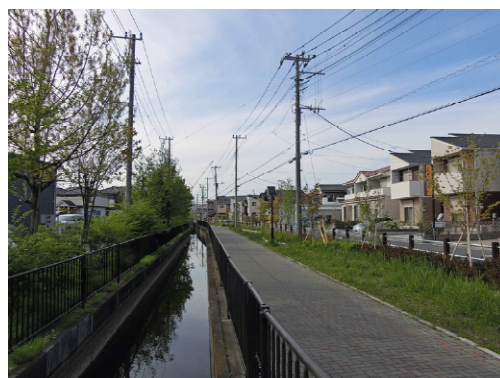
2) 具体的な方針

① ユニバーサルデザインの考え方に配慮した歩行空間づくり

- 歩道やバス停周辺等について、段差解消や視覚障がい者誘導用ブロックの設置等、バリアフリー化に努めます。
- 歩車道の分離や歩道の有効幅員の確保、わかりやすい案内標識の設置等、高齢者や障がい者、子ども等、誰もが安心して歩けるユニバーサルデザインの考え方に配慮した歩行空間づくりに努めます。

② 河川・用水路沿いの歩行空間づくり

- 大場川や第二大場川、下第二大場川、二郷半領用水路等の水辺空間を活かして、緑道、自転車歩行者道路の整備を進め、快適な歩行空間づくりを進めます。



二郷半領用水路

③ 身近な水路等を活用した歩行空間づくり

- 水路の上部を利用して歩行空間を整備し、歩行者の利便性の向上を図ります。

④ 商店街での買い物空間づくり

- 商店街等、沿道に店舗が集積している路線については、魅力あるまち並みの中で買い物が楽しくできる歩行空間づくりに努めます。

⑤ 安全な歩行空間づくり

- 学校周辺の通学路は、生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度 30km/h の交通規制を実施する「ゾーン 30」について、関係機関との協議の下に指定を検討します。また、商店街等の歩行者の安全確保を図る必要性が高い道路についても、安全対策に努めます。



ゾーン 30

- 歩行者等の安全を確保するため、主に通学路や緊急輸送道路に面する危険なブロック塀等の除却を促進します。

方針3 交通体系の確立

すべての人が自由に移動できる環境づくりに向けて、公共交通機関が相互に連携した「使いやすい」、「分かりやすい」公共交通ネットワークの実現と併せ、「公共交通は地域が支え・育てるものである」という認識の醸成を図り、持続可能な公共交通サービスの確立をめざします。

1) 現況・課題

- 鉄道については、武蔵野線に加え東京都心部へ約20分で直結するつくばエクスプレスにより、利便性が向上してきましたが、今後は、利便性の向上に加え安全対策への対応が求められます。
- バス交通については、将来にわたって継続かつ安定的に公共交通を維持・発展させ、まちづくり等の地域戦略と一体となった公共交通の活性化、利用促進を図る必要があります。

2) 具体的な方針

① 鉄道利便性の向上

- つくばエクスプレスの東京駅延伸や8両編成化による輸送力増強の早期実現等を鉄道事業者に働きかけ、鉄道利便性の向上に努めます。
- 駅や駅前広場は、高齢者や障がい者、子ども等、すべての人が安心・快適に利用できるよう可動式ホーム柵（ホームドア）設置の促進、ユニバーサルデザインに配慮した施設等の整備を進めます。



可動式ホーム柵（ホームドア）

② バス交通の確保

- バス事業者と連携しながら三郷駅や新三郷駅、三郷中央駅、ピアラシティを中心に、公共施設や医療機関、商業施設等へのアクセスに配慮した路線バスのさらなる利便性向上を図ります。
- 低炭素・低公害型のまちづくりやユニバーサルデザインの観点から、環境に配慮した低公害型バス等の普及を交通事業者に要請するなど、グローバルな視点に立ったすべての人にやさしいバス利用環境の充実を図ります。
- バス運転手の不足状況を踏まえて、バス事業者の運転手確保の対応に対して、支援を検討していきます。

③ 自転車活用の推進

- 本市の特徴である平坦な地形を活かし、引き続き、サイクル&バスライドを促進するための駐輪場や、自転車専用レーンの整備により、環境にやさしい自転車の利用促進を図ります。
- 駅周辺の放置自転車を解消し、歩行者の円滑な通行や緊急時の救助活動を確保するため、民間による駐輪場建設費への補助等に努めます。



サイクル&バスライド（大場川）

④ 水上交通の検討

- 江戸川や中川を活用した水上交通システムの導入について、関係機関と協議・連携し方向性を検討します。
- 防災の観点から三郷緊急用船着場の利活用について検討します。



三郷緊急用船着場の水防演習

⑤ MaaSをはじめとする新たな交通システムの検討

- 交通弱者の救済や交通渋滞の緩和、環境問題への対応、循環型社会の形成等、様々な交通をめぐる課題に対して、自動運転車両や小型モビリティ等、MaaSをはじめとする新たな交通システムの開発、研究が進められています。本市においても、実証実験等による導入可能性調査等、本市に適合したシステム導入に向けた取り組みを進めます。

方針4 魅力ある美しい道づくり

三郷の特色を活かした、魅力にあふれた美しい道路空間、歩行空間づくりをめざします。

1) 現況・課題

- 道路の緑化や無電柱化、公園との連携等、魅力ある道路空間づくりが求められています。
- 美しい道づくりに向けて、日常的な管理とともに市民意識の啓発等に取り組んでいく必要があります。

2) 具体的な方針

① 魅力ある道づくり

- 花いっぱい運動や地域に合った街路樹の選定等による沿道緑化の推進や、ポケットパーク等の憩いの場の整備、「道の駅」の設置を検討します。
- 大規模開発事業等において電線類の地中化に取り組み、台風等の災害による電柱の倒壊や停電を防止します。
- 街路樹等による歩行空間の圧迫や落葉等が沿道地域に与える影響を配慮し、抑制するための剪定等、予防保全の管理を推進します。



電線類の地中化（三郷中央駅周辺）

② 道路環境の美化

- 関係機関との協力や広報等を通じ、ポイ捨ての防止や違法看板の撤去、道路美化運動の実施による道路環境の美化を進めます。

③ 歩きたくなる道づくり

- 駅前広場を中心に、道路や徒歩圏内の公園、河川等の公共空間において、多くの方が滞在したくなるような親しみを感じ、居心地がよく歩きたくなる道づくりを検討し、快適性の向上とにぎわいの創出を図ります。

第1章
第2章
土地利用
道路交通
社会基盤
防災減災
みどり景観
生活充実
第3章
彦成地域
北部地域
早稲田地域
中央地域
東和地域
第4章
資料編

【道路交通体系整備の方針図】

