

はじめに

本市では、市制施行前の昭和31年に都市計画区域を指定し、現在に至るまで都市計画に基づいた土地区画整理事業の実施や道路・公園・下水道の整備の推進、北朝霞駅及び朝霞台駅の設置等の都市基盤整備を行なうなど、計画的で快適なまちづくりを積極的に進めてまいりました。

そのような結果、昭和42年の市制施行当時、およそ5万6千人だった人口が、平成23年には13万人へと増加し、現在は、武蔵野の面影が残る緑の多い住宅都市として着実に発展を遂げております。

一方で、近年の社会情勢の変化等に伴い、人々のまちづくりに対する意識も、これまでの施設整備を中心としたものから、自然環境との共生や地域固有の文化、心の豊かさを重視したものに変化しつつあります。

こうした中、都市計画においては、朝霞市都市計画マスタープランを策定し、『人と暮らし・自然が活きるまち“あさか”』を将来像として定め、「市民・企業（事業者）・行政の“協働”によるまちづくり」の推進及び実現に向かって、行政と市民の皆様との都市計画に関する幅広い情報を共有することが益々重要となってまいります。

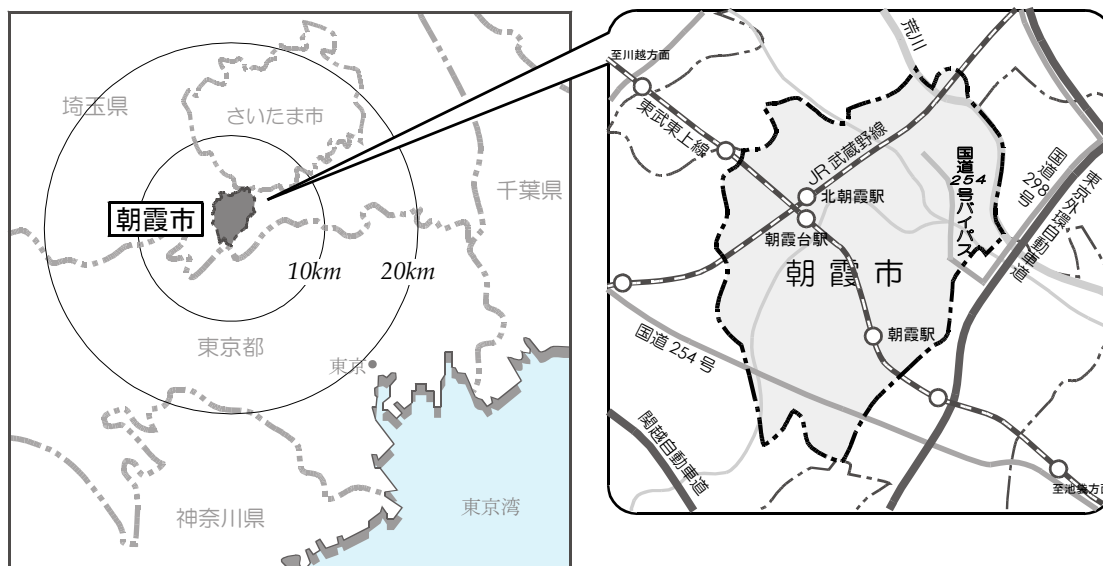
これらを踏まえ、発行された「朝霞市の都市計画」は平成19年3月から7年が経ち、その間には、朝霞駅駅前広場（南口及び東口）の完成、高度地区の決定、旧暫定逆線引き地区が市街化区域に編入されるなど、当市の状況も変化していることから、この度、内容の見直しを行いました。

本書を多くの皆様に幅広くご活用いただくとともに、本書を通じて本市の都市計画に対するご理解と、今後のまちづくりに対するご協力をいただければ幸いです。

平成26年2月

朝霞市都市建設部都市計画課

【朝霞市の位置】



第1章 朝霞市の概要

1. 位置

本市は、埼玉県の南西部及び東京都心から20km圏の距離に位置し、東は和光市及び荒川をはさんで戸田市、北は志木市及び荒川をはさんでさいたま市、西は新座市、南は東京都練馬区にそれぞれ接しています。

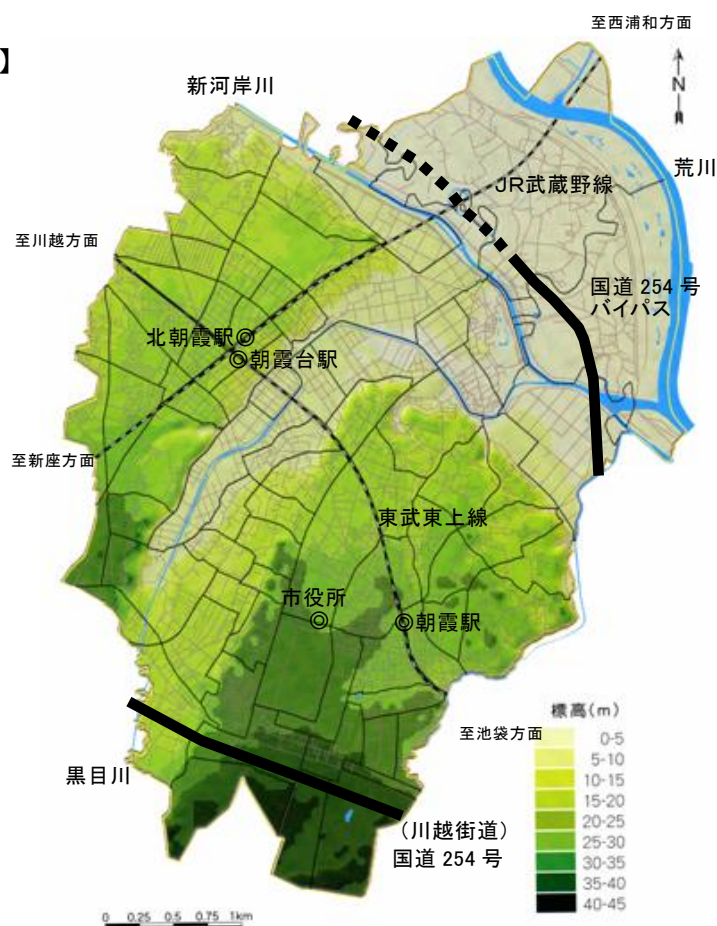
本市の区域は、東西約4.6km、南北約6.3kmで、面積は約1,838ha（約18.38km²）となっています。

地形は、北東部には荒川と新河岸川が流れているほか、中央部を東西に流れる黒目川が東部で新河岸川と合流しており、北東部の荒川低地と南西部の武蔵野台地に大きく分かれる変化に富んだ地形となっています。

交通網としては、中央部に有楽町線及び副都心線と相互に乗入れする東武東上線が南北に走り、南部と北西部には朝霞駅及び朝霞台駅が位置しています。北部をJR武蔵野線が東西に走り、その北西部に位置する北朝霞駅は、東武東上線の朝霞台駅と接続していることから、この2つの駅は相互の路線の乗換駅となっています。

また、道路としては、南部に一般国道254号（川越街道）が東西に通り都心と川越方面を連絡し、西部に県道保谷・志木線、中央部に朝霞・蕨線が通るほか、東部には東京外郭環状自動車道に接続する一般国道254号バイパス第一期整備区間が開通し、引き続き、第二期整備区間の整備が予定されています。

【朝霞市の地形】



2. あゆみ

この地域では、江戸時代、川越街道の宿場町として^{ひざおりじゆく}膝折宿が栄えました。また、新河岸川では江戸とを結ぶ舟運がはじまり、河岸場から年貢米などが送られました。黒目川沿いでは豊富な水を利用した水車による製粉が行われ、幕末にはその動力を使用した伸銅業も始まり、明治・大正時代には伸銅工業として県内を代表する地場産業に発展していきました。

明治 22 年に町村制が施行され、周辺にあった 10 か村が^{ひざおりむら}膝折村と^{うちまぎむら}内間木村に分けられました。大正 3 年には東上線（現在の東武東上線）が開通し、膝折駅（現在の朝霞駅）が開設され、貨物の輸送手段は、新河岸川の舟運から鉄道へと移行していきました。

昭和 5 年には、東京府世田谷駒沢にあった東京ゴルフ倶楽部のゴルフ場が膝折村に移転することになりました。そのことがきっかけとなり、村名を改称し、同時に町村制を施行しようとする機運が高まり、昭和 7 年 5 月 1 日に「朝霞町」が誕生しました。町名の由来は、当時、東京ゴルフ倶楽部の名誉会長であった朝香宮殿下の名をいただき、「朝霞」とすることになりました。

昭和 16 年 10 月には、赤羽から^{ひふくしょう}陸軍被服廠分廠が、市ヶ谷からは陸軍予科士官学校がそれぞれ移転してきました。戦後、これらの施設はアメリカ軍の基地として接收され、返還後はその一部が自衛隊の駐屯地や公共施設の用地として利用されています。

昭和 30 年 4 月 1 日には、朝霞町と内間木村が合併し、新しい「朝霞町」となり、この合併によって、現在の朝霞市とほぼ同じ区域となりました。その後、昭和 39 年 10 月 15 日には、東京オリンピック大会の射撃競技が朝霞町で開催されました。

また、経済の高度成長につれて、東京のベッドタウンとしての都市化が進み、昭和 30 年代より急激な人口増加をみるようになりました。この人口増加の大きな要因となったものに、昭和 35 年に朝霞駅北口（現在の東口）の住宅公団（現在の都市再生機構）東朝霞団地（現在のコンフォール東朝霞）の建設を皮切りに、住宅公団や民間企業等による住宅建設が盛んに行われたことが挙げられます。そのような中、昭和 42 年 3 月 15 日に、県下 27 番目の市として「朝霞市」が誕生しました。

その後も、土地区画整理事業の整備に伴って、昭和 48 年には、国鉄武蔵野線（現在の JR 武蔵野線）が開通にあわせて北朝霞駅が開設され、翌年には東武東上線に朝霞台駅が開設されました。さらに、東武東上線は昭和 62 年には、営団地下鉄有楽町線（現在の東京メトロ有楽町線）、平成 20 年には、東京メトロ副都心線の相互乗り入れが開始されるなど、住宅都市としての立地条件が向上していきました。その間、都市化の進展に伴い、道路、公園、下水道などとともに教育施設や供給処理施設などの社会基盤の整備が進められました。

朝霞市は、平成 24 年 3 月 15 日には市制施行 45 周年を迎えました。都心から近いという地理的条件から住宅都市として発展を遂げ、人口増加を続けてきた本市は、武蔵野の面影を残しつつ、時代とともに街並みを変化させています。

【市制施行当時の朝霞駅前（昭和 42 年）】



3. 人口

本市の人口は、昭和30年10月に16,465人（国勢調査）でした。昭和42年の市制施行当時、約5万6千人だった人口が、平成2年には10万人を超え、平成25年1月現在、131,594人（住民基本台帳・外国人登録）となっています。

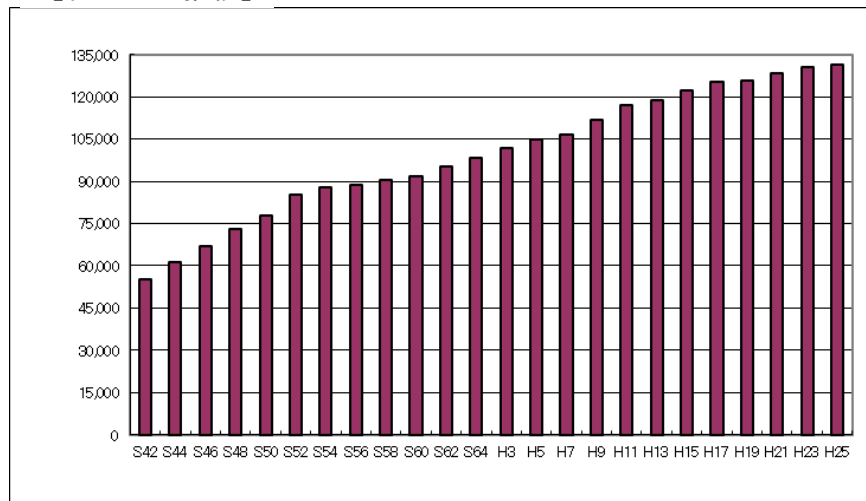
本市の人口は、昭和50年代前半まで急増し、その後、横ばいの時期もありましたが、昭和62年頃から再び増加傾向を示し、全国や首都圏と比較しても高い増加率を維持すると共に、子どもの出生率も高くなっています。また、平均年齢は40歳代前半となっています。

一方で、人口の1割にあたる1万人前後が毎年入れ替わっており、特に若い世代の流出が顕著なことが特徴です。また、核家族世帯や一人暮らしが多くを占めていることも現在の朝霞市の特徴となっています。

【総人口の推移】

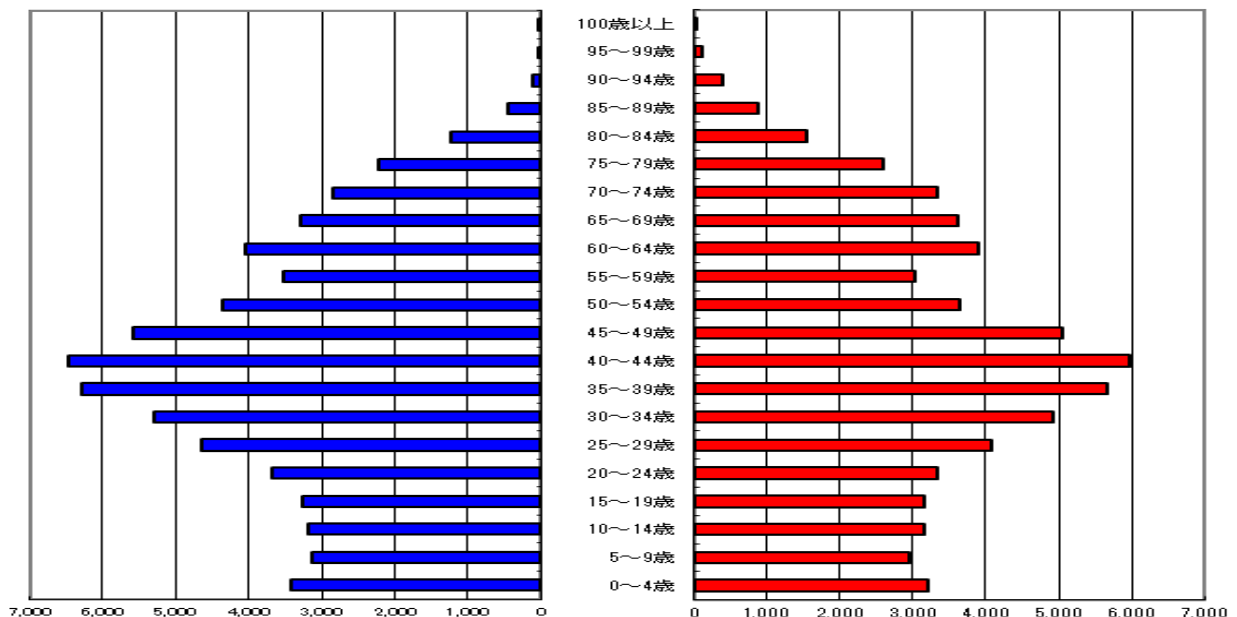
人口を見ると年少人口（14歳以下）が14.5%、生産年齢人口（15～64歳）が68.3%、高齢者人口（65歳以上）が17.2%となっています。

また、世帯人員は、昭和30年には4.9人であったものが、平成25年では2.2人に減少しています。



注：各年1月1日（住民基本台帳より）※S48以降は外国人登録含む

【年齢別人口構成】



注：平成25年1月1日現在（住民基本台帳・外国人登録より）