

朝霞市都市計画マスタープラン

人と暮らし・自然が生きるまち“あさか”をめざして



平成17年3月
朝霞市

はじめに



近年、少子高齢化や経済情勢など社会構造は刻々と変化しており、人々のライフスタイルも多様化してきています。

朝霞市都市計画マスタープランは、このような背景や地域の特性を踏まえ、住民の方々の意見をできるだけ反映したかたちで、今後、20年における本市のまちづくりの基本方針を定めたものでございます。内容といたしましては全体構想、地域別構想、計画の実現に向けての章により構成し提示をさせていただきました。

策定にあたっては、市民アンケート調査を行うとともに、まちづくり委員会や地域別ワークショップに市民参加をいただきながら検討を進めてまいりました。ご協力をいただきました皆様には心より感謝を申し上げます。

これからのまちづくりは、市民、事業者、行政がともに役割を認識し、協働体制によって推進していくことが重要な要素とされています。

本マスタープランで将来像として定めた、『人と暮らし・自然が活きるまち“あさか”』の実現に向けて、市民の皆様とともにまちづくりの施策を展開していきたいと考えておりますので、尚一層のご協力をお願い申し上げます。

平成17年3月

朝霞市長 塩味達次郎

【目次】

序章 都市計画マスタープラン策定にあたって…… 1

1. 策定の背景	1
2. 目的と役割	2
3. 位置づけ	3
4. 策定への取り組み	4
5. 構成	5
6. 目標年次	6

第I章 朝霞市の現況と主要課題 …… 7

1. 朝霞市の現況	7
(1) 位置および交通状況	7
(2) 人口・世帯の状況	10
(3) 人口流動	12
(4) 土地・建物の利用状況	13
(5) 都市計画の状況	15
2. まちづくりの主要課題	17
(1) 広域条件	18
(2) 土地利用	19
(3) 市街地整備	20
(4) 都市施設等の整備	21
(5) その他まちづくり	22

序章 都市計画マスタープラン 策定にあたって

都市計画マスタープランは、市民の意見を反映しつつ、
将来のまちづくりの基本的な方針を定めるものです。



1. 策定の背景

これまでの都市計画法においては、県知事が定める「市街化区域及び市街化調整区域の整備、開発又は保全の方針」が都市計画の統括的な基本方針と位置づけられ、都市全体の土地利用および都市施設（道路・公園等）の配置を中心に諸施策が展開されてきました。

しかし、社会情勢が大きく変化し市民生活も多様化する中で、将来を見据えたよりよいまちづくりを進めていくためには、個々の地域の特徴を活かした市民の多様なニーズ（要望）にきめ細かく対応していくことが必要と考えられます。

そのような背景のもとに平成4年(1992年)に都市計画法が改正され、市民に最も近い立場である市町村が創意工夫のもとに市民意見を反映し、長期的な視点に立って、さまざまな土地利用のあり方や都市施設の整備などに関する基本的な方針を定めるものとされました。

朝霞市都市計画マスタープランは、このような背景をふまえ今後のまちづくりを積極的に進めるため、都市計画法第18条の2に規定する「市町村の都市計画に関する基本的な方針」（以下「都市計画マスタープラン」という。）として定めるものです。



都市計画法（抜粋）

（市町村の都市計画に関する基本的な方針）

- 第18条の2 市町村は、議会の議決を経て定められた当該市町村の建設に関する基本構想並びに都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即し、当該市町村の都市計画に関する基本的な方針（以下この条において「基本方針」という。）を定めるものとする。
- 2 市町村は、基本方針を定めようとするときは、あらかじめ、公聴会の開催等住民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるものとする。
 - 3 市町村は、基本方針を定めたときは、遅滞なく、これを公表するとともに、都道府県知事に通知しなければならない。
 - 4 市町村が定める都市計画は、基本方針に即したものでなければならない。

2. 目的と役割

都市計画マスタープランは、それ自体では私権を制限しない非拘束的なマスタープランであり、市町村レベルの具体的な都市計画に対して基本的な方向性を示すものです。

「市民意見の反映」をふまえ、これまでの行政主導型の都市計画から市民参加のまちづくりに重点を置いて、市民の参加と理解のもとにまちづくりの将来ビジョンを確立するものです。すなわち、市民の意見を反映しながら、地域特性に応じた土地利用や都市施設等の根拠となる将来都市像を明らかにし、その実現に向けて個別の都市計画相互の指針となるべきものを定めることを目的とします。

これらのことから都市計画マスタープランは、次のような役割を担います。

◆市民参加型のまちづくりを進めること

まちを構成する多様な主体（市民、企業、行政など）が計画の策定段階から参画し、まちの抱えている課題や今後の方向性についての合意形成によりまちづくりの円滑な推進を目指します。

◆個性的で快適なまちづくりを進めるために

本市独自の将来像を明らかにすること

まち全体および地域別の将来像を明示し、多様な主体が共有するまちづくりの将来像や地域別のあるべき姿を確立します。

◆都市計画の決定・変更の指針となること

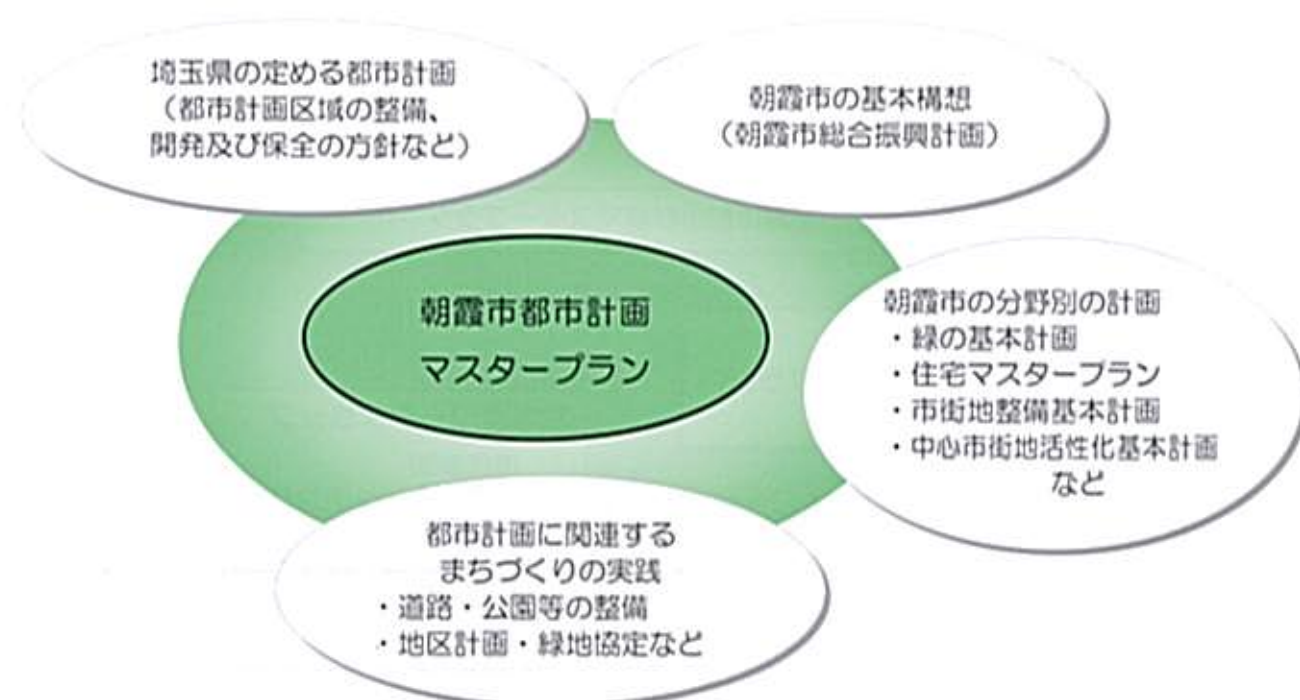
本市の定める各種の都市計画についての基本的な方針を示します。また、個々の都市計画の相互関係を調整し、まち全体として総合的かつ一体的なまちづくりを目指します。

3. 位置づけ

都市計画マスタープランは、本市の基本構想（地方自治法第2条第4項に基づく「市町村の行政運営に関する基本構想」）や、埼玉県が策定した「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）」（都市計画法第6条の2）に即して(注)策定されるとともに、本市の定める各種の都市計画についての体系的な指針となるものです。

また、都市計画マスタープランは、関連する各種の計画と相互に連携し整合のとれたものとなります。

【都市計画マスタープランの関連計画】



注：都市計画区域マスタープランは、都道府県が一市町村を超える広域的見地から、主として広域根幹的な都市計画の基本的な方針を定めるものであるのに対し、市町村マスタープランはより地域に密着した見地から、その創意工夫のもとに市町村の定める都市計画の方針を定めるものと考えられます。

「即す」とは、計画間の上下関係とも解されますが、むしろ広域と地域という役割分担の中で互いに補完しあいながら、総合的・一体的な都市計画を実現していくものと思われます。「即す」ためには、少なくとも両者の計画内容が整合していて矛盾がないことが条件となり、都道府県と市町村の間で意見聴取や案の申し出等の手続を通じて調整を図ることが必要です。

参照：(社)日本都市計画学会編 都市計画マニュアルⅠ〔総合編〕 より

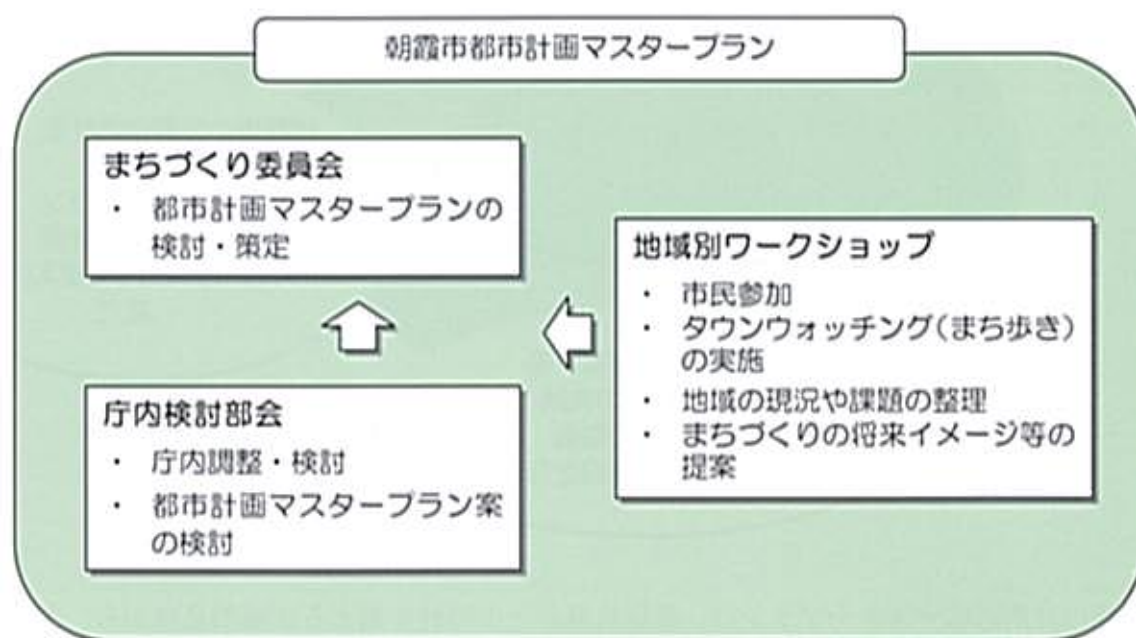
4. 策定への取り組み

都市計画マスタープランの策定を進めるうえで、その検討を担う組織として「まちづくり委員会」と「庁内検討部会」が設けられ、主に本市全体のまちづくりの方向性の検討や施策展開等の調整を行いました。

まちづくり委員会は、公募による市民や学識経験者、市内関係団体の代表者などで構成され、都市計画マスタープラン策定についての検討・承認を、また、庁内検討部会は、まちづくりに関連する部署の市職員（課長級）により策定に必要な事項の調査・検討をそれぞれ行いました。

なお、「地域別構想」の検討にあたっては、地域住民の意見や提案を頂くために「地域別ワークショップ」が設けられ、都市計画マスタープランの趣旨である市民参加による計画づくりを進めました。

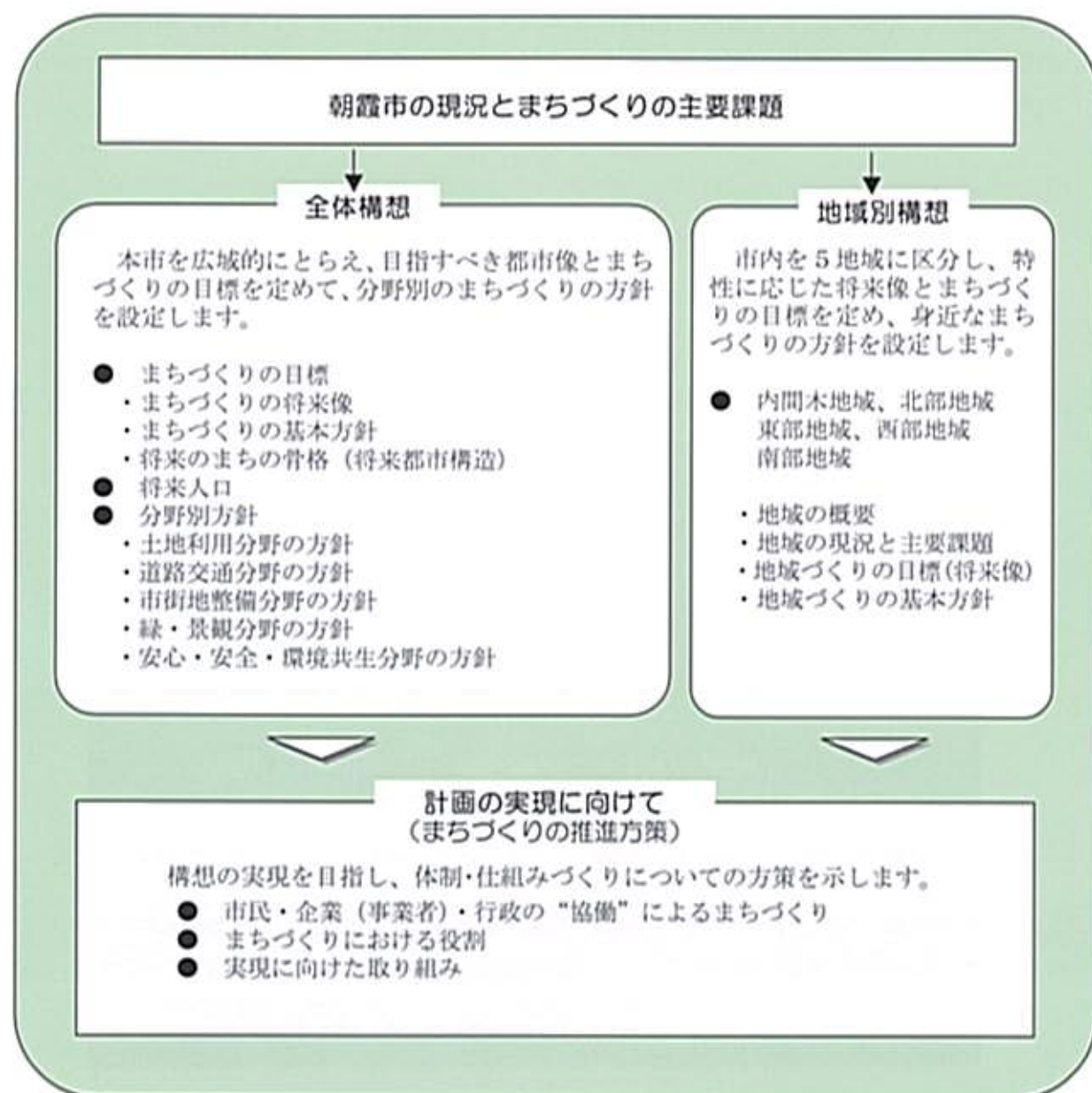
【都市計画マスタープランの策定への取り組み】



5. 構成

都市計画マスタープランは、本市の現況と主要課題およびまちづくりの目標をふまえ、本市全体の計画となる「全体構想」、地域ごとのまちづくり方針となる「地域別構想」および構想の実現化についての方策を定めた「まちづくりの推進方策」により構成します。

【都市計画マスタープランの構成】



6. 目標年次

望ましいまちの将来像に向けたまちづくりを進めていくためには、多くの時間と労力が必要となります。都市計画マスタープランの策定にあたっては、長期的な視点が必要となるため、都市計画マスタープランの目標年次を策定時より概ね20年先の平成37年（2025年）と設定します。

なお、社会経済情勢の変化、現在計画されている事業プログラムおよび各方針の進捗・熟度等を見据え、必要に応じて適切な見直しや充実を図るものとします。また、朝霞市総合振興計画や都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の見直しの際には、都市計画マスタープランの内容を反映し、相互に調整を図るものとします。【第IV章 計画の実現に向けて】



【市内から富士山を望む】

第 I 章 朝霞市の現況と主要課題

朝霞市の現況からまちづくりの課題を整理します。



1. 朝霞市の現況

(1) 位置および交通状況

- 埼玉県南西部に位置し、東西方向に川越街道とJR武蔵野線が、南北方向に東武東上線が通り東京都心や県庁所在地さいたま市への利便性が高い首都圏近郊の住宅都市です。
- 広域的な道路網としては国道254号(川越街道)が本市の南部を、また、隣接する和光市内を東京外かく環状道路が通っています。
- バス交通は民間バスとして3社が運行し、公共施設を巡る市内循環バスも運行されています。

①朝霞市の位置

本市は埼玉県の南西部に位置し、都心から20kmの位置にあり、東は和光市・戸田市、西は新座市、南は東京都練馬区、北は志木市・さいたま市に隣接しています。

本市の南部を国道254号(川越街道)が東西方向に、また、隣接する和光市内を東京外かく環状道路が通っています。鉄道では、東京都心と直結する東武東上線および東京メトロ有楽町線が市の中央部を南北方向に通り、県庁所在地さいたま市とを結ぶJR武蔵野線が市の北部を東西方向に通っています。

【朝霞市の位置】

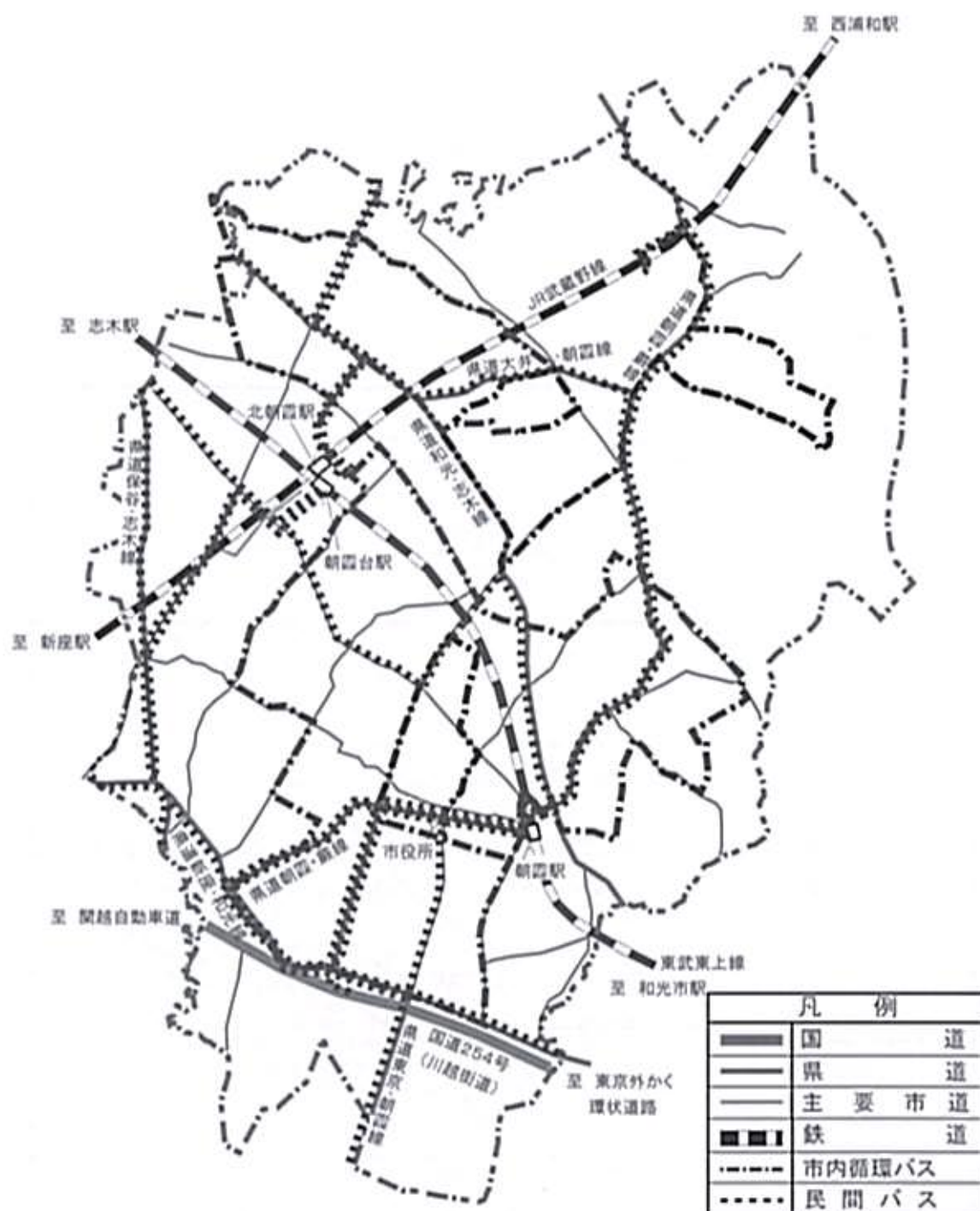


②交通条件

本市は、東武東上線および東京メトロ有楽町線で東京都心と直結し、県庁所在地さいたま市とはJR武蔵野線で結ばれています。バス交通については、民間バスとして3社が市内の主要な道路に路線をもっており、さらに各駅と公共施設を結ぶ市内循環バスが運行されています。

道路状況は、市内を通る国道254号(川越街道)が東京都心と川越方面とを連絡するほか、関越自動車道および東京外かく環状道路とを結んでいます。(資料：都市交通年報)

【朝霞市内交通体系図】



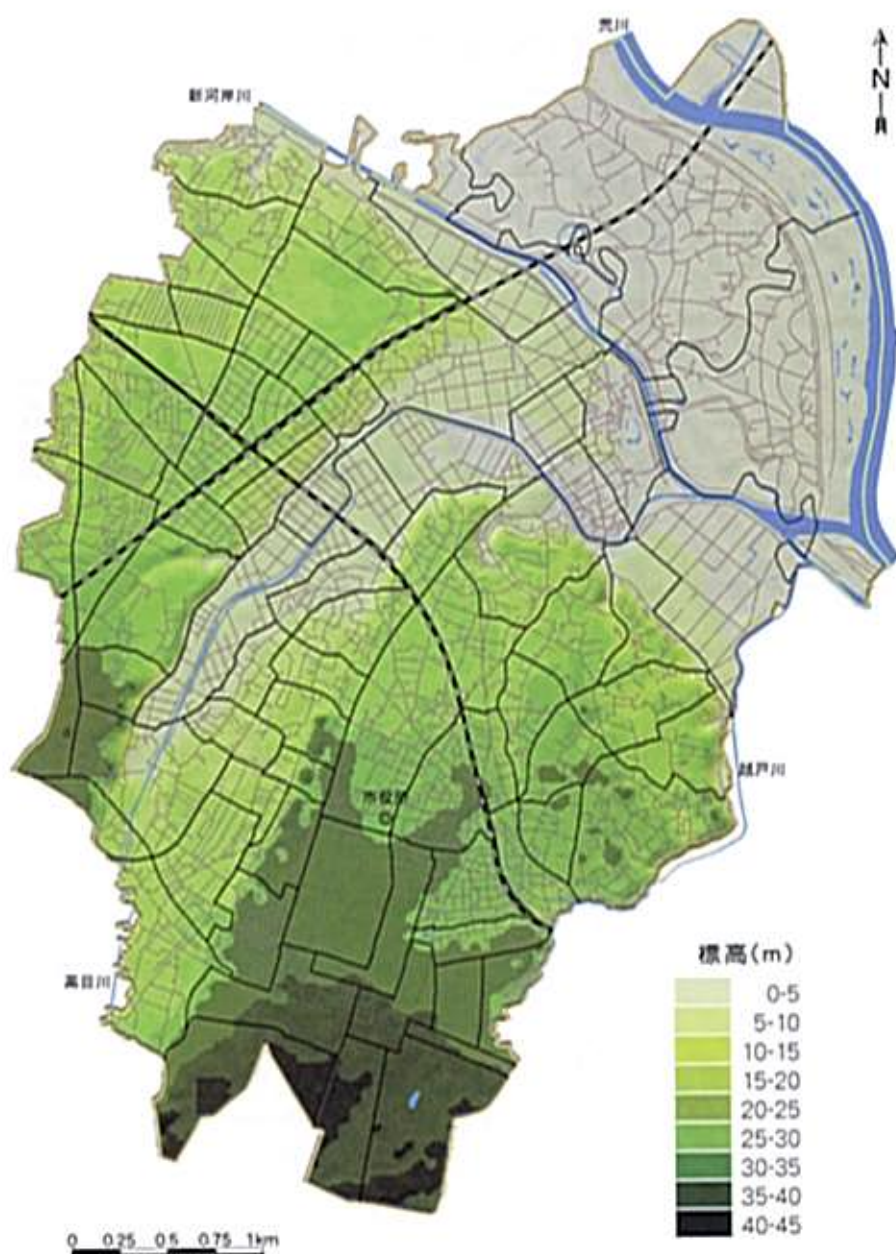
③地形・自然条件

本市の区域は、東西約4.6km、南北約6.3kmで、面積約1,838haとなっています。地形は武蔵野台地(約70%)と荒川低地(約30%)に大別され、その間の斜面地に樹林地があり、武蔵野の面影を残しています。市役所の位置で海拔30.15m、市内の最大高低差は約53mです。

北東部には荒川と新河岸川が流れ、中央部を黒目川が東西に流れ新河岸川に合流しており、また、東南部を越戸川がほぼ南北に流れています。

地質は、荒川低地が沖積層を主体とし、武蔵野台地が河岸段丘堆積物(砂・砂れき層)とその上部に存在する武蔵野・立川ローム層(関東ローム層)を主体としています。関東ローム層の下部には、良好な水質の地下水が大量に蓄えられています。

【朝霞市地形図】(資料：朝霞市環境基本計画)



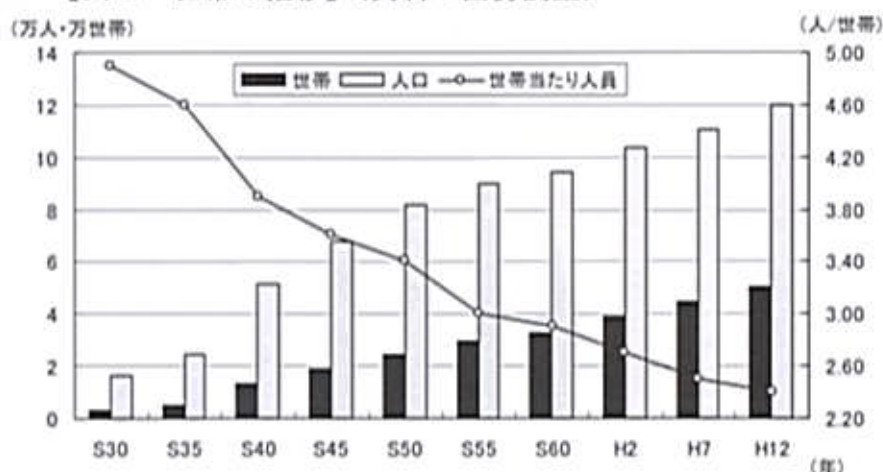
(2) 人口・世帯の状況

- 人口・世帯ともに増加傾向で、戦後の高度経済成長期である昭和30年代（1955～1964年）より人口増加が見られました。世帯当たり人員の減少にともない核家族化の進行も見られます。
- ファミリー世帯層が多く、また、高齢化率（65歳以上人口比）は埼玉県の12.9%に対し11.0%と低くなっています。

①市内の人口・世帯の推移

平成16年（2004年）1月1日時点の総人口は123,564人、世帯数は53,997世帯となっています。昭和30年代より人口増加が顕在化し、昭和40年代（1965～1974年）にはJR武蔵野線の開通や東武東上線朝霞台駅の開設等により住宅都市としての立地条件が向上し、昭和40年から50年までの人口増加率は58.7%を示しました。その後、増加率は落ち着きを見せてはいるものの漸増状態が続き、世帯当たり人員は昭和55年（1980年）以降3人を割り込み、核家族化の進行が見られます。

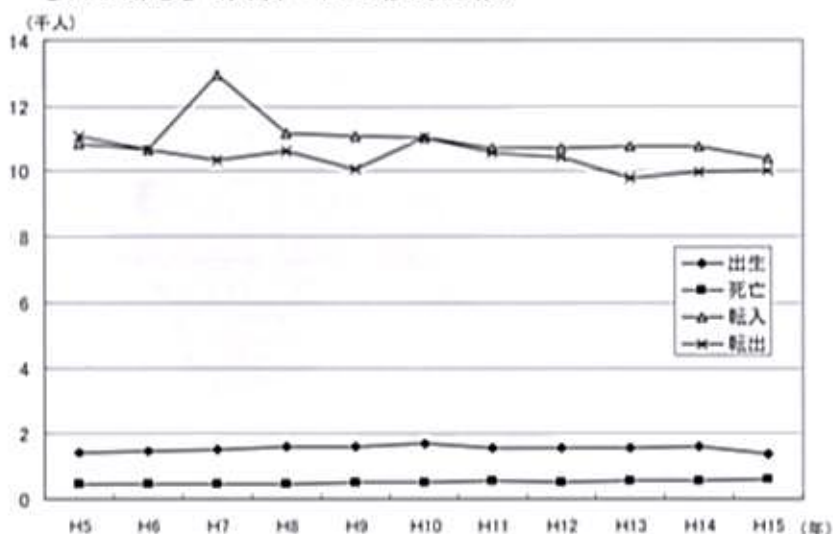
【人口・世帯の推移】（資料：国勢調査）



②市内の人口動態

昭和50年代（1975～1984年）に転出超過傾向を示した社会動態は、昭和60年代（1985～1994年）には転入超過となり、その後はほぼ社会増で推移しています。平成15年（2003年）の転出・転入の総数は、それぞれ10,028人、10,407人となっており、人口の約10%が転出・転入する社会動態が激しい特性を示しています。また、出生数は年1,500人程度で安定しており、自然増もほぼ一定です。

【人口動態】（資料：住民移動月報）

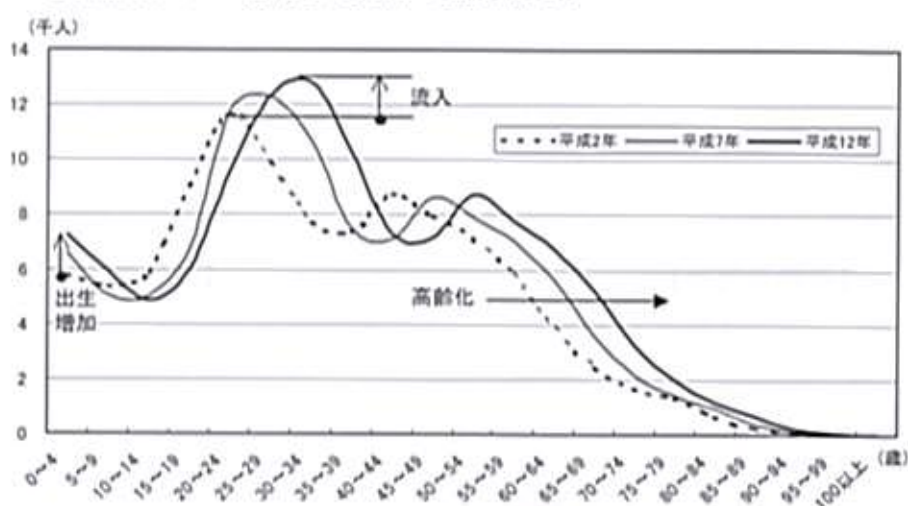


③年齢別人口動向

人口を5歳階級ごとに区分してその推移を見ると、少子高齢化が全国的な流れであるのに対し、本市においては高齢化の進行は見られますが、年少人口（0～14歳）は増加しています。また、平成14年（2002年）時点では普通出生率（人口1,000人当たりの1年間の出生数）が12.5と、依然として全国平均の9.2を上回る高い値を維持しています。

平成2年（1990年）時に最も多い年齢層であった20～24歳代の若年層がさらに増加しながら推移していることから、この年齢層の流入が多いことがうかがえます。

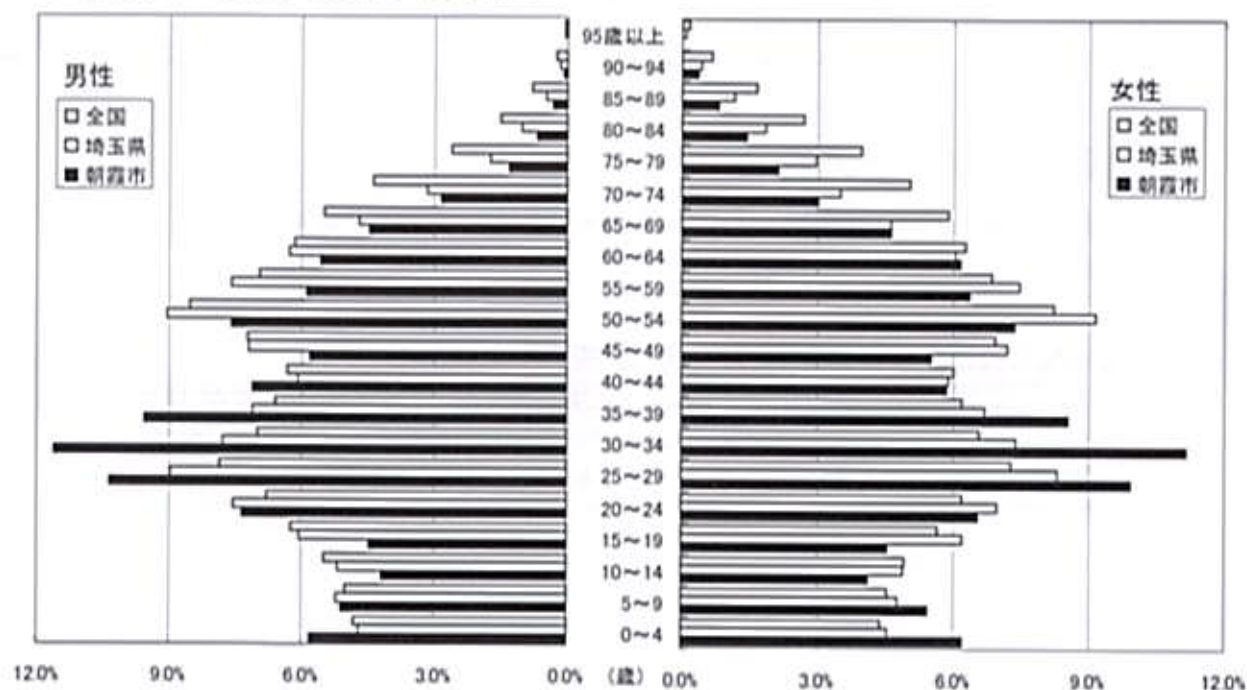
【年齢別人口の推移】（資料：国勢調査）



④年齢別人口比較

平成12年（2000年）国勢調査における人口の構成比を見ると、年少人口（0～14歳）は15.4%、生産年齢人口（15～64歳）は73.6%、老年人口（65歳以上）は11.0%です。老年人口比率については、埼玉県12.9%、全国17.6%に比べ低い値となっています。人口構造で見ると30歳前後と0～4歳人口の占める割合が高く、平均年齢は37.4歳（低年齢順：県内3位）です。

【年齢別人口比較】（資料：国勢調査）



(3) 人口流動

- 東京都区部への通勤者が多く、首都圏のベッドタウンとなっています。
- 昼間人口の比率は90%を下回っており、流出超過となっています。

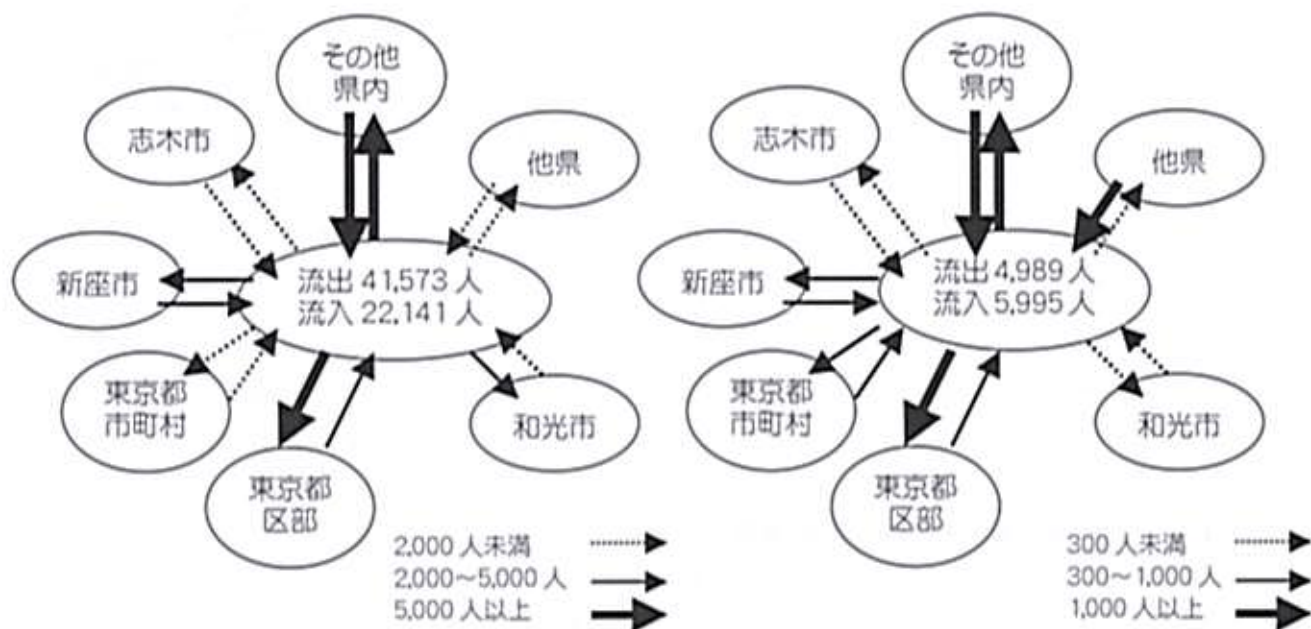
①通勤通学流動

人口の流動状況は、平成12年(2000年)時点で、通勤通学者合計で流入人口28,136人に対し、流出人口は46,562人と流出超過となっています。流出人口の約57%が東京都区部への通勤者であり、首都圏のベッドタウンであることがうかがえます。

その一方で、通学者においては流入人口が流出人口を約20%上回っており、県内外より学生の流入超過となっています。

【通勤者流動】

【通学者流動】(資料：国勢調査)



②昼夜間人口比率の推移

平成12年(2000年)国勢調査による昼間人口比率は、77.2%となっています。昼間人口が夜間人口を下回っており、流出超過の傾向にあります。

【昼間人口比率の推移】(資料：国勢調査)

調査年	昭和60年 (1985年)	平成2年 (1990年)	平成7年 (1995年)	平成12年 (2000年)
昼間人口比率(%)	87.3	84.0	83.5	77.2

(4) 土地・建物の利用状況

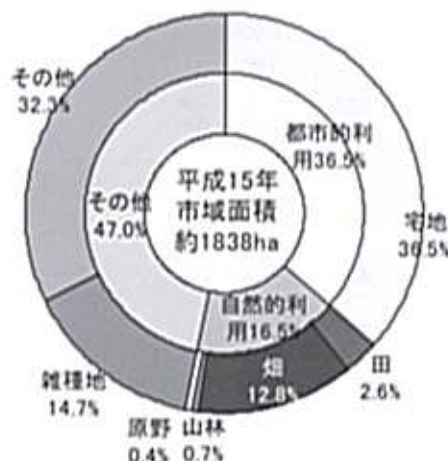
- 昭和30年(1955年)頃から人口増加によって市街地が拡大し、多くの農地が宅地化され、概ね現在の市街地となっています。
- 黒目川と新河岸川沿いの市街化調整区域には田畑などの自然的土地利用が残っています。
- 近年の産業構造の変化にともない工場移転跡地にマンション立地が進み、住工混在の土地利用が見られます。

①地目別土地利用の推移

本市は、北東部に荒川と新河岸川が流れ、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、武蔵野台地と荒川低地に大別される変化に富んだ地形となっています。

平成15年(2003年)時点において、市域面積1,838haのうち15.4%が農用地(田畑)で、宅地は36.5%、山林・原野が1.1%となっています。農用地、山林・原野は減少傾向にあり、宅地と雑種地等が増加しています。市街地は台地部全体に広がっており、鉄道駅を中心に商業地、その周辺を住宅地が取り囲んでいます。また、黒目川と新河岸川に沿った地域は、田畑が多く残されています。

【地目別土地利用面積割合】(資料：課税課)

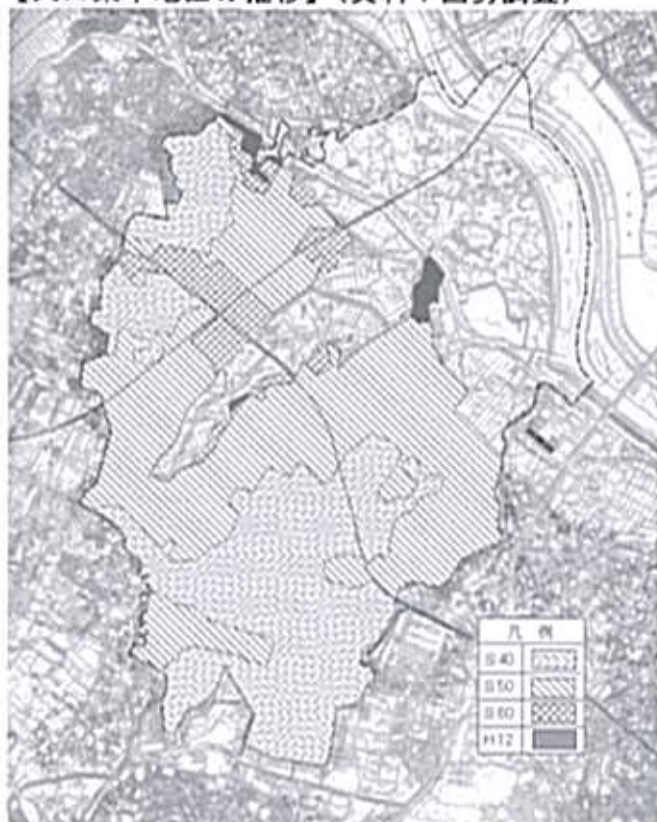


- ① 固定資産税台帳に登録された地積で非課税も含む。
 ② その他：墓地、境内地、運河用地、水道用地、用恩水路、溜池、堤、井溝、保安林、公衆用道路および公園をいう。

②人口集中地区の推移

人口集中地区(DID地区)は平成12年(2000年)時点において、市全域に対し65.3%を占めています。推移を見ると、昭和40年(1965年)から昭和50年(1975年)にかけて大きく市街化が進展し、その後も南北の台地部から黒目川沿いに向けて徐々に市街地が拡大しています。

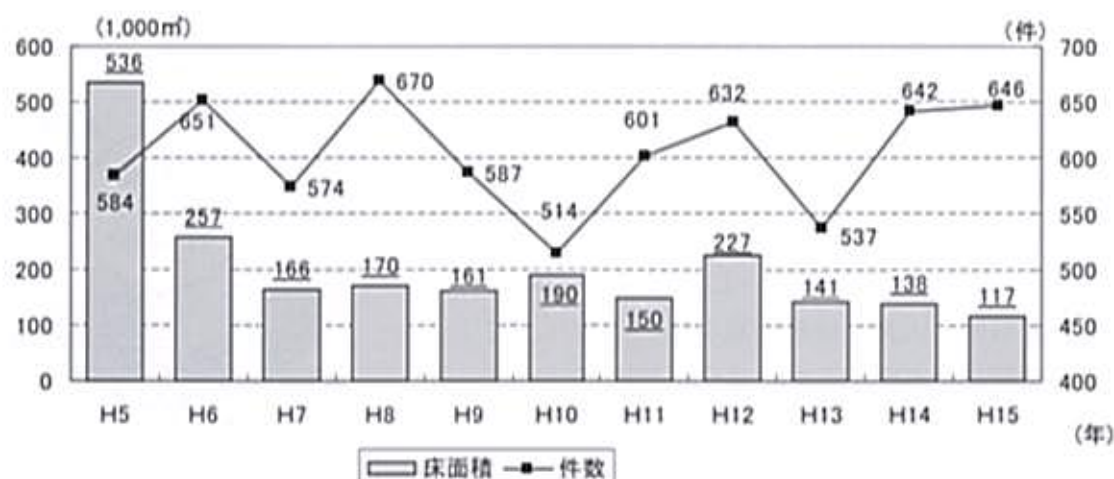
【人口集中地区の推移】(資料：国勢調査)



③建築着工動向の推移

平成15年(2003年)の建築着工件数は646件、総床面積は117,171㎡となっています。このうち、住宅系(住宅・共同住宅・併用住宅)の占める割合は、着工件数で93.3%(603件)、総床面積で67.7%(79,317㎡)となっています。建築着工件数に比べ総床面積が高いことから、マンションなど中高層の建築物が増加していることがうかがえます。

【建築着工動向】(資料：建築課)



④農地転用の状況

平成15年(2003年)の農地転用件数は98件、総転用面積44,575㎡で減少傾向にあります。転用目的としては、住宅用地、公共用地への転用が多くなっています。

【農地転用の状況】(資料：商工農政課)

(単位：面積㎡)

年次	総数		住宅用地		鉱工業用地		公共用地		その他の用地	
	件数	面積	件数	面積	件数	面積	件数	面積	件数	面積
H10	187	103,714	54	22,133	7	10,387	69	33,805	57	37,389
H11	160	48,279	45	17,301	5	3,572	74	4,283	36	23,123
H12	159	63,337	69	29,845	3	1,830	46	8,485	41	23,177
H13	124	50,963	46	16,349	3	3,133	36	4,565	39	26,916
H14	141	61,067	62	25,856	8	5,371	22	6,759	49	23,081
H15	98	44,575	37	17,016	5	4,225	24	4,888	32	18,446

鉱工業用地：倉庫、資材置き場など

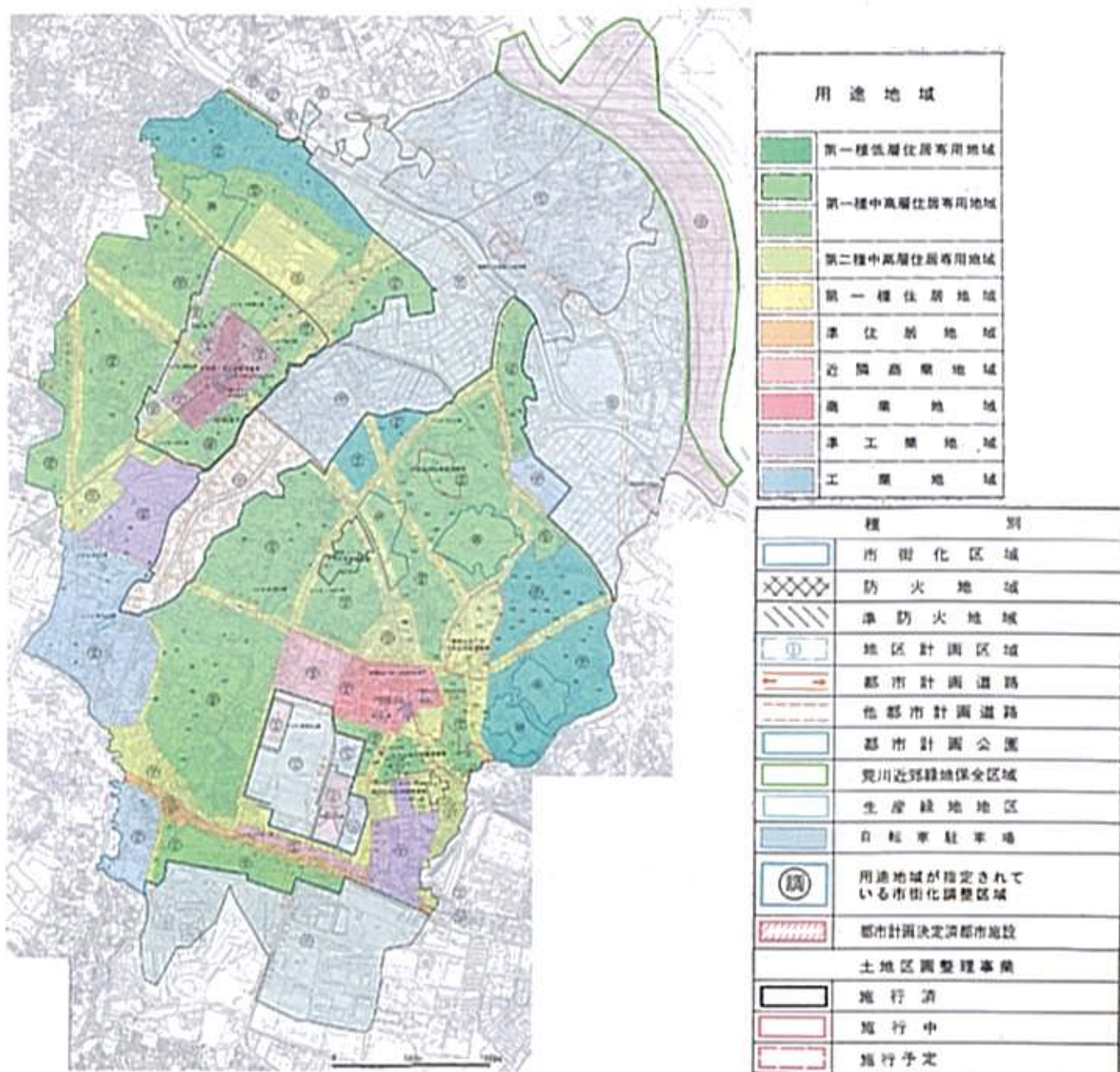
その他の用地：店舗、駐車場、事務所など

農地転用：農地法第4条、第5条により届出、許可を必要とする農地転用および農地法例外規定による転用を示す。

(5) 都市計画の状況

- 本市の全域が都市計画区域に指定され、そのうち約55%が市街化区域となっています。また、市街化調整区域のうち約53haが旧暫定逆線引き地区に指定されています。
- 用途地域は約81%が住居系地域であり、商業系地域が約7%、工業系地域が約12%となっています。
- 北朝霞・朝霞台駅周辺では、商業誘導を図るため地区計画を指定しています。
- 荒川河川敷は首都圏近郊緑地保全法に基づく近郊緑地保全区域として約98haが指定されています。

【朝霞市都市計画図】



①都市計画区域等

本市の全域が都市計画区域に指定されています。市街化区域は鉄道駅および国道254号周辺を含む台地部に約1,010ha、市街化調整区域は荒川・黒目川周辺の荒川低地とキャンプ朝霞跡地および陸上自衛隊朝霞駐屯地に約828haが指定されています。また、市街化調整区域のうち約53haが旧暫定逆線引き地区になっています。

【都市計画区域、市街化区域および市街化調整区域】（資料：都市計画課）

	面積(ha)	市全域に対する割合(%)
都市計画区域	1,838	100
市街化区域	1,010	55
市街化調整区域	828	45
旧暫定逆線引き地区	53	3

②用途地域

本市における用途地域の指定状況は住居系地域が約81%、商業系地域が約7%、工業系地域が約12%の比率で指定されており、住居系の指定が多い状況となっています。

【用途地域】（資料：都市計画課）

	面積(ha)	構成比(%)
第一種低層住居専用地域	130.3	12.2
第一種中高層住居専用地域	474.5	44.7
第二種中高層住居専用地域	7.8	0.7
第一種住居地域	237.2	22.3
準住居地域	11.0	1.0
近隣商業地域	32.8	3.1
商業地域	37.2	3.5
準工業地域	49.1	4.6
工業地域	83.7	7.9
合計	1,063.6	100.0

③都市計画道路

本市には都市計画道路が15路線・延長32,650mが決定されており、そのうち整備済延長は9,997mで整備率30.6%となっています。

【都市計画道路】（資料：都市計画課）

路線数	計画延長(m)	整備済延長(m)	整備率(%)
15	32,650	9,997	30.6

④土地区画整理事業

本市における土地区画整理事業は6地区・面積142.3haが計画されており、市街化区域面積に対する比率は約14%となっています。また、これまでに3地区・94.0haの事業が完了し、3地区・48.3haが事業中となっています。

【土地区画整理事業】（資料：都市計画課）

地区名	施行者	施行年度		面積(ha)	進捗状況
		開始	完了		
北朝霞地区	朝霞市	S44	S49	85.5	完了
広沢地区	朝霞市	S61	—	29.6	事業中
向山地区	組合	H5	—	4.9	事業中
本町一丁目地区	組合	H5	H11	6.9	完了
越戸地区	組合	H6	H9	1.6	完了
根岸台五丁目地区	組合	H8	—	13.8	事業中

2. まちづくりの主要課題

【まちづくりの主要課題の整理】

現況の把握（広域条件・データの現況整理）

市民アンケート

■都市特性とまちづくりにあたっての基本課題

1. 東京都心部通勤層の流入を契機にした市街化の進展

（基本課題）

- ① ライフサイクルに応じて住み替え可能な住宅・宅地の供給・整備・促進
- ② ファミリー層の定住や高齢化社会に向けた生活・社会基盤の整備

2. 基盤未整備地区や市街化区域内未利用地の存在

（基本課題）

- ① 既成市街地のうち基盤未整備地区における住環境の改善
- ② 計画的な市街地整備の推進

3. 生活に身近な環境整備への対応、マンション立地などによる新たな土地利用の進行

（基本課題）

- ① 歩道、公園など生活に身近な施設整備の充実
- ② 農住混在、工場跡地のマンション立地などに対応した土地利用誘導の検討

4. 大規模未利用地を活用した新たな都市づくりへの対応

（基本課題）

- ① キャンプ朝霞跡地、内間木地区整備などの新たな土地活用の促進
- ② 朝霞駅周辺再開発等による新たな都市の顔づくり

5. まちに潤いをもたらす緑地や河川の存在

（基本課題）

- ① 武蔵野の森の原風景を継承する緑地、河川環境などの保全
- ② 主要河川と既成市街地内をつなぐ水と緑の軸形成

■総合振興計画におけるまちづくりの方向

●まちづくりの基本理念

- ・暮らし優先・人間尊重のまちづくり
- ・創造力と活力のあるまちづくり
- ・個性的で魅力あるまちづくり

●将来都市像

「にぎわいとやすらぎのある文化のまち…朝霞」

- ・21世紀の豊かな暮らしを支える都市空間の創造
- ・安全で快適な暮らしを支える快適環境の創造
- ・明るく生きがいのある暮らしを支える健康・福祉の創造
- ・個性を活かした豊かな心を育てる教育・文化の創造
- ・明日の発展を支える産業の創造

■近年の社会情勢の変化への対応

●少子高齢化

本市は比較的高齢化率が低く、また、少子化も進んでいないが、今後急速に高齢化が進展することが予想される。

●成長社会から成熟社会へ（新たな都市づくりへ）

高度経済成長期の終焉もあって人口の急増は一段落し、人口定住策への移行が求められる。また、キャンプ朝霞跡地について有効的な土地利用が期待される。

●環境重視

開発から自然との共存へと、残存する水と緑の自然環境が再評価されてきており、朝霞市環境基本計画等も策定されている。

●広域都市連携

武蔵野の自然に育まれた新しい産業文化の都市圏づくりの推進、また、志木市・新座市・和光市との連携も視野にいれておく必要がある。

●市民参加のまちづくり

官民の情報共有、市民主体のまちづくりへの対応が求められる。

まちづくりの主要課題

(1) 広域条件

① 広域交通網との連携

➤本市は、周辺に関越自動車道、東京外かく環状道路などの広域幹線道路が通るといふ立地条件にありますが、アクセス（接続）するための道路整備が十分ではないため、人的・物の交流の多様化への対応もふまえ、鉄道の利便性のみならず道路網の面からも市内交通の利便性を高めるためのネットワーク形成が求められます。

② 多様な生活機能の充実

➤本市は、鉄道交通の利便性の高さから首都圏通勤者のベッドタウンとして安定的な人口増加が見られますが、周辺の都市についても交通条件や市街地環境としては概ね同じ条件を有し、更なる都市間競争の激化も予想されます。今後とも本市において一定の居住人口の確保や都市活力を維持していくためには、本市内において、買い物、交流活動などの多様な日常生活サービス機能の充実や、単身者、子育て世代のファミリー層、高齢者といった多様な居住ニーズ（需要）に応えるなど「朝霞市」に住み続けたいと思えるようなまちづくりへの展開も望まれます。



【上空からみた朝霞市】

(2) 土地利用

① 計画的な住宅市街地の形成

- 昭和30年代(1955～1964年)から顕在化した首都圏の人口増加を背景に、本市でも急激な宅地化や地価上昇などの影響を受け、宅地の細分化や農地の宅地化など無秩序な開発が見られることから、より計画的な市街地の形成が求められます。
- また、土地区画整理事業を実施している地区については、引き続き計画的な市街地整備の推進が求められます。

② 土地利用混在化への対応

- 膝折町や泉水、栄町地区に指定されている工業系用途地域においては、近年、工場移転跡地のマンション立地が進行し、住工混在の状況が見られることから計画的な土地利用の誘導が求められます。

③ 農地等の保全・活用

- 都市近郊の食糧生産資源として農地を再認識するとともに、緑地空間や防災面での機能にも着目し、適正な保全が求められます。また、営農環境の充実とともに、市民農園など市民のレクリエーション利用にも資するような農地の活用も求められます。

④ 自然的土地利用の保全

- 黒目川と新河岸川周辺は、本市に残された貴重な自然空間であり、今後も農地および自然環境としての機能を保つために、その保全や水と緑の資源としてのさらなる活用の検討が求められます。
- 市内の緑地は、朝霞市緑化推進条例に基づく保護地区・保護樹木の指定や首都圏近郊緑地保全法に基づく荒川近郊緑地保全区域の指定があります。今後も都市環境の保全、景観の維持や防災機能など、緑地のもつ役割をふまえ残存する斜面林、屋敷林などの保全が求められます。

⑤ 大規模未利用地の有効活用

- キャンプ朝霞跡地の利用については、これまで跡地利用計画に基づき公園、学校、体育館、図書館などの公共施設が整備されてきましたが、国の基地跡地利用に関する方針転換をふまえ今後も長期的な視点にたって市民意向の反映や、関係機関などとの調整に基づき計画的な土地利用が求められます。
- 内間木地区は、地区内を通る国道254号バイパスの整備にともない大きな土地利用変化が予想されるとともに、スーパー堤防計画や都市計画道路の整備など数多くの構想があります。しかしながら、当面の動向は未確定であるため、無秩序な市街化進行の抑制とともに、自然的な利用を含めた計画的な土地利用が求められます。

(3) 市街地整備

① 中心市街地の機能充実

➤本市の市街地は、急速な人口増加にともなう無秩序な開発などによって形成されてきた市街地特性から、商業地についても自然発生的に形成されてきた面が強く、全市的な中心性を持つような商業機能の集積が十分とは言えません。さらに、既存店舗の老朽化なども相まって商業地の空洞化が進み、市民の多くが市外で買物をしている状況が見られます。このことから、市内の主要駅周辺において、商店街の活性化を図るとともに、子育て・福祉・文化などの機能を複合的に集積した、多様な生活の場を形成し、市民生活の中心となるような空間づくりが求められます。

② 旧暫定逆線引き地区の整備

➤市街化区域の中にあり計画的な市街地整備の見通しが明らかになるまでの間、一旦、市街化調整区域に編入する旧暫定逆線引き地区となった地区については、1地区が土地区画整理事業の実施により市街化区域に再編入されています。残る5地区についても周辺地域の土地利用状況などを考慮し、自然的な利用を含めた計画的な土地利用が求められます。

③ 基盤未整備地域の住宅地の改善

➤既成市街地については、道路や公園などの基盤未整備地域があり、その多くが狭あい道路（幅員4m未満）に面するほか、未接道な（建築基準法上の道路に接していない。）小規模住宅地で、住環境の悪化を招いています。このことから、狭小住宅、狭あい道路、未接道宅地などの改善手法を検討し、市街地の不燃化を進め安全な住環境への改善が求められます。



【朝霞駅南口駅前広場】

(4) 都市施設等の整備

①市内道路ネットワークの充実

- 市内の道路には、国道1路線、県道6路線、市道約1,150路線があります。国道および県道の車道幅員は広く概ね整備されていますが、歩道、街路樹等の道路整備の促進が求められています。また、市道については拡幅整備などにより、安全で快適な交通環境の確保が求められます。
- 都市計画道路については、現在15路線が都市計画決定されていますが、整備率は約30%にとどまっています。このため、災害時における輸送路、延焼遮断帯などの機能を担う観点からも未整備区間の一層の整備推進が求められます。また、より実現可能な路線への見直し、早期の道路ネットワーク形成に向け隣接市との検討・調整が求められます。

②公共交通網の充実

- 鉄道駅を起点に民間バスと市内循環バスが運行され、通勤通学および日常生活の移動手段となっていますが、駅や公共施設等へのアクセス（接続）が必ずしも十分ではありません。また、駅施設においては高齢者・障害者等への配慮なども含め、快適な公共交通体系のさらなる整備充実が求められます。

③公園整備等の充実

- 本市には街区公園23ヶ所、近隣公園3ヶ所、地区公園3ヶ所の計29ヶ所が都市公園として開設されていますが、一人当たり公園面積は県平均を下回っており、整備水準の向上とともに、公園の適正規模や誘致圏（施設利用の想定される範囲）などを考慮した計画的な配置が求められます。
- 都市公園以外にも農地、屋敷林等の既存の緑地の保全・活用とともに、これらをつなぐ緑道や遊歩道などにより歩行者のネットワーク等の充実も求められます。

④河川整備の充実

- 本市には、国管理の荒川、県管理の新河岸川、黒目川、越戸川の4つの河川が流れており、新河岸川などにおいて河川改修事業・朝霞調節池事業などの総合治水対策が行われています。また、荒川の河川敷が一部運動場などに利用されていますが、他の河川についても河川改修とともに、河川沿いの自然環境の保全、散策や憩いの空間としての利用の充実などが求められます。

(5) その他まちづくり

①定住促進のための環境整備

- ベッドタウンとしての転入者、学生など若年世帯への居住ニーズ（需要）への対応やファミリー世帯の定住に資する安定的な住宅・宅地の供給が求められます。
- 定住促進に向けて、生活環境の充実、潤いのある自然環境の維持、コミュニティ（地域共同体）の活性化など、質の高い住環境の形成が求められます。
- 少子高齢化社会の進行をふまえ、安全な歩行者空間（道路・歩道など）の確保や鉄道駅を中心とした公共性の高い空間における環境整備など、誰もが住みやすい環境の形成が重要であり、その推進が求められます。

②市民参加・協働の充実

- 昨今のまちづくりは、いわゆる行政主導としての公共施設整備から、市民参加・協働による生活環境づくりへと移行していく状況にあります。その一方、参加の機会が市民に知らされていない、あるいは十分に活かされていないという意見が多く見られます。（平成14年度実施市民アンケート）
- このことから、市民のまちづくりへの関心を高め、積極的な市民参加の推進を図るとともに、市民やNPO（民間非営利組織）との協働によるまちづくりを行っていくことが望まれます。

③安全・安心(防災・防犯)な市街地形成

- 市民が安全な生活をおくれるように、日常的な防災体制の整備に努めるとともに、防犯の観点からも、道路をはじめ主要な公共施設などにおける夜間の安全性の向上や、公園など安全な公共空間への配慮が求められます。

④地球環境問題への対応

- 都市活動による過度なエネルギー消費を抑えられるよう、小規模でも充実した生活圏域の形成による「歩いて暮らせる」環境づくり、リサイクルの推進、ごみゼロ運動などの拡充、自然資源の保全や回復に向け市民が協力して実施していくための体制づくりなど、地球環境にやさしいまちづくりへの展開が望まれます。

⑤庁内関係部局の連携体制の充実

- まちづくりは多岐の分野に関係するものであり、その調整、整合を図ることが必要であるため、庁内関係部署の連携体制の充実が求められます。