

あさかの新しい「みち」づくり会議

歩きやすい駅前通りを 考えるワークショップ



令和4年8月26、27日

主催：あさかエリアデザイン会議

● 駅前通りに関する取組の経緯

◆ H27 「商店街の活性化」を目的にアメニティロード化社会実験

- ・ 地元の合意形成に至らず、駅前通り一方通行化の本格実施は見送り

車中心から
人中心の
まちづくりへ転換

コロナ禍

痛ましい交通
事故の発生

◆ R1～ ウォーカブルなまちづくりの推進

- ・ 朝霞駅からシンボルロード周辺エリアにおいてアサカストリートテラス等の社会実験（R2～）
- ・ エリアにおいて居心地がよく歩きたくなるまちなかと魅力的な商業エリアの形成を目指す官民連携組織「あさかエリアデザイン会議」始動（R3～）
- ・ エリアの未来を描いたエリアビジョン策定（R4）

◆ R1～ 身近な生活道路の安全対策の推進

- ・ 東弁財地区において、通学路の安全対策実施
- ・ ワークショップを踏まえ、交差点にハンプ等の安全装置を設置

◆ R4 歩きやすい駅前通りを考えるワークショップの開催<本日>

- ・ 駅前通りの一方通行化や、周辺道路を含めた安全対策の検討
- ・ 「安全で快適な歩きやすい道づくり」を目指す

●アメニティロード化交通社会実験

1 朝霞駅南口駅前通りアメニティロード化基本計画 平成24年3月
整備目標：訪れて安心して買い物できる魅力ある朝霞の玄関口の創出

2 朝霞駅南口駅前通り一方通行化社会実験
日時：平成27年10月17日（土）から11月7日（土）までの3週間

3 交通量調査、アンケート調査結果

- ・安全性が向上と高評価
- ・今後の一方通行の実施について『賛成』『条件付き賛成』の回答が7割前後
- ・迂回する交通量が増えたことが課題
- ・商業的な賑わい・魅力に効果があまり無かった

朝霞駅南口駅前通り
アメニティロード化交通社会実験
直前説明会

平成27年10月2日（金）午後7時～
平成27年10月4日（日）午後2時～

議事次第

1. 開会
2. 挨拶（都市建設部長）
3. 交通社会実験詳細計画の説明
4. 質疑応答
5. 閉会

1 交通社会実験の内容～工事～

【路側帯の分離方法】

現在

実験時

1 交通社会実験の内容～概要～

- (1) 名称：朝霞駅南口駅前通り一方通行社会実験
- (2) 場所：朝霞駅南口駅前通り（主要地方道朝霞線）
「朝霞市役所前交差点」から「朝霞駅南口交差点」までの約450m区間
- (3) 期間：2015年10月17日（土）午前6時～11月7日（土）午前6時の3週間
- (4) 内容：朝霞駅方面への車道の一方通行（終日）
※自転車の通行は、従来通りの左側通行
- (5) 実施者：朝霞駅南口駅前通りアメニティロード化に関する協議会

1 交通社会実験の内容～工事～

【速度抑制対策】

- (1) 狭さく
- (2) 白線（ゼブラ）



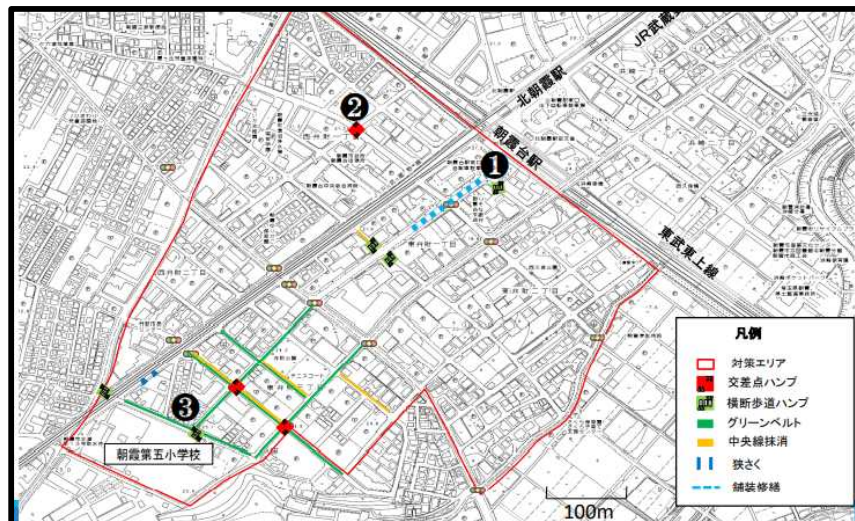
一步通行化の本格実施は見送りへ
路線バスの迂回について要望・協議へ

● 生活道路の安全対策

■ 生活道路の安全対策（東弁財地区）

- 地元の町内会や学校関係者等と協働で検討した効果的な交通安全対策として**交差点ハンプ**や**狭さく等**を令和2年度に施工

【交通安全対策マップ】



【交差点ハンプ】



【スムーズ横断歩道】



■ 通学路等における更なる安全対策

- 千葉県八街市での交通事故を受け、更なる安全対策のため、関係機関と連携した**緊急社会実験**を実施し、点検結果を基に区画線や車止めポール設置等の**安全対策工事**を随時実施

【外側線・グリーンベルト】

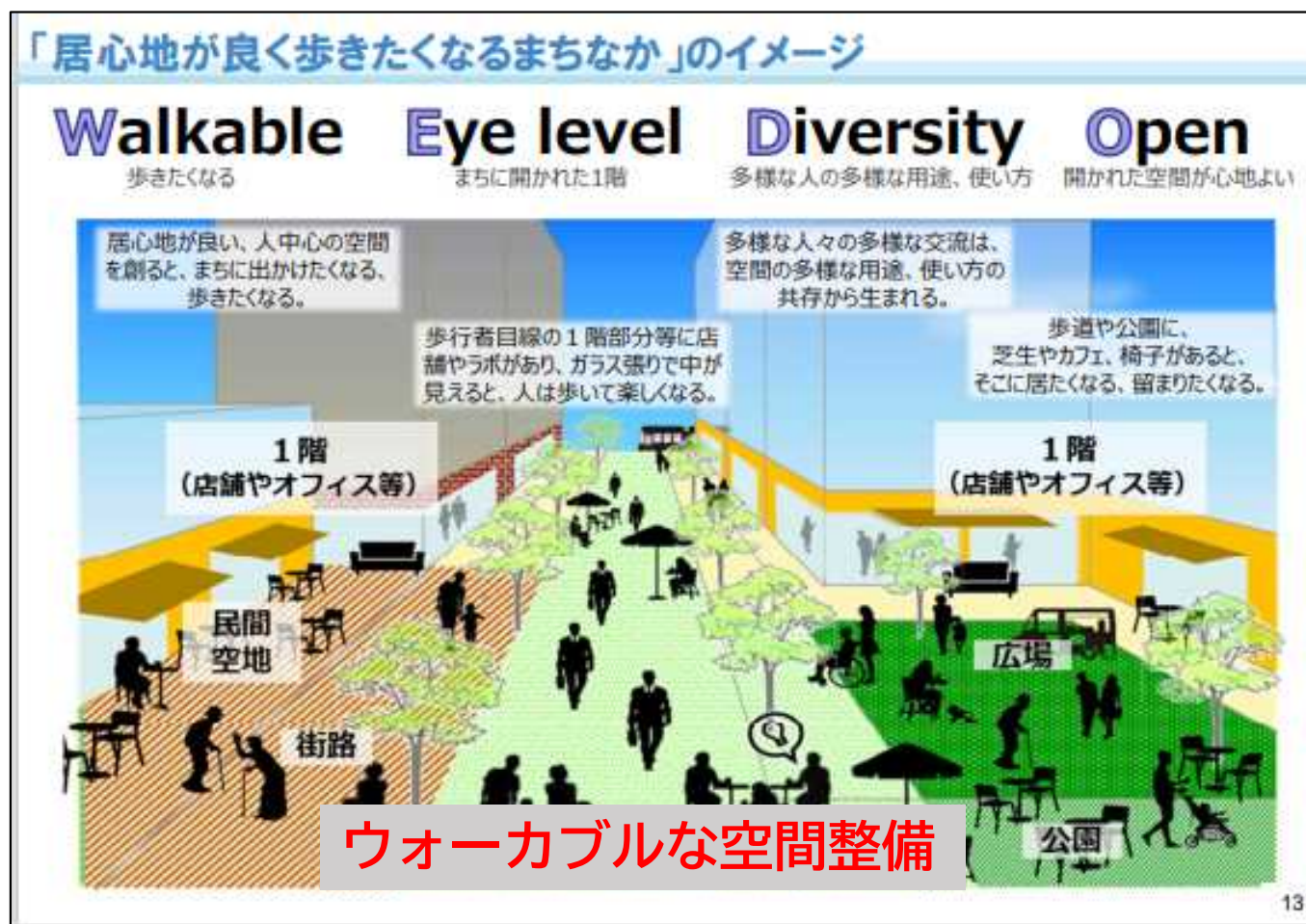


【車止めポール】



●ウォーカブルなまちなかづくり

まちなかを“車中心”から“人中心”へ



●本市のウォーカブルな取り組み

◆ウォーカブル推進都市

- ・国土交通省が募集した『**ウォーカブル推進都市**』に賛同（令和元年 8 月）
- ・令和 4 年 5 月 3 1 日時点で 3 2 5 都市が『**居心地が良く歩きたくなるまちづくり**』に取り組んでいる

◆これまでの取り組み

- ・『**シンボルロード**』のオープン（令和 2 年 2 月）
⇒広大な緑の歩行区間（グリーンインフラの工夫）を拡幅整備、これまでにない新しい道が誕生
- ・市役所庁舎前広場に『**花の池テラス**』がオープン（令和 3 年 4 月）
- ・『**アサカストリートテラス**』の開催
⇒WITHコロナ時代の経済活動と街路空間など屋外公共空間を有効活用するため企画されたイベント
これまでに 2 回開催、令和 4 年度は 1 1 月 6 日（日）開催予定、ちいさなテラスを令和 4 年度より開催
⇒あさか冬のあかりテラスの開催（これまでに 2 回）、令和 4 年度は 1 2 月 1 6 日（日）より開催予定
- ・『**ミニパークや、まちなかベンチ等**』の設置
⇒展望テラス（島の上公園）、みどりのテラス、黒目川さくらテラス、オーニングベンチ、バイオシェルター『雅涼庵』
ちよっとカウンター、木かげのトンネル

●官民連携まちなか再生推進事業（令和3年度～）

エリアプラットフォーム活動支援

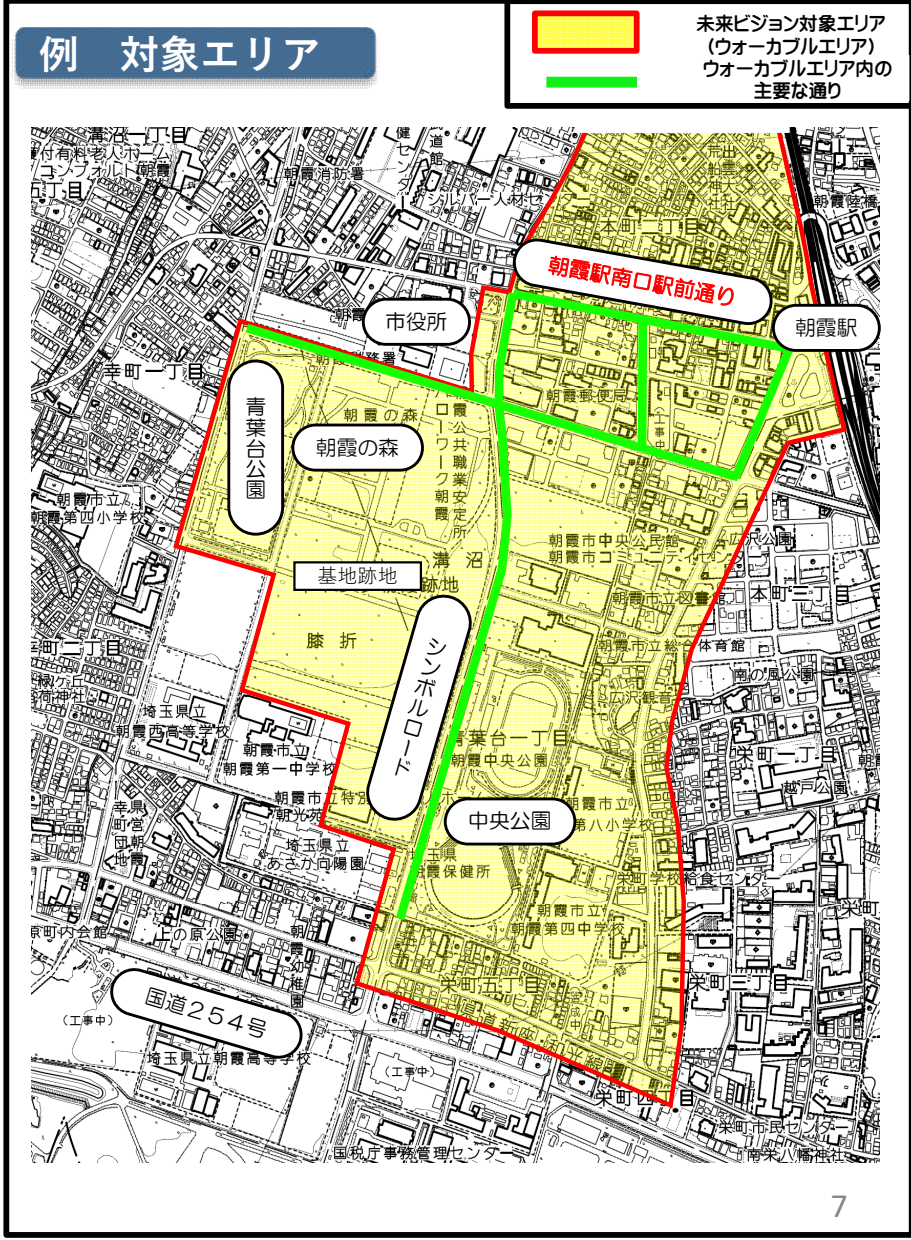
朝霞駅からシンボルロード周辺エリア等において、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の創出と「人でにぎわう魅力的な商業エリアの形成」を目指すためエリアプラットフォームをつくり、エリアの将来像となる未来ビジョンを策定する



取組① エリアプラットフォーム構築
(名称：あさかエリアデザイン会議)
 ⇒官民の幅広い関係者が参画するエリアプラットフォーム（まちづくりの協議組織）をつくる

取組② 未来ビジョンの新規策定
(エリアビジョンベータ版)
 ⇒構築したエリアプラットフォームにおいて、対象エリアにおける地域特性の現状や目指す将来像、その将来像に向けた施策、役割分担、ロードマップ等の検討を行いそれらを踏まえた将来ビジョンを策定する

- 公園・街路等パブリック空間の活用を軸として市民が豊かで暮らしやすい新たな日常を過ごせるよう、にぎわい・自然・買物等の利便性にあふれた「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を目指す
- 朝霞駅南口駅前通りの一方通行化や周辺道路を含めた安全対策の検討



●エリアプラットフォームの構築（令和3年度）

■あさかエリアデザイン会議

会 長	NPO法人スマイルあさか理事長／朝霞駅前商店会長 山崎 幸治	
副 会 長	ダマヤ・カンパニー(株)代表取締役/(株)シーナタウン取締役 木本 孝広	
	コトノハコ コトノハコマネージャー 滝澤 いと	
学識経験者 (交通分野)	埼玉大学大学院 久保田 尚教授	埼玉大学大学院 小嶋 文准教授
構 成 員	朝霞市自治会連合会	富士見町内会
	埼玉縣信用金庫 朝霞支店	朝霞市商工会
	(公財)朝霞市文化・スポーツ振興公社	前朝霞副市長
	朝霞市(まちづくり推進課、開発建築課、みどり公園課、地域づくり支援課、産業振興課)	

■ 令和3年度

- ・エリアデザイン構築会議（7回実施）
- ・エリアプラットフォームの規約の策定
あさかエリアデザイン会議規約
(令和4年4月1日)

過年度の取組

新しいあさかの日常と未来の商店街事業

ASAKA STREET TERRACE
(商店街×公共空間×新しい生活様式)の実証実験

ウィズコロナの「新しいあさかの日常をあるこう」をコンセプトに掲げ、未来の商店街の日常の姿を思い描いたイベント

- ・多様な公共空間活用(テラス営業、ジャズ演奏等)
- ・交通社会実験実施(ボンエルフ方式)



アサカストリートテラス(R3.11.7)当日写真(市役所通りの様子)

朝霞駅南口ウォーカブル推進事業

ウォーカブル推進とにぎわい創出の両面から、朝霞駅周辺の主要道路2本の交通計画を見直し、人中心の街路空間づくりを目指す。



未来ビジョンの検討方針

- 【課題】
- ・安全な歩行者空間が確保されていない
 - ・商店街のにぎわいが失われつつある
 - ・滞留場所や緑が少ない など
- 【施策の方針】
- ①ウォーカブルなまちなかの構築
新たなウォーカブル空間の整備や全体のネットワーク化、歩行者空間の確保、グリーンインフラの配置などを合わせて検討していく。
 - ②商業の活性化
ストリートテラスイベントなどの実証実験を通してにぎわい効果を検証するとともに、市民の身近な買い物環境としての魅力を向上させる商業の活性化施策を検討する。

将来イメージ(仮)

市民が豊かで暮らしやすい「新たな日常」を過ごせるよう、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を構築する。



● エリアビジョン（ベータ版）

そのエリアの将来像となる“未来ビジョン”を策定

（地域特性の現状、目指す将来像、将来像に向けた施策、役割分担、ロードマップ等）

【表紙】



【目次】

目次	
01 はじめに～概要で描く未来～	2
02 エリアの現状分析	
エリア全体現状分析	4
朝霞駅南口駅前広場現状分析	5
朝霞駅南口駅前通り現状分析	6
駅西口富士見通り現状分析	7
市役所前広場（花の池テラス）現状分析	8
市道1000号線現状分析	9
シンボルロード現状分析	10
基地跡地相互現状分析	11
03 エリアの目指す将来像	
目指す将来像に向けた8つの観点との連携	13
エリアビジョンのエッセンスキーワード	14
1. 朝霞駅南口駅前広場【Entrance 玄関】	16
2. 朝霞駅南口駅前通り【EN-GAWA 縁側】	19
3. 駅西口富士見通り【LIVING 居間】	21
4. 市役所前広場（花の池テラス）【Lounge 応接間】	23
5. 市道1000号線【Dining 食堂】	25
6. シンボルロード【Terrace テラス】	27
7. 基地跡地周辺（青葉台公園・あさかの森）【Garden 庭】【Kids'foun 子供部屋】	30
04 目指す将来像を表現させるための施策	
目指す将来像の実現に向けた取り組み	32
【ASAKA STREET TERRACE プロジェクト】	33
【あさかのつかいかたガイドブック作成運用プロジェクト】	34
【あさかのアートミュージックプロジェクト】	35
【あさかのガラス作成プロジェクト】	36
【商店街にぎわいプロジェクト】	37
【青葉台バーベキュープロジェクト】	38
【ストリートファニチャー設置プロジェクト】	39
【人中心のあちろびプロジェクト】	42
05 将来像に向けた事業のロードマップ	
将来像に向けた事業のロードマップ	44
巻末 写真出典リスト	

●エリアビジョン（ベータ版）【現況分析】

交通安全対策や美装化など、歩く人が魅力を感じるような道づくり

【朝霞駅南口駅前通り】現況分析

・人々の生活に密着した商店が多いことから、交通安全対策や美装化など、通りを歩く人が安全で魅力を感じるような道づくりを行うことで、更なる賑わいが期待できる。



・アサカストリートテラスなどのイベント時には歩行者天国となり、多くの店舗が路上出店し、人々で賑わう



・銀行やスーパーなど、様々な店舗・飲食・サービス店が立地しており、一部店舗は常に人で賑わっている
・店舗前に広い歩道空間があるところもあり、テラス営業など屋外への展開も望めるが、現状では違法駐輪対策等の事情から十分には活用されていない



・通りに緑がほとんどなく、ベンチなど買い物の中で一休みできる場所も少ない
・各店舗がそれぞれ看板を出しており、賑やかである一方、景観としての統一感や洗練性はない



・通勤、通学の時間帯は学生を含め多くの人が通りを利用し、混雑する
・歩道空間が狭く、側溝の蓋の上を歩かざるを得ない上、電柱などの障害物も多く、歩きにくい
・歩道道が一律となっている中、バスが東方向で通行しており、安全な歩行者空間が確保されていない
・ウォークアブルの点で駅前広場からの魅力の連続性にやや欠ける



・シャッターが閉まっている店舗が点在しており、通りにそれを補完するような設え、デザインもなく、閑散とした印象がある

未来に向けて

交通を整理し、歩く人を大切にするみちへ →P.19

※写真：35A
※写真：36A

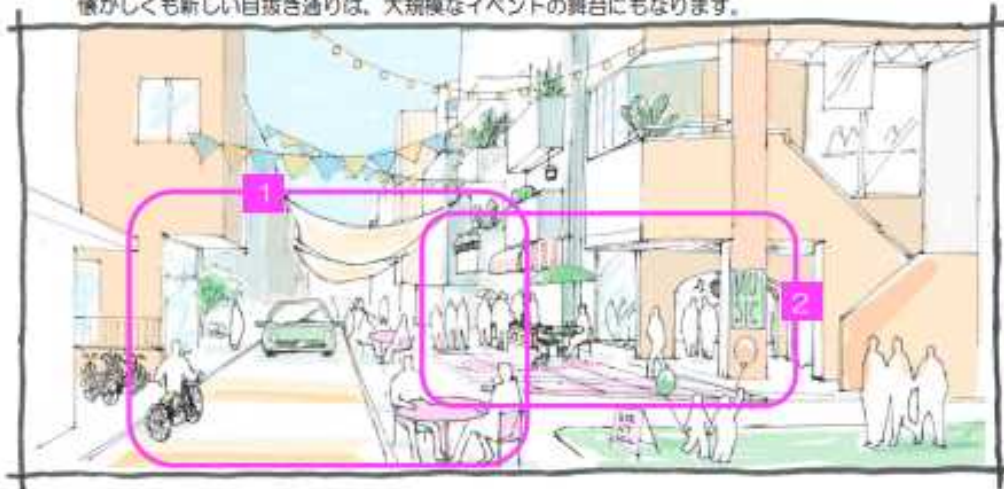
●エリアビジョン（ベータ版）【実現するための施策】

交通を整理し、歩く人を大切にするみちへ

2 朝霞駅南口駅前通り【EN-GAWA 縁側】

交通を整理し、歩く人を大切にするみちへ

安全な歩行空間を実現し、軒を運ねる店舗から賑わいが溢み出し、顔なじみの笑顔と声掛けが生まれる『縁側』のような場所へ。予定外の買い物をしてしまったり、ついつい道端で世間話に花を咲かせてしまうような、歩きたくなる『人の道』です。
懐かしくも新しい目抜き通りは、大規模なイベントの舞台にもなります。



日常的な朝霞駅南口駅前通りの様子

- 1 車道の有効活用
歩行者天国実施や、一方通行化など
- 2 店舗前空間の有効活用
店舗内の賑わいを屋外まで溢み出させる

空間イメージ 安心して利用できる歩行空間の実現

- ・ 安心できる歩行空間のあるエリア
- ・ まちの賑わいを創出する
- ・ 多様な人々の交流が生まれ、活気を創出するエリア

取り組みの方向性

- ◆ 一方通行化等の交通規制により、必要な交通機能を確認しながら、歩行者空間の安全性を確保する。
- ◆ 車と人、自転車が共存する空間へと転換し、より多くの人々で賑わう商店街を創出する。
- ◆ 「人と人、人とまちのつながり」を生み出す拠点として、イベント開催を積極的に行い、市全体の発展へと繋げる。
- ◆ 店舗の賑わいが屋外まで溢み出すような、多様な利用を創出する。
- ◆ 無電柱化やユニバーサルデザイン化を推進する。

イメージ



●エリアビジョン（ベータ版）【目指す将来像】

人中心のみちの形成に向けて、ワークショップ等を通じた意見交換や実証実験

検討施策【人中心のみちづくりプロジェクト】

実施エリア：**朝霞駅南口駅前通り・駅西口富士見通線**

人中心のみちの形成に向け、ワークショップ等を通じた意見交換を行う。

一方通行化等の交通規制により、自転車も自動車も歩行者の速度で走る車道の実現を目指し、市民参加のワークショップや実証実験を行う。



ワークショップによる検討



朝霞駅南口駅前通り 交通規制の選択的検討

交通規制	メリット	デメリット、留意点
一方通行	<ul style="list-style-type: none"> 車線を削減することで歩行空間を広く確保できる 歩道や歩ける空間を創出できる 通行方向を制限することで道路交通を抑制できる 歩行者が車道を横断する距離が短くなる 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車の通行方向が制限される 一方通行化により自動車の速度が増加する可能性があるため、速度抑制策が必要 自動車の迂回経路の検討が必要 一方通行の向きへの検討が必要
双方向	<ul style="list-style-type: none"> 自動車の利便性が保たれる 	<ul style="list-style-type: none"> 歩行空間、歩道空間を増やすことが難しい
歩行者天国	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者の安心、安全な歩行空間が確保される 道路の横断が自由になる 通車速度を抑制できる 時間規制が可能 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車の迂回経路の検討が必要 規制時間帯以外の通行規制をしない（双方向通行の場合、歩行空間や歩道空間を整備することが難しい）

駅西口富士見通線 道路構造の選択的検討

	メリット	デメリット、留意点
車道狭小化	<ul style="list-style-type: none"> イベント時等一時的利用が可能 バリアフリー、視覚がしやすい 	<ul style="list-style-type: none"> 交差道路や沿道駐車とのすりつけの検討
歩道区分あり	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者の通行空間が明確 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車が速度を出しやすい 道路全幅をつかった一体的な利用がしにくい

● 埼玉版スーパー・シティプロジェクト

- ・ 県内各地の特性を生かした**持続可能なまちづくり**に対し、**県が支援**
- ・ 「**日本一暮らしやすい埼玉県**」の実現
- ・ **県での採択**を受けてプロジェクトに取り組む

【埼玉版スーパー・シティのイメージ】

埼玉版スーパー・シティプロジェクトのコンセプト

コンパクト、スマート、レジリエントの3つの要素全てを含む、市町村の特性に応じたまちづくりを支援

コンパクト

【取組例】

- ・ 医療、福祉、交流等の複合拠点を整備し、歩いて暮らせるまちづくりを促進
- ・ 空き公共施設や空き家を活用した地域の交流拠点の整備運営

スマート

【取組例】

- ・ センサーを活用した高齢者や児童の見守り、災害時の情報提供
- ・ 観光や生活利便性を高めるMaaSやデマンド交通の提供

レジリエント

【取組例】

- ・ 蓄電池の活用等、災害時でもエネルギーが途絶えない仕組みの構築
- ・ エリアマネジメント組織による地域交流拠点を活用した健康相談、介護予防、多世代交流

必要な機能が集積し
ゆとりある“魅力的な拠点”を構築
【コンパクト】

新たな技術の活用などによる
“先進的な共助”を実現
【スマート】

誰もが安心して暮らし続けられる
“持続可能な地域”を形成
【レジリエント】