

VISION

官民連携まちなか再生推進事業

北朝霞・朝霞台駅周辺地区 未来ビジョン

for the future of

KITA-ASAHA &

北朝霞・朝霞台エリアプラットフォーム

令和7年4月

ASAKADAI

01 はじめに

プロローグ	4
未来ビジョンで目指すこと	5
対象エリア	7

02 エリアの現況分析

現況分析の概要	10
エリアの特性	11
エリアの公共空間の課題	16

03 エリアの目指す将来像

将来像の仮説	19
ウォーカブルなまちに向けた戦略	22
主要なウォーカブル空間と望ましいシーン	25

04 目指す将来像を実現させるための施策

re crossingを実現する小さな公共空間を増やすシナリオ	34
実現に向けた取り組み	35

05 将来像に向けた事業のロードマップ

エリアプラットフォームの紹介／推進体制	37
スケジュール（マイルストーン）	38
エピローグ	39



01 はじめに

01 Introduction

▼ プロローグ

50年前、このまちはにんじん畑でした。

1970年から始まる区画整理事業では、地元と行政が協力し駅周辺にも大きな街区公園がいくつも作られ、1973年に武蔵野線北朝霞駅、1974年に東武東上線朝霞台駅が開業し、まちの形が作られました。一時は水質が悪化した黒目川も環境整備が進み、現在では憩いの空間になっています。快適な歩行空間を提供する、民地の壁面後退やゾーン30プラス指定区域の導入など先進的な取り組みも行われてきました。

このように、このまちはこの50年間の官と民の連携により作られてきました。

50年後の今、まちの人に好きな公共空間を問うと、黒目川や公園、店舗や公共施設といった多様な公共空間があげられました。鉄道2線が乗り入れ市の人口以上の人が利用する県内有数の乗り換え駅の利便性を備えながら、こうした豊かさを享受できるのはこれまでの50年まちを作ってきた方々のまちへの思いによるものではないでしょうか。

2040年、私たちはこのまちでどんな未来を実現することができるのでしょうか？

公共空間ってなに？

この未来ビジョンで語られる公共空間は、公(国や行政)が管理する公的な空間だけでなく、民間が管理する空間を含めた、広く市民が自由に出入りできる空間として取り扱います。

未来ビジョンで目指すこと

まちの課題って？

北朝霞・朝霞台駅周辺エリアはいま、「通過されるまち」となっています。朝霞市の人口約14万人(※1)を超える延べ約27万人(朝霞台駅で約14万人、北朝霞駅で約13万人(※2))が駅を利用していますが、その多くは通勤通学の乗り換え利用で、まちに降りて過ごすことなく通過されています。豊かな生活やまちを支えるためには、まちなかの価値を上げる必要があります。

※1 出典：令和5年度年度別人口統計(朝霞市)144,964人

※2 出典：令和4年版統計あさか 朝霞台駅：143,856人(令和4年度1日平均)

北朝霞駅：127,052人(令和4年度1日平均63,526(乗車のみ)×2)

なぜ未来ビジョンをつくるの？

まちなかの価値を上げることは、行政だけではできません。そのため、未来ビジョンにおいて、将来のまちのイメージを描き、その実現に向けた方策案や効果をまとめることで、行政と市民の皆さんとでこれからの方向性を共有し、皆で同じ目標に向かって取り組むことを目指しています。

まちについて考えるっていうのは、
僕たちの生活を考えることなんだね

まちの課題

通過されるまち

よりよいまちを目指して必要なことは？

目的

北朝霞・朝霞台駅周辺エリアでの
豊かな生活や経済活動の実現
暮らす人、働く人、訪れる人の全てに

目標

まちなかの価値を向上させること

将来像

re crossing ー触れる喜びのある日常ー

実現の方策案

車中心のまちから
人中心のまちなかへ

居心地の良い
公共空間づくり

まちの担い手づくり

目指す成果や効果とは？

短期的成果

市民一人一人が自分事に感じられるストーリー構築
&
まちなかを活用しやすい仕組みづくり
(場の整備と活用スキーム)

長期的成果

持続的なまちの実現

未来ビジョンで目指すこと

未来ビジョンの活用イメージ

市民の生活を中心とした理想的なまちを実現するためには、行政が主導するだけでなく、関わる方々との対話を通したまちの「あるべき姿」の議論が欠かせません。そのために、将来のまちの姿を想像し、未来ビジョンとして束ねることで、対話のきっかけとすることを目指します。

対象とする方

特に規定や制限はありません。「このまちをよくしたい」という方ならどなたにも読んでいただき、関わっていただきたいと思います。

例えば

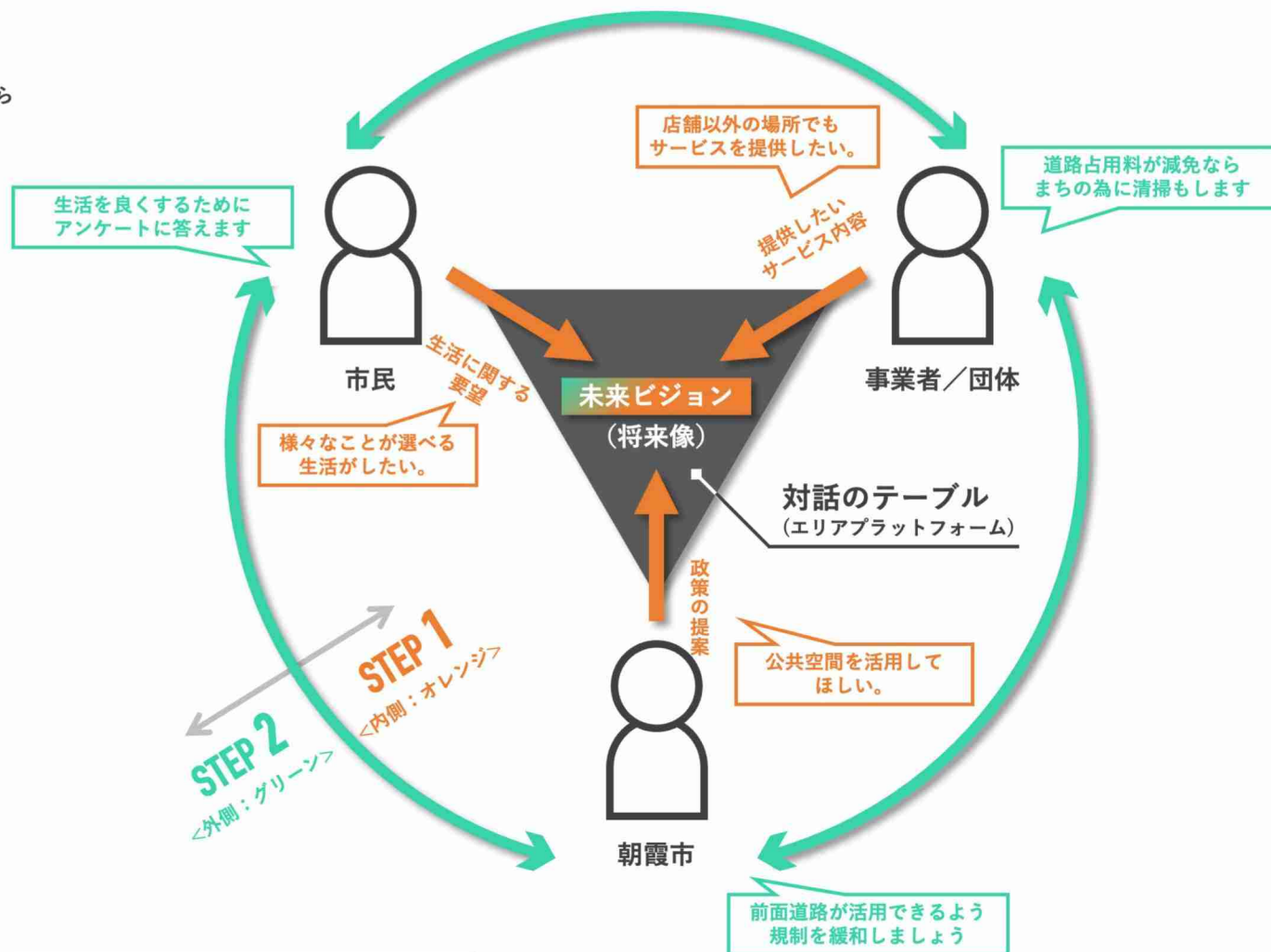
- ・このまちで暮らす人
 - ・まちで事業を営む人
 - ・まちに関わりたい人や団体
- など、幅広くその対象を考えます。

エリアプラットフォーム ってなに？

エリアプラットフォームとは、行政やエリアのまちづくりに興味がある団体・市民など、色々な人材が集まり、まちの将来像を考え、その実現に向けてともにチャレンジをしたり、緩やかにつながるができる場のことです。

公共空間を、みんなで考えて使ってみて、まちをよくする

市民／事業者／朝霞市



未来ビジョンを通した実践の仕組み

対象エリア

北朝霞・朝霞台のあゆみ

50年前はまだにんじん畑であった当エリア。その後、武蔵野の面影が残る黒目川の自然を守りつつも、鉄道駅の開業や区画整理といった大きな変化を経て、県内有数の交通結節機能を持つ市の玄関口へ発展しました。

北朝霞駅ホームから見た朝霞 a



【昭和45年頃】

【現在】

北朝霞駅 b



【昭和48年頃北朝霞駅開駅】

【現在】

朝霞台駅 c



【昭和50年頃】

【現在】

黒目川 g



スムーズ横断歩道 h



【対策前】

【対策後】

約50年前

あたり一面の
にんじん畑

約35年前

市街化の進展

現在

ウォーカブル
なまちづくり
の推進

1970年（昭和45年）北朝霞区画整理事業開始（起工式挙行） a

1972年（昭和47年）北朝霞公園完成

1972年（昭和47年）朝霞第七小学校開校

1973年（昭和48年）J R武蔵野線開通&北朝霞駅開駅 b

1974年（昭和49年）東武東上線朝霞台駅開設 c

1975年（昭和50年）北朝霞区画整理事業完了（ここで今のまちの形が完成） d

1977年（昭和52年）東洋大学朝霞キャンパス開校

1979年（昭和54年）本田技術研究所開設

1987年（昭和62年）東武東上線・地下鉄有楽町線相互乗り入れ開始 e

1989年（平成元年）北朝霞商業振興会設立

1990年（平成2年）朝霞市役所朝霞台出張所開設

1991年（平成3年）都市計画法上の用途を商業地域へ変更 & 北朝霞地区地区計画告示※

1994年（平成6年）大型商業施設オリンピック朝霞台店開店

※駅近の建築物に対し、歩行空間確保のための壁面後退制限と、1階を店舗・事務所にする用途制限の規制がスタート。（行政・市民・事業者が協力して格式高い商業地を目指すまちづくり）

1999年（平成11年）北朝霞駅西口ににんじんモニュメント完成

産業文化センターオープン・図書館分館オープン f

2007年（平成19年）すまいるFM（現ナナコライプリーFM）開局

2012年（平成24年）黒目川まると再生プロジェクト（土木学会デザイン賞2021受賞） g

~2015年（平成27年）以降約20年は、地区計画のルールが掛かった状態で、民間によるゆるやかな建替・テナント入替が中心

2019年（令和元年）朝霞市がウォーカブル推進都市となり、ウォーカブルなまちづくりをスタート

少子・超高齢化社会に備えて持続可能なコンパクトシティ化を図っていくため、地元生活圏において、歩いて暮らせるウォーカブルなまちづくりの必要性が高まってきている。

2019年（令和元年）東井財地区の交通安全対策 h

~2020年（令和2年）

01 はじめに

対象エリア

対象エリア（ウォーカブルエリア）の設定

北朝霞地区地区計画と周辺の主要な公共空間などを取り込んだ範囲を対象エリアとして定め、ウォーカブルエリアと呼びます。

対象エリア内の主な公共空間

<駅ロータリー>

- ・北朝霞駅西口ロータリー
- ・北朝霞駅東口ロータリー
- ・朝霞台駅南口ロータリー

<通り>

- ・市道16号線
- ・市道779号線
- ・市道2215線
- ・市道2167号線

<公園／広場>

- ・南割公園
- ・北割公園
- ・北朝霞公園
- ・浜崎公園
- ・西久保公園
- ・弁財公園

<公共施設>

- ・(仮称)朝霞市福祉等複合施設建設予定地
- ・朝霞台出張所
- ・産業文化センター
- ・リサイクルプラザ
- ・朝霞県土整備事務所

<河川周辺>

- ・黒目川と遊歩道
- ・浜崎黒目橋
- ・水道橋
- ・東林橋

北朝霞・朝霞台ウォーカブルエリア図

【凡例】

- 未来ビジョン等の対象エリア（ウォーカブルエリア）
- 北朝霞地区地区計画
- 市街化調整区域
- ウォーカブルエリアの主な通り
- ゾーン30プラス指定エリア
- 駅からの徒歩圏（半径800m）
- 景観づくり重点地区（黒目川）
- 都市公園

ウォーカブルってなに？

ウォーカブルとは「歩きやすい／歩きたくなる／歩くのが楽しい」などの意味を持つ都市計画の言葉です。ここでは「人々が多様な活動や交流ができる場をつくり、コミュニティの醸成や交流機会の拡大を図っていくこと」も含む言葉として用いています。

02 Analysis

現況分析の概要

調査と結果

現況分析として下記の調査を実施。

分析を経て特性と課題を抽出しました。

Research

調査

01 | 現地踏査

現地踏査は、主に「場」と「活動」に着目した目視による観察を行い、まちの様子の基礎となる情報を収集しました。



02 | ヒアリング／インタビュー

これまで当エリアのまちづくりへ中心的に関わった方々にまちの人の声や想いなどを知るために話を聞きました。6社(団体)、延べ26名に話を聞きました。



03 | ワークショップ（好きな／いまいちな公共空間）

市民ワークショップにて、「好きな公共空間」「いまいちな公共空間」の評価を収集しました。延べ63名の意見が集まりました。



04 | アンケート（週2回以上行く場所／お気に入りの場所）

北朝霞駅西口ロータリーの実証実験にて、平日と休日の2日間の来場者を対象に、「週2回行く場所」と「お気に入りの場所」の意見を収集しました。計181名の意見が集まりました。



05 | コメント（広場にあっという間と思うこと）

西口ロータリーの実証実験にて、平日と休日の2日間の来場者を対象に、「広場にあっという間と思うこと」の意見を収集しました。計211名の意見が集まりました。



Results

結果

エリアの特性

01 | まちの特性

02 | 市民の目的地となっている場所

エリアの公共空間の課題

01 | 地域活性化やウォーカブル化にあたっての課題

02 | 市民が望む体験とのギャップ

多くの人の話を聞いて
その生活からまちの特徴をとらえたんだね



▼ エリアの特性

01 | まちの特性—朝霞市全域—

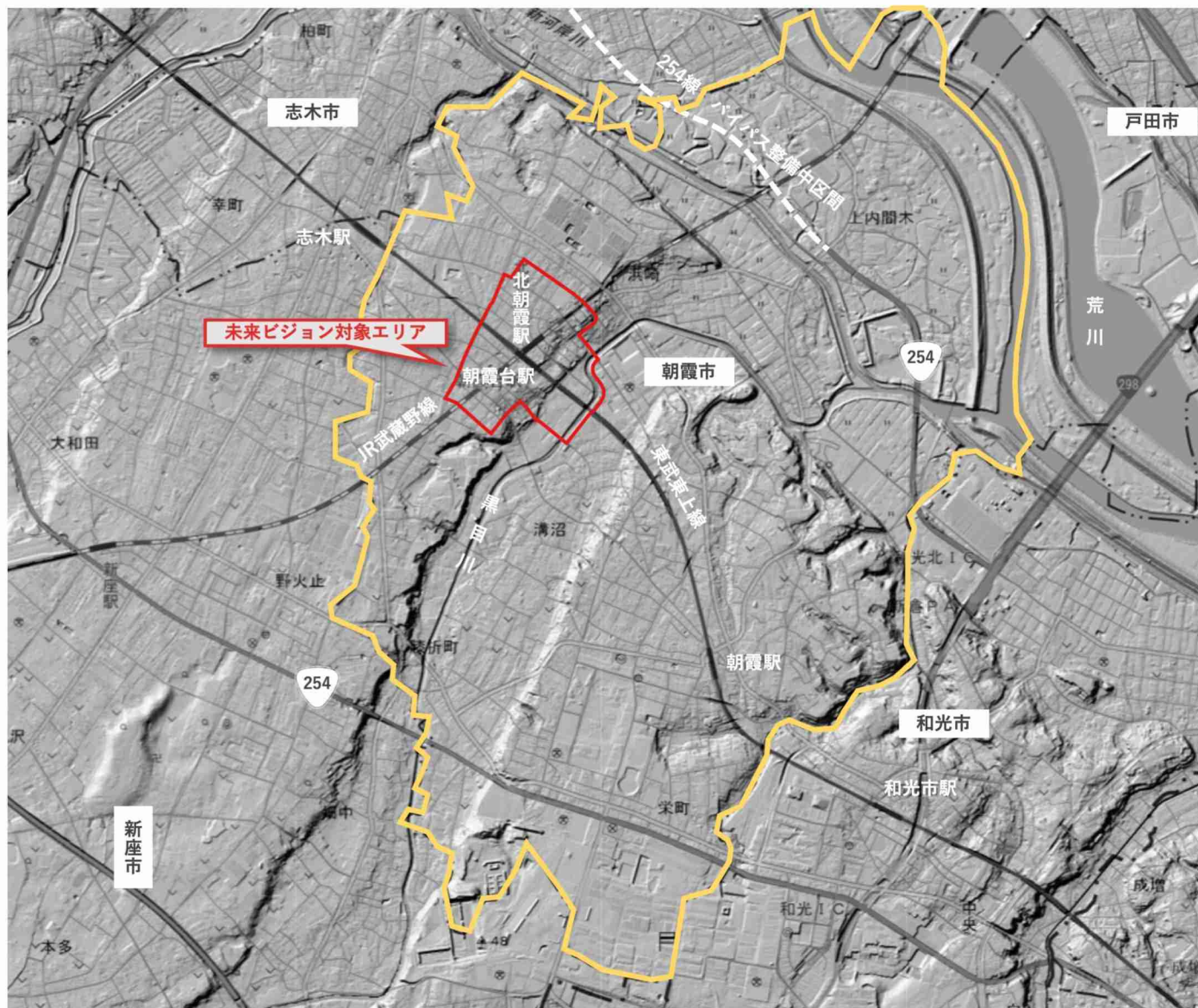
エリアの基盤となる特性として地形と交通について整理しました。

< 地形 >

- 南北にやや縦長の形状をしている
- 北西に志木市、南西に新座市、北東に荒川を挟んで戸田市、南東に和光市が隣接する
- 北東に荒川の流域による低い地形が広がる
- 荒川の流域に注ぐように南西から東へ黒目川、北西から新河岸川が流れる
- 黒目川を境に北西と南東に台地が形成されており、対象エリアは北西の台地の南端部に位置している

< 交通 >

- 市内を斜めに交差してJR線と東武線が横断する
- 北に北朝霞駅と朝霞台駅、南に朝霞駅がある
- 南部に国道254号線が東西に通る
- 北部には国道254号線バイパスが整備中である



▼ エリアの特性

01 | まちの特性ー対象エリア周辺ー

現地踏査を踏まえて各地区の特性を抽出しました。

< 全体 >

- ・黒目川や公園などがあり、都市と自然がうまく混在している
- ・線路（高架）によりまちが東西南北に分断されている

< 駅 >

- ・東武東上線朝霞駅とJR武蔵野線北朝霞駅が交差し、両駅で1日延約27万人の利用者数がある
- ・通勤時にかなりの混雑を生んでいる
- ・駅前広場は歩行空間が狭く滞留場所も少ない
- ・駅前に商業ビルがありチェーン店が多い

< 北地区 >

- ・市道2215号線をシンボリックな街路とした街並みが形成されつつある地区で、街区が比較的大きい
- ・市道2167号線沿いには中規模ビルが立ち並び一方で、農地（緑）や平面駐車場などフラットな空間も比較的多い
- ・北朝霞駅の出口に面し、西口ロータリーがある

< 東地区 >

- ・北朝霞駅及び朝霞台駅の出口に面し東口ロータリーを有し、エリア内では最も休憩施設が多く設置され滞留空間が一定程度ある
- ・台地の「へり」に位置する部分（浜崎一丁目）で坂が多い

< 南地区 >

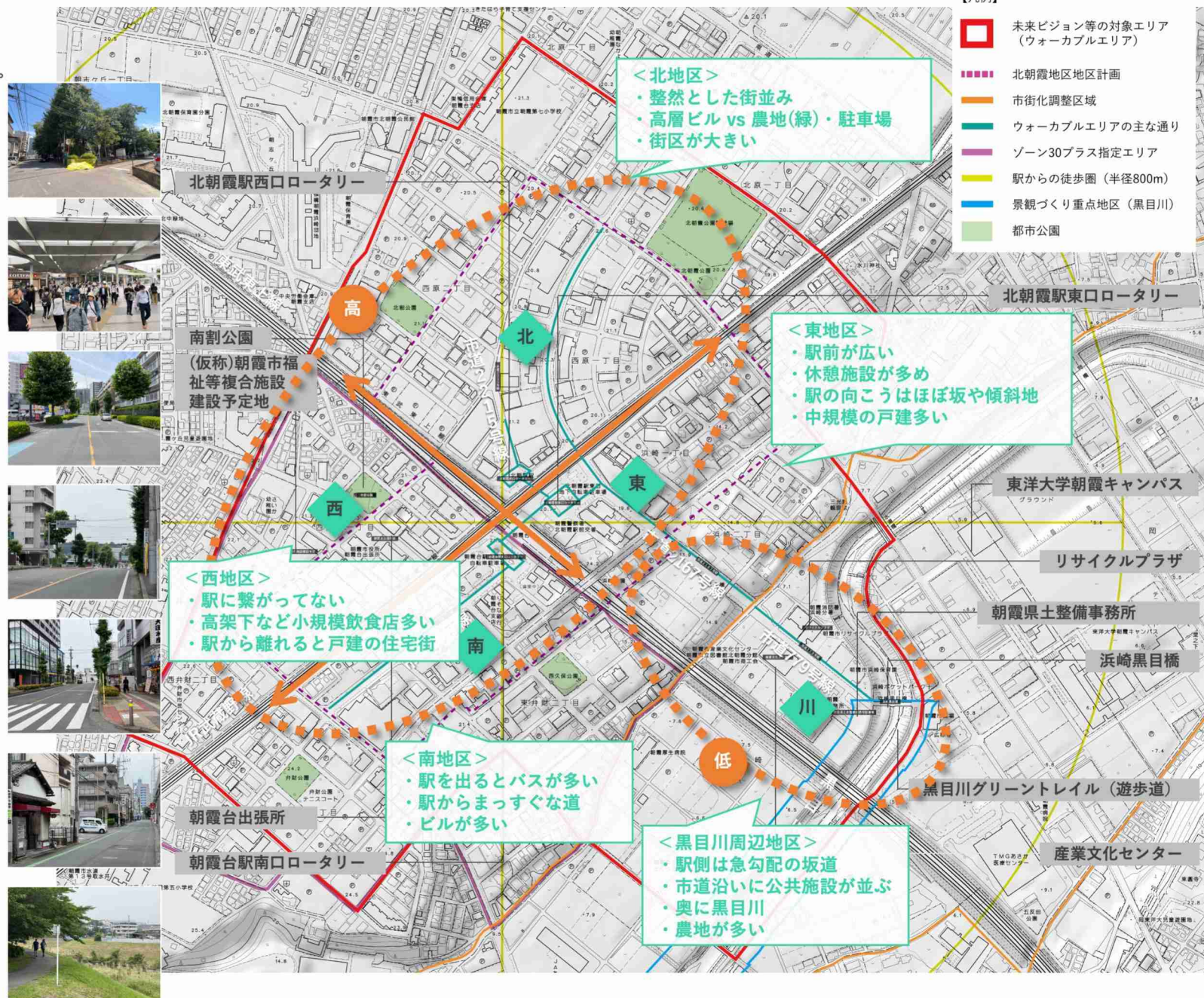
- ・朝霞台駅の出口に面し南口ロータリーを有する
- ・ロータリーに大規模な地下駐車場を有する
- ・路線バスの停留場が多い
- ・市道16号線が直線的で中規模ビルが並び整然とした印象がある

< 西地区 >

- ・エリア内唯一駅出口に面しておらずロータリーを持たない
- ・市役所の出張所や南割公園、病院など公共施設がある
- ・高架下を含めて比較的小さい店舗が点在する

< 黒目川周辺地区 >

- ・自然豊かで魅力的な風景を持つ黒目川の中心部がエリアに含まれている
- ・市道（2167号線、779号線）の沿道に公共施設が並び
- ・市街化調整区域のため住宅はほぼなく、周囲はのどかな農地（畑）が広がる
- ・近傍に大学がある



▼ エリアの特性

01 | まちの特性 【まとめ】エリアの強みとなり得る性質

地形や各地区の特性からエリアの持つ強みを抽出しました。

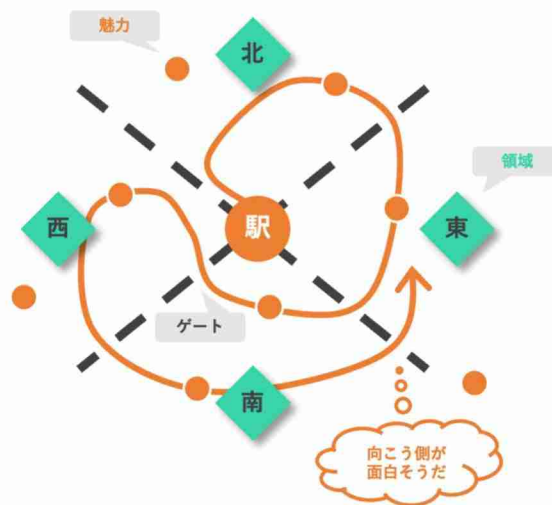


交差点としての強み



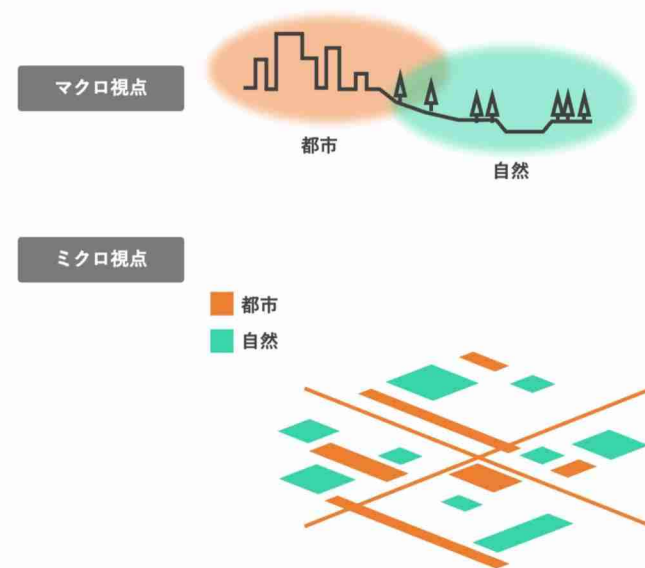
- ✓ JR武蔵野線と東武東上線の交差点が対象エリアである
- ✓ よく比較される朝霞駅周辺エリアに対し、人の交差／多さが強い
- ✓ 商業集積地の志木駅に近く生活上でのメリットがある

領域性と回遊性の両立の可能性



- ✓ 領域性：線路により東西南北に領域が作られている
- ✓ 回遊性：歩きたくなる魅力（の可能性を含む）が点在している
- ✓ 高架により魅力のある向こうの領域を「覗き見る」効果があるゲート性

都市と自然の二面性と近さ



- ✓ 都市と自然の立地が近い
- ✓ 両方の性質がまだらに点在している（混ざりきっていない）

02 エリアの現況分析

エリアの特性

02 | 市民の目的地となっている場所一全域

インタビューやアンケートを通して日常で行われる活動を収集し、活動の性質に合わせて2種類に分類することで、目的地となる場所として整理しました。

必要活動：通勤や買い物等の義務的に行く場所

- ・勤務地
- ・学校
- ・スーパーやディスカウントストア(食料や生活用品などの購入)
- ・幼稚園や児童館
- ・コンビニ(ランチ購入など日常的な利用)
- ・事務用品店(会社で必要な物品などの購入)
- ・駐車場(社用車で利用)
- ・習い事(ジム/学習塾)
- ・喫煙所
- ・ガソリンスタンド

任意活動：散歩やレジャー等の余裕のある時に行く場所

- ・公園(こどもとの遊び/桜の時期に1人で花見)
- ・黒目川の遊歩道(こどもとの遊び)
- ・飲食店(平日ランチ)
- ・飲食店(平日夜の飲み会)
- ・カラオケ店(同僚と)
- ・レストランやカフェ(家族や友人と)
- ・コンビニ(帰宅時に夕食や菓子を買う)
- ・古書店
- ・リサイクルプラザ
- ・産業文化センター(サークルの集まり)
- ・病院

北朝霞・朝霞台ウォークアブルエリア図

【凡例】

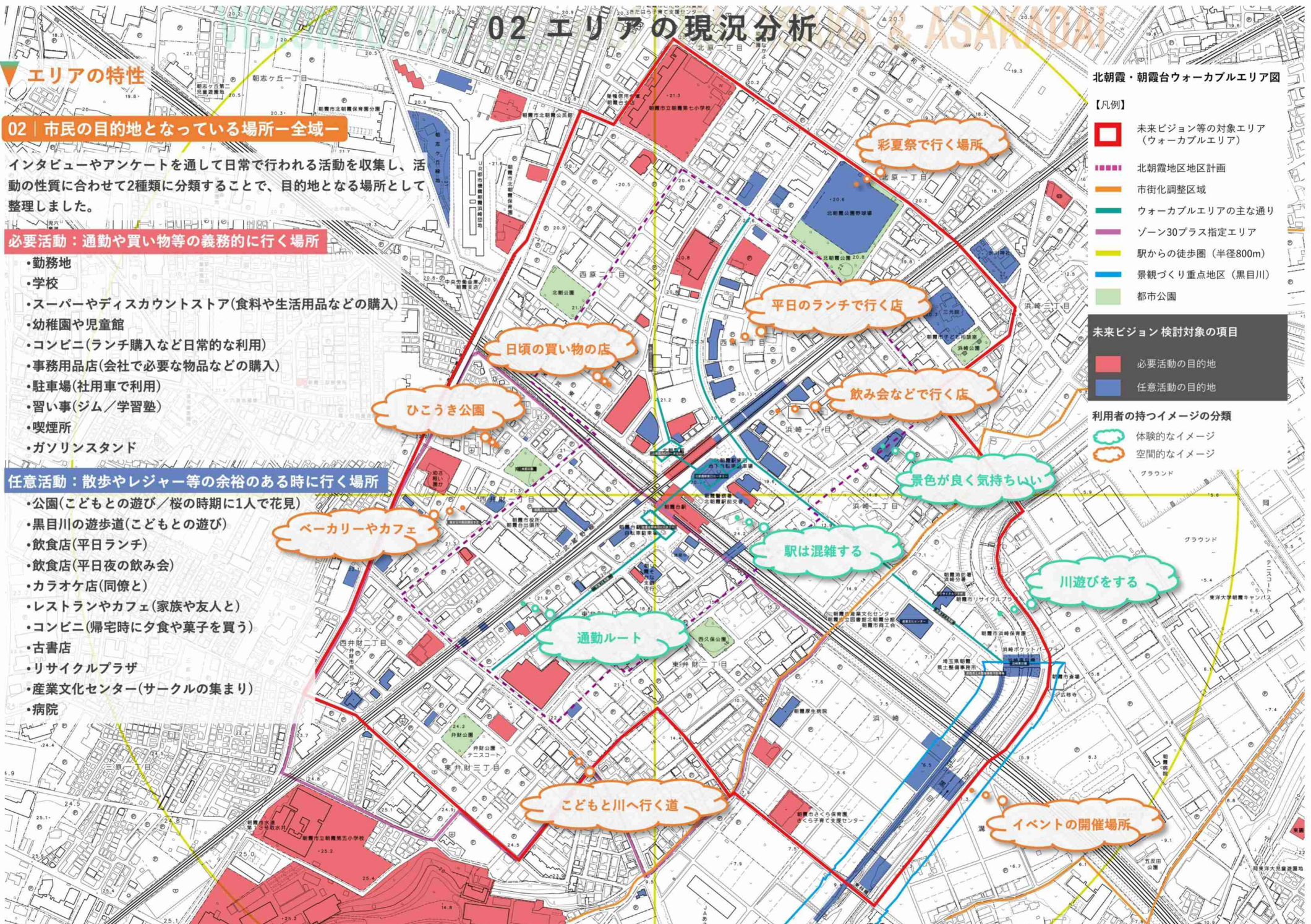
- 未来ビジョン等の対象エリア(ウォークアブルエリア)
- 北朝霞地区地区計画
- 市街化調整区域
- ウォークアブルエリアの主な通り
- ゾーン30プラス指定エリア
- 駅からの徒歩圏(半径800m)
- 景観づくり重点地区(黒目川)
- 都市公園

未来ビジョン 検討対象の項目

- 必要活動の目的地
- 任意活動の目的地

利用者の持つイメージの分類

- 体験的なイメージ
- 空間的なイメージ



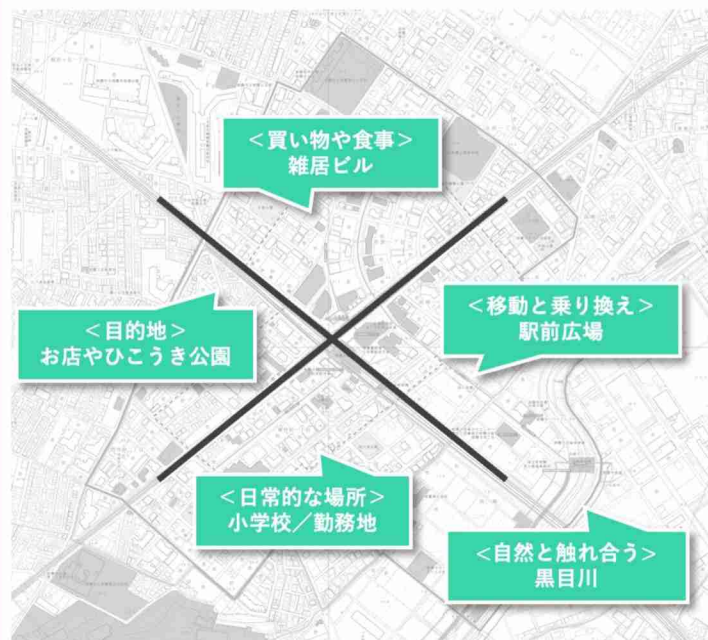
▼ エリアの特性

02 | 市民の目的地となっている場所 【まとめ】市民の持つイメージと行動実態の仮説

市民の目的地となっている場所から、おおよそ各地区がどのようにイメージされ、どのように活用されているかの仮説を立てました。

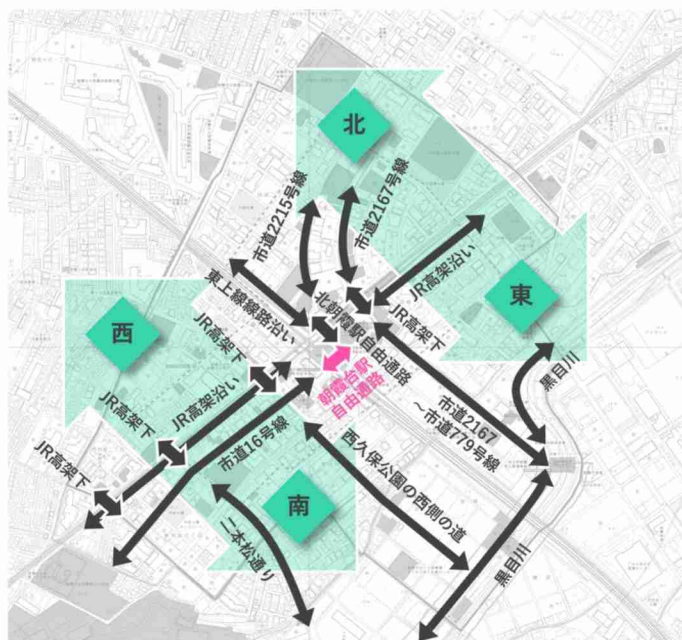


地区ごとに抱く大まかなイメージがある



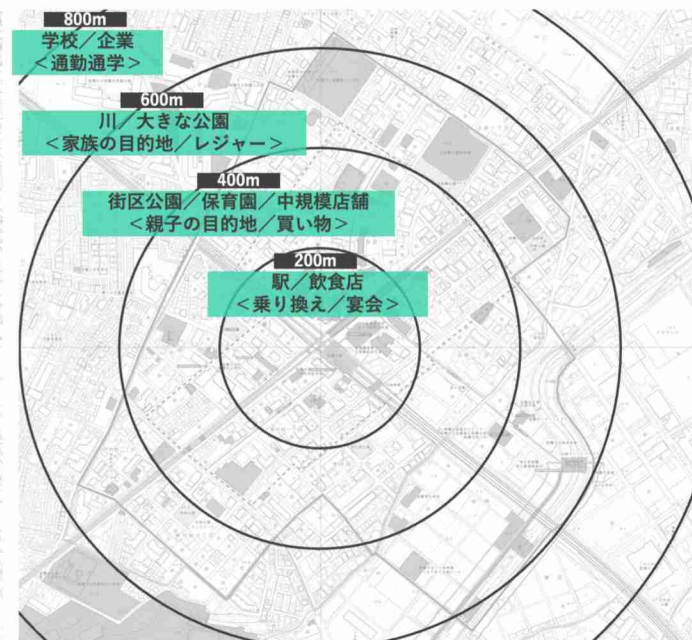
- ✓ 線路で隔てられた各地区に固有のイメージの傾向がある
- ✓ それぞれの地区に対する目的が少しずつ異なる
- ✓ 地区ごとの行き来は限定的で遠い地区は知らない場合がある

北-東と西-南の地区同士は人の流れがあるが東-南の経路はほぼ自由通路のみで北-西は分断



- ✓ JR線は高架をくぐる場所(ゲート)がいくつかある
- ✓ 東上線は渡る場所が実質的に駅自由通路しかない(混雑の原因)
- ✓ 勤務地や学校に向かってJR高架沿いを歩く人が多い
- ✓ 川向きには傾斜の緩い道が選ばれている(二本松通り/西久保公園脇)

駅から遠くなるほど目的地化する立地傾向



- ✓ 駅を中心に徒歩圏(半径800m)の直線距離に立地する目的地を分析
- ✓ 満遍なく点在していると予想したがおおよそ下記の傾向が見られた
 - ・ 800mには小学校や大きな企業の研究所などが立地
 - ・ 600mには黒目川やグラウンド等大きめのレジャー対象地が特徴的
 - ・ 400mには街区公園や中規模店舗が立地
 - ・ 200mには飲食店など同種が集中し選択性が高い

▼ エリアの公共空間の課題

01 | 地域活性化やウォーカブル化にあたっての課題

これまでの調査を、北朝霞・朝霞台駅周辺エリアの地域活性化やウォーカブル視点で整理すると、次のような課題と改善点が挙げられます。

ハード的視点(まちなみや空間など)

まちの顔となる景観(シーン)に乏しい

北朝霞・朝霞台らしさを
まちから感じる事が難しい



駅前に交通空間が広がり駅らしさや個性を感じづらい

駅周辺の暗がりや喫煙行為など 印象が良くない場所がある

明るく見通しの良い空間が求められる



植え込みなどで視界が遮られやすい構造などが一因

人が滞留できる 居心地の良いスペースが少ない

駅や歩道に滞留空間を増やす必要がある



日よけやベンチのない場所がある

駅や歩道などの歩行空間が狭く 歩きづらい

十分な幅員が取れていない場所が多い



車優先で歩行者が歩きづらい空間が多い

ソフト的視点(活動やコンテンツなど)

駅周辺での人の滞在時間が短い

目的地となる場所が駅近くに少ないため
乗り換えの移動が主な行動となっている



駅前で滞留する人は限りなく少ない

歩行者の回遊性が低い

線路で分断されたエリアごとの
行き来が少ない



隣り合うエリアだがコンテンツの認知も低い

空地の活用頻度が低い

壁面後退や公開空地への店舗の出店や
イベント活用などが比較的少ない



壁面後退部分の活用事例は少ない

黒目川の魅力が周知されていない

駅徒歩10分の近さにもかかわらず
季節に応じた様々な活動が周知されていない



知る人ぞ知る穴場的なスポットがある