

2 道路・交通体系方針

■基本方針

道路は人々の生活を支えるだけでなく、防災上も重要な役割を果たします。このため、体系的な道路網の整備を進めるとともに、必要に応じて、道路網の見直しを行います。

また、超高齢社会を迎え、自動車を運転しない高齢者にとっても出歩きやすく移動しやすい環境や、過度に自動車に依存しない社会の実現をめざして、徒歩や自転車での移動環境を向上させていく必要があります。このため、道路の整備だけでなく、歩行空間の整備、自転車通行空間の整備、そして、公共交通網の充実を図っていきます。また、交通安全対策を進め、誰もが安全に安心して移動できる道路環境を整えていきます。

■道路・交通体系方針の体系

第3節 道路・交通体系方針		
(1)道路の体系的な整備	①幹線道路の整備	
	②補助幹線道路の整備	
	③主要生活道路の整備（幅員 6 m程度）	
	④生活道路の整備（幅員 4 m程度）	
	⑤調整・検討を要する道路の整備	<ul style="list-style-type: none"> ㍑関係自治体と調整する道路 ㍑事業化を検討する道路 ㍑計画見直しを検討する道路 ㍑整備手法を検討する道路
(2)歩行空間の整備	①歩行空間の維持・保全・活用	
	②商店街での魅力ある歩行空間の整備	
(3)自転車通行環境の創出	①自転車通行空間の確保（自転車通行空間整備検討区間）	
	②自転車通行ルールの明示・啓発（シェア・ザ・ロード）	
	③自転車散策路モデル検討エリア	
(4)持続可能な公共交通網の構築	①公共交通網の充実	<ul style="list-style-type: none"> ㍑地域間幹線路線（既存バス路線）の再編成 ㍑地域内アクセス路線（コミュニティバスなど）の導入 ㍑利用促進施策の推進
	②新たな鉄道	
	①高齢者・障がい者・子どもなどに配慮した安全対策	<ul style="list-style-type: none"> ㍑バリアフリー化 ㍑駅周辺などへの対応 ㍑通学路への対応
(5)交通安全対策の推進	②駐車対策	
	③駐輪対策	
	④交通安全施設などの整備	<ul style="list-style-type: none"> ㍑生活道路の安全対策 ㍑自転車通行ネットワークづくりにあわせた安全対策 ㍑危険交差点等への対策
	⑤交通ルールの遵守とマナーの向上	

方針1

道路の体系的な整備

生活にとって重要な道路を体系的に整備するとともに、必要に応じた見直しを進める

(1) 現況・課題

- 生活道路の中には幅員が狭く危険な道路や、排水や路面が不良で通行上支障のある道路があります。
- 都市計画決定をしてから、長期間にわたり事業に未着手となっている道路があります。

(2) 改善に向けた具体的施策

道路は交通利便のためだけでなく、災害時の緊急輸送道路や延焼遮断帯として非常に重要な役割を担っています。このため、市内の道路をその規格や機能から、「幹線道路」、「補助幹線道路」、「主要生活道路」、「生活道路」の4つに区分し、それぞれ体系的な整備を図っていきます。

一方、財源の確保や長期的な需要予測を勘案すると、必要な道路をすべて整備していくことは極めて困難です。このため、既存の道路を適切に維持管理しながら機能維持・向上を図るとともに、すでに都市計画決定されている事業未着手道路については、事業化の再検討や計画そのものの見直しを進めていきます。

① 幹線道路の整備

- 主要幹線道路については、道路管理者である国などと連携し、都市間の交通や通過交通などの、広域的で比較的長い距離の移動を円滑にするため、機能向上を図ります。
- 幹線道路については、道路管理者である国や県などと連携し、都市の根幹的自動車交通路として円滑な都市活動の推進を図るために、主要幹線道路に準じた機能を備えた道路として整備を図ります。

② 補助幹線道路の整備

- 補助幹線道路については、幹線道路に囲まれた市街地において、地区内での幹線としての機能を有する道路として整備し、地区内から幹線道路への自動車交通の円滑化を図ります。
- 市街地の補助幹線道路から、道路の無電柱化の整備をめざします。
- 安全で良好な歩行空間を確保する必要があるバス路線については、歩道の整備を図ります。

③ 主要生活道路の整備（幅員6m程度）

- 主要生活道路の中でも、補助幹線道路や防災拠点、地域拠点等にアクセスする、日常生活に密接な関わりをもつ重要な区間については、市民の意見を踏まえながら整備計画を策定し整備に取り組みます。

④生活道路の整備（幅員4m程度）

- 生活道路については、排水不良や路面不良など、通行上支障のある箇所の整備に取り組みます。



幹線道路



補助幹線道路



主要生活道路



生活道路

⑤調整・検討を要する道路の整備

(ア) 関係自治体と調整する道路

- 南浦和越谷線、蒲生・柿木川戸線及び新田駅前旭町線の一部については、改めて必要性を精査するとともに、県・関係自治体と調整を行い、事業着手や必要に応じた計画の見直しを検討します。

(イ) 事業化を検討する道路

- 松原団地花栗線については、草加松原団地の建替事業にあわせて事業化を検討します。
- 谷塚西口停車場線については、谷塚駅西口のまちづくりにあわせて事業化を検討します。

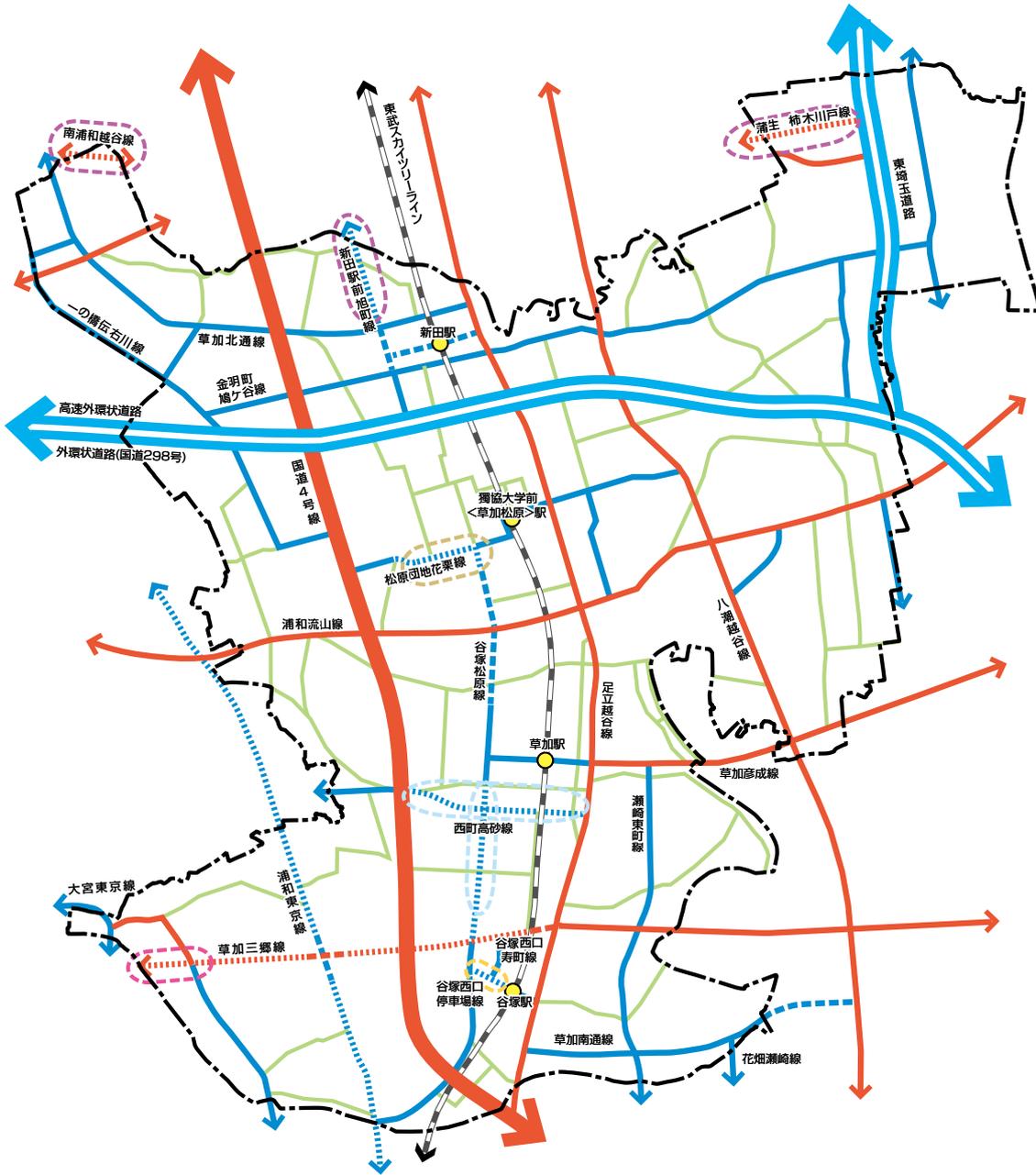
(ウ) 計画見直しを検討する道路

- 草加三郷線の一部については、東京都を含めた広域ネットワークを視野に入れつつ、改めて必要性を精査するとともに、関係自治体と調整を行い、必要に応じて計画の見直しを検討します。

(エ) 整備手法を検討する道路

- 氷川町の土地区画整理事業が実施されていない地区の谷塚松原線及び西町高砂線については、土地区画整理事業の方向性を踏まえて整備手法を検討します。

■道路体系整備方針図



序章 都市計画マスタープランの改定にあたって

第1章 全体方針
2 道路・交通体系方針

第2章 地区別方針

第3章 実現化方針

方針2

歩行空間の整備

魅力的な歩行空間を整備し、人々の外出機会を創出する

(1) 現況・課題

- 健康寿命を延ばすためにも、高齢者にとって歩きやすい歩行空間が必要です。
- 市内外の人に、まち歩きをしてもらえるような、歩行空間の魅力向上が必要です。

(2) 改善に向けた具体的施策

超高齢社会を迎え、高齢者をはじめとする市民の健康づくりのために、気軽に歩ける場所、出歩いてみたいと思える道が必要です。また、地域の活力を高めていくために、市の内外の人にとってまち歩きをしたくなるような、魅力的な歩行空間をつくっていく必要があります。このため、既存の道路・散策路・ウォーキングコース・河川沿いの通路などを維持・保全・活用していくとともに、商店街では歩道の美装化を進めていきます。

① 歩行空間の維持・保全・活用

- 誰もがいつでも気軽に市内で散策や健康づくりができるように、桜並木や観光資源などをいかした散策路やヘルシーウォーキングコース、ヘルシーロード、ふれあい小路などの維持・保全・活用に取り組みます。
- 綾瀬川沿いの草加松原遊歩道の魅力向上を図るため、歩行者道路や自転車道路の維持・保全・活用を図ります。
- 中川沿いについては、改修にあわせて、河川沿いが歩行空間などとして活用できるよう関係機関と調整を進めます。
- 河川や水路沿いの歩行者空間の途中に、休憩などができる空間があることで、歩きやすさや歩く楽しさをより強く感じられることから、空き地等を活用した整備について検討します。
- 河川や水路沿いの歩行者空間と、主要公共施設や公園、駅などとのネットワーク化を図りながら、親しまれる道づくりを進めるとともに、最寄りの駅・バス停や公共施設等への経路などが分かりやすいサインの設置などをめざします。

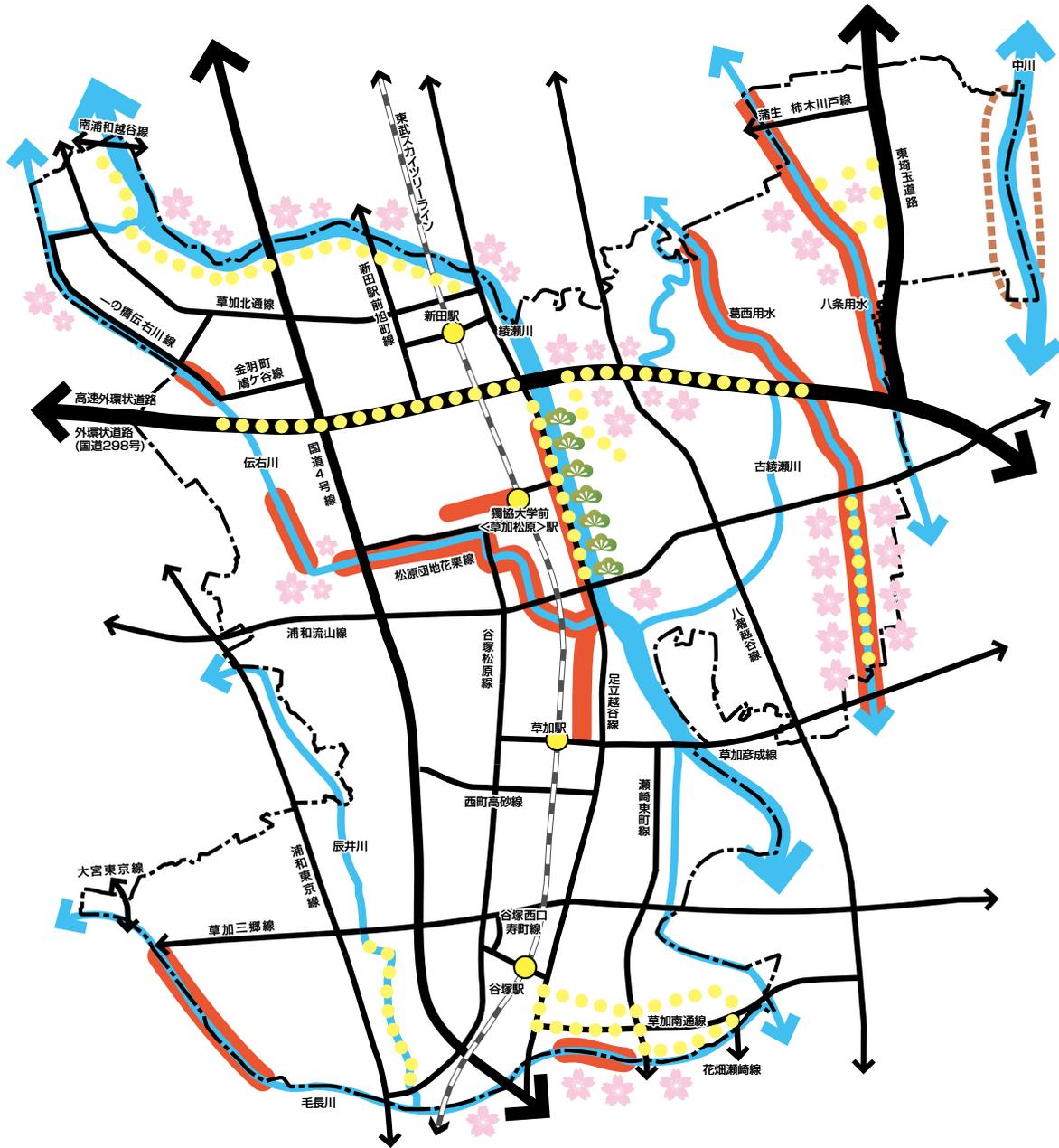


ヘルシーウォーキングコース

② 商店街での魅力ある歩行空間の整備

- 駅前商店街など沿道に店舗などが集積している路線については、安全で快適に買い物ができる歩行空間づくりや、歩道の路面のカラー化等による美装化などの整備をめざします。

■歩行空間活用方針図



序章 都市計画マスタープランの改定にあたって

第1章 全体方針
2 道路・交通体系方針

第2章 地区別方針

第3章 実現化方針

方針3

自転車通行環境の創出

駅への安全な自転車ネットワークを構築し、
自転車が安全に通行できる環境づくりを進める

(1) 現況・課題

- 交通手段として自転車を利用する割合が全国的に高くなっており、市民にとって最も身近な交通手段である一方で、自転車事故の発生率が高くなっています。
- 駅へ向かう自転車利用者が多いため、安全に駅へアクセスできる通行空間が必要となっています。
- にぎわいづくりのためにも、市内の観光資源などを巡回できる自転車散策路が求められています。

(2) 改善に向けた具体的施策

自転車利用者は今後も減少しないと予想されることから、自転車事故を減らすことが急務となっています。また、車を運転しない高齢者などにとって自転車は貴重な移動手段となっており、自転車で安全に通行できる空間が必要です。

このため、自転車利用が集中する経路を中心に、安全に自転車で通行できる路線(ネットワーク)を、まず1路線確保することをめざします。この路線を構成する道路に自転車通行帯を整備することとあわせて、自転車通行帯が整備できない路線は、歩行者と自転車がともに安全に通行できるよう、状況に応じた安全対策を検討していきます。

また、草加松原や旧町地区は観光資源に恵まれており、にぎわいづくりのためにも、自転車を利用して散策できるような環境整備を検討します。

① 自転車通行空間の確保(自転車通行空間整備検討区間)

- 近距離の移動に便利で、健康づくりにもつながる自転車の利用を促進するため、幹線道路・補助幹線道路の歩道または車道に自転車通行帯を設置するなど、自転車が通行しやすい空間の拡大やネットワークづくりをめざします。

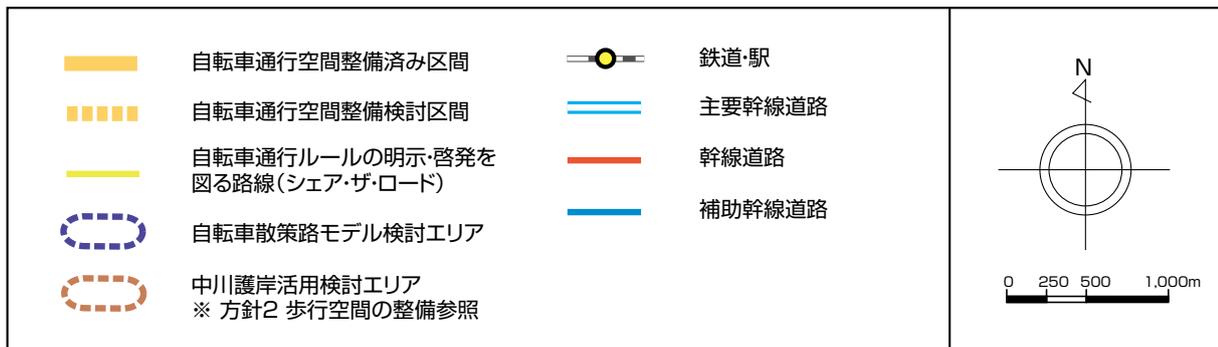
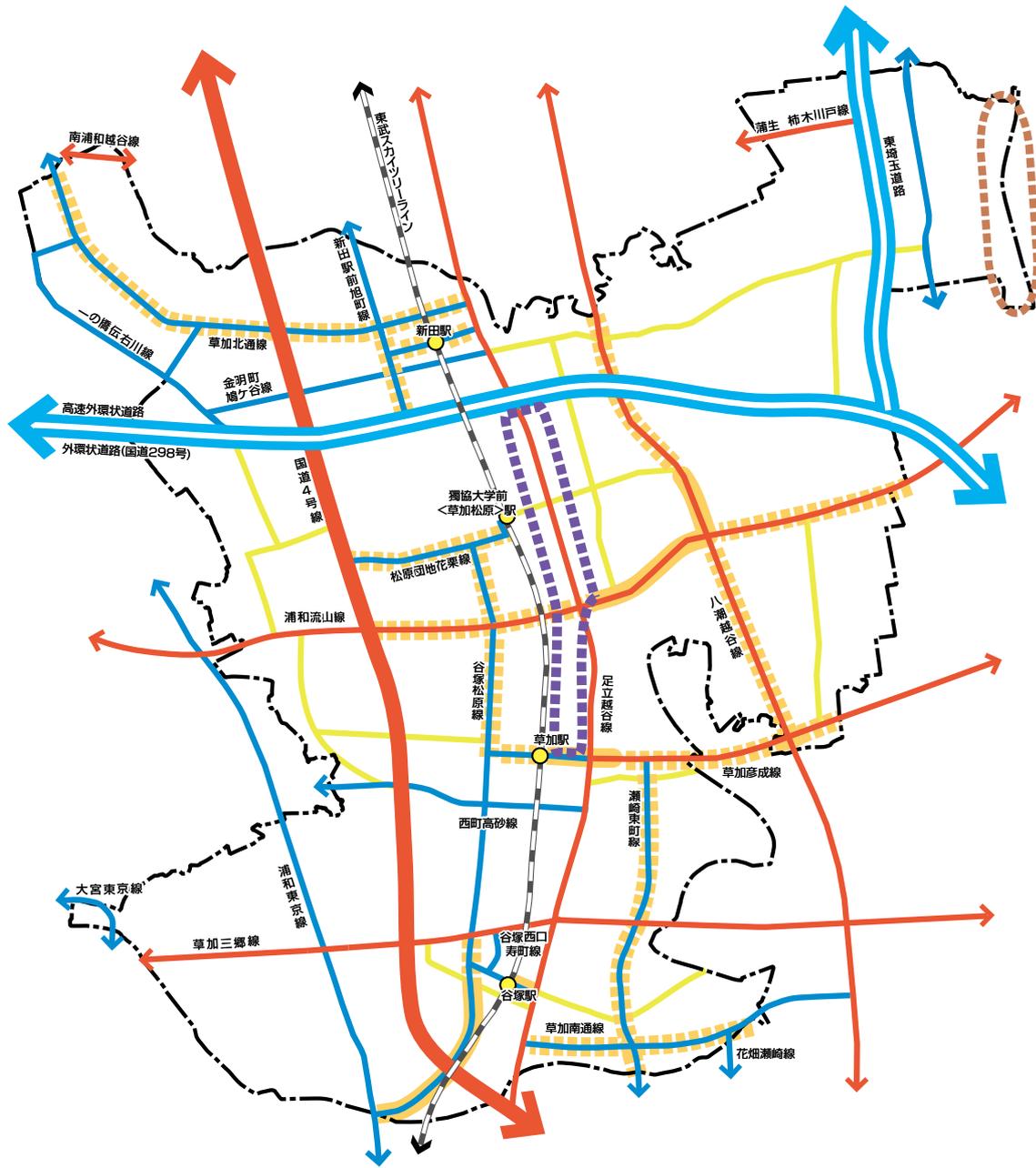
② 自転車通行ルールの明示・啓発(シェア・ザ・ロード)

- 自動車の安全な通行環境を整えるため、自転車のほか、歩行者や自動車の交通が集中する道路では、自転車の通行位置や注意喚起の明示などによる通行ルールの周知のほか、自転車通行の代替路の検討などを含めた安全対策を図ります。

③ 自転車散策路モデル検討エリア

- 県の「ぐるっと埼玉サイクルネットワーク構想」にも位置づけられている草加松原遊歩道や旧町地区については、自転車を利用して楽しく散策できるモデルとなるように活用を検討します。

■自転車通行空間整備方針図



序章 都市計画マスタープランの改定にあたって

第1章 全体方針
2 道路・交通体系方針

第2章 地区別方針

第3章 実現化方針

方針4

持続可能な公共交通網の構築

市民の暮らしを支える公共交通ネットワークの形成をめざす

(1) 現況・課題

- 既存のバス路線が身近にない地域のほか、バスで市内4駅や市立病院へ向かうことが困難な地域が存在します。
- 生産年齢人口が減少しバスの利用増加が見込めない一方、通院や買い物などの暮らしの足として、利便性の高い移動手段を提供する必要性が高まっています。
- バスの利用率が低く、既存の路線バスが市民にとって気軽に利用できる交通手段となっていない。

(2) 改善に向けた具体的施策

公共交通は超高齢社会への対応として、必要不可欠な移動手段です。また、自動車利用からの転換を進めることで道路渋滞の緩和、環境負荷の低減、健康づくりの推進や交通事故の抑制も図れます。このため、身近にバス路線がない地域への対応や、通院や買い物への利便性を高めるために、既存のバス路線の再編やコミュニティバスの導入可能性を検討しながら交通不便地域の解消を進めていきます。

また、バス路線を維持・継続していくには、利用の拡充を進めることが最も重要であることから、バリアフリーなどの利用環境の改善や、公共交通利用のメリットの周知など、公共交通を利用しやすい環境づくりを進めていきます。

① 公共交通網の充実

(ア) 地域間幹線路線(既存バス路線)の再編成

- 主に通勤・通学の利用を対象とした、駅と駅を結ぶバス路線(地域間幹線路線)は、将来のまちづくりや都市計画道路などの基盤整備の進捗に応じ、既存バス路線の見直し再編に取り組みます。
- 戸塚安行駅・八潮駅・越谷レイクタウン駅・竹ノ塚駅など、近隣自治体の各駅方面への延伸・接続を検討します。

(イ) 地域内アクセス路線(コミュニティバスなど)の導入

- 既存バス路線の見直しのみでは交通不便地域が解消されない地域では、通勤・通学のほか通院や買い物の利用を対象として、住宅地や主要施設を結ぶため、既存バス路線の補完・連携を前提に、地域の特性に即してコミュニティバスやデマンド型交通などの地域内アクセス路線の導入を検討します。

- 地域内アクセス路線の導入にあたっては、民間バス事業者への財政支援のほか、既存バス路線と整合した運行計画の作成、試験運行による評価・検証・見直しを図り、事業者による自主運行をめざします。



パリポリくんバス

(ウ) 利用促進施策の推進

- 公共交通の利用拡充を図るため、バス停や駅ホームの環境改善とバリアフリー化に取り組みます。また、駅ホームでは安全対策として、鉄道事業者と連携を図りながらホームドアの整備に向けた検討をします。
- 公共交通への利用転換を促すモビリティ・マネジメントの側面から、公共交通の利用方法やメリットを周知するなどの利用促進に取り組みます。

②新たな鉄道

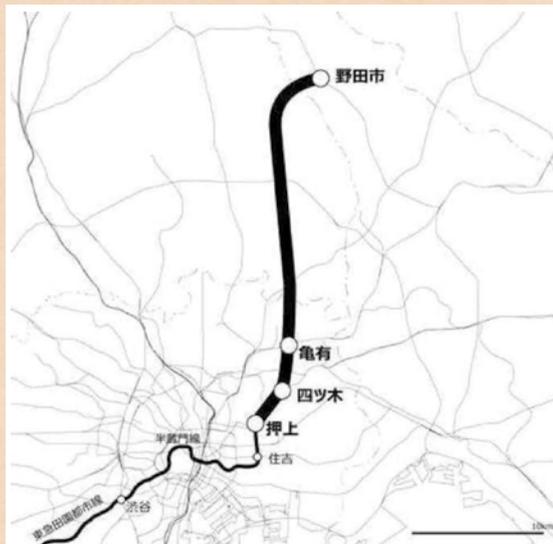
- 地下鉄8号線については、交通政策審議会での答申を踏まえ、広域的な交通網整備の視点に立ち、国や県、周辺自治体と連携しながら、整備の方向性を検討します。

Column

「地下鉄8号線」とは？

地下鉄8号線とは、東京8号線（東京メトロ有楽町線）のことで、平成12年1月の運輸政策審議会（現・交通政策審議会）答申第18号の中で、東京8号線の豊洲～野田市間は、「目標年次（2015年）までに整備着手することが適当な路線」として位置づけられました。

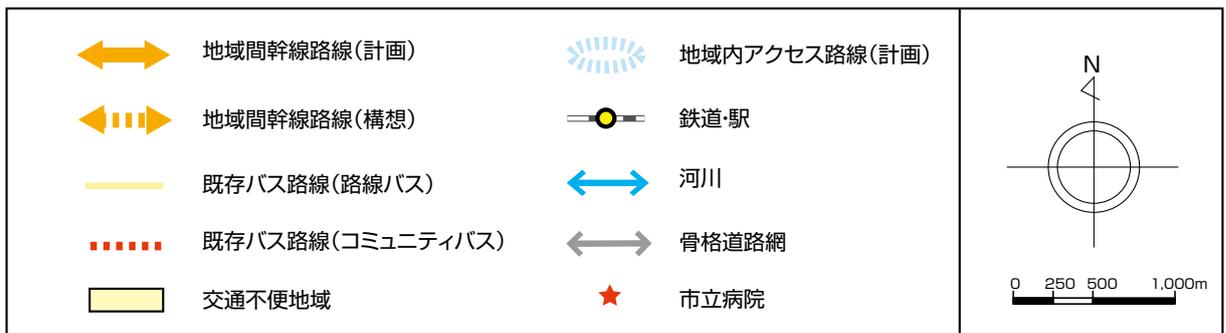
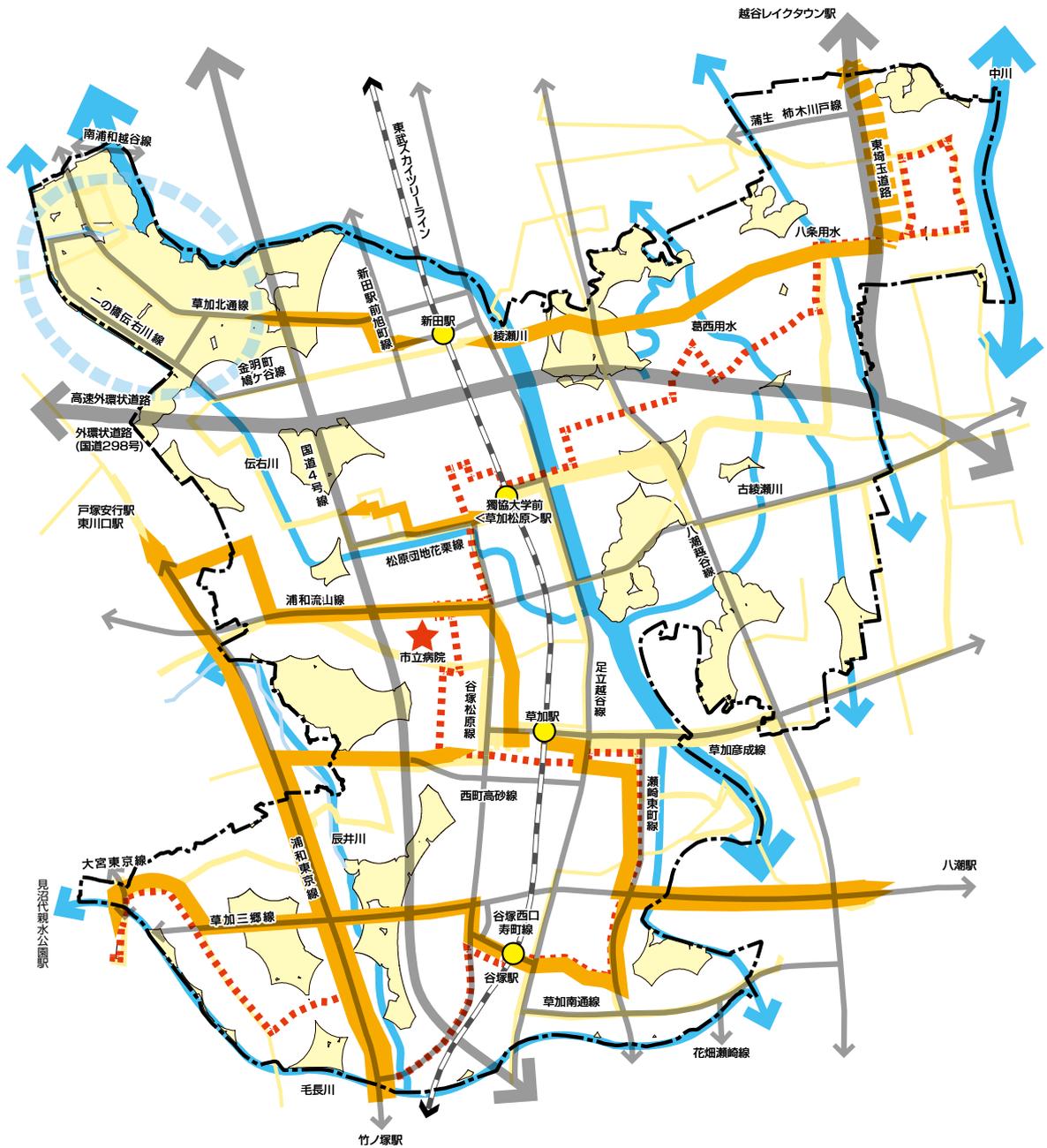
平成26年4月、国は、目標年次である平成27年を迎えることから、交通政策審議会へ「東京圏における今後の新たな都市鉄道のあり方」について諮問し、平成28年4月に新たな答申がとりまとめられました。東京8号線はこの答申で改めて位置づけられ、押上～野田市間は「地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト」とされましたが、路線の明確な通過場所の特定や個別路線のランク付け等はされておらず、また、事業性に課題のあることが示されています。



出典：交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」（平成28年4月20日）より

第3節 分野別方針 2 道路・交通体系方針

■公共交通網充実方針図



方針5

交通安全対策の推進

歩行者、自転車と自動車と共に安全に通行できるよう
対策を図る

(1) 現況・課題

- 歩道が狭く段差があるなど、バリアフリー化が十分ではない箇所があります。
- 小・中学校の通学路の中には、自動車通行が多く、危険な箇所があります。
- 駅周辺を中心に路上への駐車・駐輪があり、道路交通上も景観上も課題があります。

(2) 改善に向けた具体的施策

超高齢社会を迎え、高齢者の身近な健康づくりのため、また、高齢者が住み慣れた地域でいつまでも暮らせるように、気軽に出歩けるような、安全で快適な歩行空間が大切になってきます。そのため、歩行者、自転車や自動車などの交通手段がともに道路を安全に通行できるような交通安全対策やバリアフリー化を進め、高齢者や障がい者、子どもなど、誰もが安全に通行できる歩行空間を確保していきます。

特に小学校の通学路については、通学児童の安全確保の視点に立った安全対策に取り組んでいきます。

また、駅周辺地区において、道路交通上も景観上も課題となっている駐車・駐輪対策を進めます。

① 高齢者・障がい者・子どもなどに配慮した安全対策

(ア) バリアフリー化

- 地区内の拠点となる施設へ向かう主要な路線のバリアフリー化などを進めるため、基本構想の策定なども視野に入れ、歩道の段差解消などバリアフリー化を進め、高齢者・障がい者・子どもなどに配慮した安全対策に取り組めます。

(イ) 駅周辺などへの対応

- 駅周辺や商店街など歩行者、自転車や自動車の通過交通が集中し、歩行者等の安全確保を図る必要性が高い道路は、関係機関と連携の上、それぞれの利用者が自己の責任を自覚し互いの立場を尊重できるよう、ともに道路を安全に利用できる環境づくりを進めます。

(ウ) 通学路への対応

- 小学校の周辺や通学路など、通学児童の安全確保を図る必要性が高い道路は、関係機関と連携の上、計画的に点検を行い必要な安全対策に取り組めます。

② 駐車対策

- 道路交通の円滑化を図るため、警察や民間事業者などとの連携を通じて、集中する自動車交通や路上（違法）駐車を抑制を図ります。

③ 駐輪対策

- 安全な歩行空間の確保、駅前広場の良好な景観の維持、災害時などに駅に帰宅困難者が集中する際の安全対策や駅周辺の商業振興に寄与するため、利用目的や駐輪時間に対応した駐輪場の確保を図ります。

④ 交通安全施設などの整備

(ア) 生活道路の安全対策

- 比較的幅の広い区画道路が整備され、自動車の抜け道としての通行が多い区域では、警察等の関係機関と連携の上、最高速度を時速30キロに制限する「ゾーン30」の実施にあわせ、現状の道路幅員のなかで車道の幅を示す外側線を狭めるなど、歩行者優先の安全な空間づくりを進めます。



ゾーン30

(イ) 自転車通行ネットワークづくりにあわせた安全対策

- 自転車通行空間の整備やネットワークづくりにあわせ、歩行者、自転車や自動車などそれぞれの交通手段の特性に応じた通行ルールの周知・啓発等の安全対策を図ります。

(ウ) 危険交差点等への対策

- 交通事故が多発している交差点等では、通行ルールを明確化するための道路標示や、自動車運転者の死角を補完する道路反射鏡等の交通安全施設により、交通ルールの遵守と安全確認の徹底を図ります。

⑤ 交通ルールの遵守とマナーの向上

- 交通ルールの遵守とマナーの向上を図るため、警察等の関係機関と連携しながら、交通安全を学ぶ場や機会の充実を図るとともに、交通安全運動などのキャンペーン等を通じた交通安全意識の高揚を図ります。

Column

「モビリティ・マネジメント」とは？

モビリティ・マネジメント (MM) とは、「過度に自動車などに頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に (=かしくく) 利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組みを意味します。

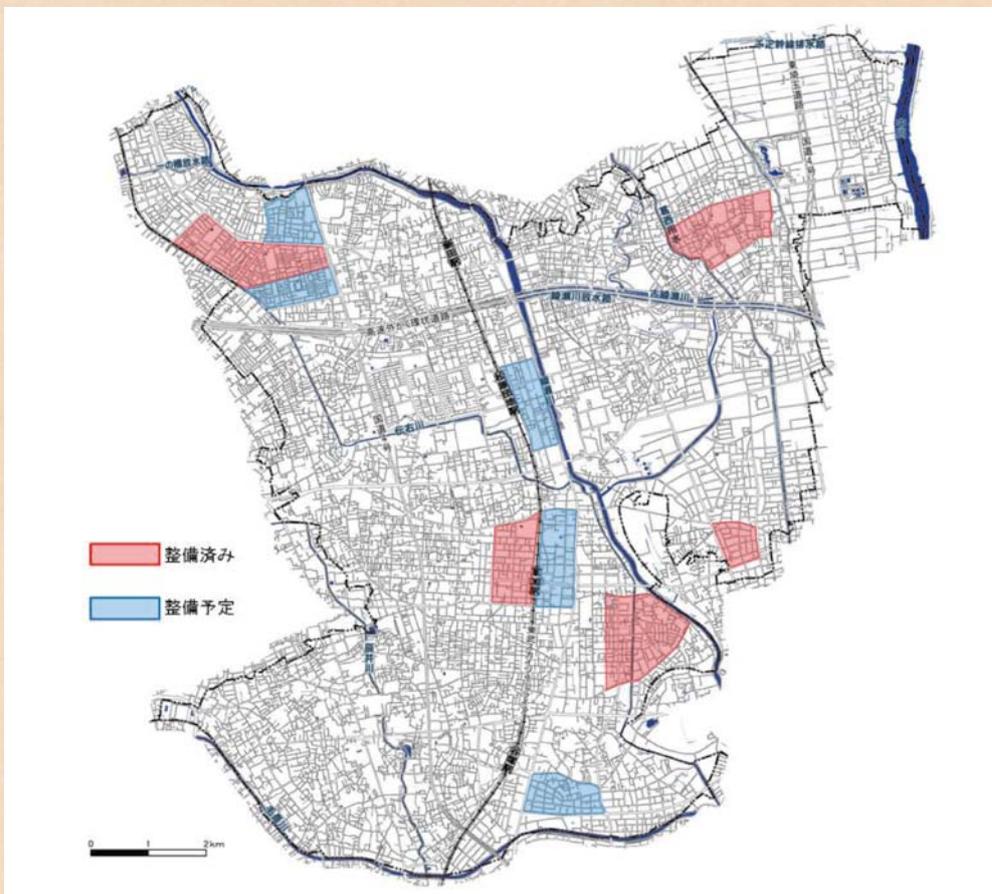
過度に自動車に頼ることは、交通事故や渋滞、環境問題の原因となるばかりでなく、中心市街地の活力が低下したり、公共交通の利用者が減少することにより既存路線が廃止になって高齢者の外出が難しくなるなど、複合的な課題を提起しています。

モビリティ・マネジメントは、これらの解消のために、「一人ひとりの環境や健康などに配慮した交通行動の自発的な変化を呼びかけ促していく、コミュニケーションを中心とした施策」のことです。

Column

「ゾーン30」とは？

「ゾーン30」とは、生活道路における交通安全対策の一つで、ある一定の範囲 (ゾーン) 内において、①自動車の走行速度抑制、②歩行者及び自転車に最大限配慮した安全な生活道路の確保、③通学路における通学児童の安全確保を目的として行います。ゾーン内は原則として、自動車の最高速度を時速30キロメートルに設定し、抜け道としての通行を抑制するとともに、歩行者及び自転車の安全な通行を確保する対策を実施します。



3 公園・緑地等整備方針

■基本方針

公園・緑地は、都市にゆとりと潤いを与えるだけでなく、にぎわいや交流の場であるとともに、災害時の避難所や復旧・復興の拠点、雨水の浸透・貯留、ヒートアイランド現象の緩和、健康づくりの場など多様な機能を持ち、まちを支える重要な都市施設です。特に、国指定名勝となった草加松原や綾瀬川、葛西用水沿いなどの桜並木、市民の憩いの場である綾瀬川左岸広場・そうか公園などは、観光資源としても重要な役割を担っています。

貴重な農地やみどりなどが減少傾向にある本市において、公園・緑地の整備によるみどりとオープンスペースの維持・保全や確保はますます重要になっています。

また、まちの防災機能を高めるためにも、公園・緑地の計画的かつ効率的な整備を推進する必要があります。

本方針では、今後、公園等が不足し配置や整備を検討すべきエリアを明確にするとともに、多様な水辺とみどりに親しむことができる空間をつなげながら、水とみどりのネットワークを形成します。

■公園・緑地等整備方針の体系

第3節 公園・緑地等整備方針	
(1)水とみどりのネットワークの形成	①水辺とみどりの空間の充実
	②水辺とみどりの交流拠点の充実
(2)公園等の整備・充実	①スポーツ推進地区
	②そうか公園の充実
	③地域特性に応じた公園などの整備(身近な公園等配置検討地区)
	④検討を要する公園の整備(整備手法・配置検討地区)
(3)地域特性にあったみどりの創出	①身近なみどりの保全・活用
	②農地・生産緑地の保全・活用
(4)市民と協働で守る身近なみどり	①市民との協働によるみどりの創出
	②民有地におけるみどりの創出
	③公共施設の緑化の推進と維持管理

方針1

水とみどりのネットワークの形成

河川や水路を軸とした親水空間や緑道のネットワークを形成する

(1) 現況・課題

- 市民ニーズに対応した、地域固有の資源である河川・水路を軸とした、市民が親しめる質の高いみどりの空間を保全・創出していく必要があります。
- 河川・公園・広場における生物多様性の保全が必要です。

(2) 改善に向けた具体的施策

本市では、市内を縦横に流れる河川・水路をいかして、これまで「綾瀬川再生計画」に基づく取組みや、葛西用水における水辺に親しめる空間の整備など、水とみどりのまちづくりを進めてきました。

水とみどりのまちづくりを進める上では、地域固有の資源である河川・水路を軸とした、市民が親しめる質の高いみどりの空間を保全・創出していく必要があります。このため、綾瀬川をはじめとした河川などの水辺空間や、水辺とみどりの交流拠点となる公園や広場などをつなげながら、水辺に親しむことができる空間の創出を図り、歩いて楽しい水とみどりのネットワークを形成します。

①水辺とみどりの空間の充実

- 綾瀬川や中川などの河川や、葛西用水、伝右川沿いの桜並木など、市民に親しまれている水辺環境の適正な維持管理と計画的な整備により、河川・用水沿いの水とみどりのネットワークの整備を図ります。
- 草加松原や札幌河岸公園、綾瀬川の水辺は、歴史的特性を踏まえた水辺とみどりの空間として適正な維持管理や計画的な整備を図ります。
- 市内を縦横に流れる河川や用水の水辺空間を活用するため、関係機関と協力し、水辺の生物の多様性や景観に配慮した護岸の整備、親水空間の適正な維持管理と計画的な整備を図ります。



綾瀬川



葛西用水

②水辺とみどりの交流拠点の充実

- 草加松原や札幌河岸公園、綾瀬川左岸広場、そうか公園、治水緑地、松原団地記念公園などを市民が憩う水辺とみどりの交流拠点として位置づけ、適正な維持管理と機能の充実を図ります。
- 草加松原や札幌河岸公園、綾瀬川左岸広場、綾瀬川などの水辺の交流拠点は、にぎわい交流エリアの重要な位置を占めることから、草加市文化会館や草加駅東側の旧町地区との連携に留意しながら、にぎわいの創出や回遊性の向上などに取り組みます。



札幌河岸公園



綾瀬川左岸広場とラグーン