

朝霞駅南口周辺地区交通安全対策基本構想

令和7年3月

朝霞駅南口周辺地区交通安全対策協議会
朝霞市

朝霞駅南口周辺地区交通安全対策基本構想 目次

1	朝霞駅南口周辺地区交通安全対策基本構想とは	1	5	朝霞駅南口周辺地区交通安全対策基本構想	16
1-1	策定の目的	1	5-1	基本方針	16
1-2	交通安全対策基本構想の位置づけ	1	5-2	実施方針	16
1-3	対象範囲	2	5-3	安全な交通環境の実現に向けた取り組みの方向性	16
2	策定の背景	3	5-4	安全な交通環境の実現に向けた取り組み	17
2-1	朝霞駅南口駅前広場の整備と周辺地区の交通安全対策 検討に関するこれまでの取り組み	3	5-5	取り組みの実施後のイメージ	19
2-2	交通安全対策基本構想策定の経緯と検討の経過	4	6	今後の進め方	22
3	エリアビジョンにおける目指すべき朝霞駅南口 周辺地区の姿	6	6-1	推進体制	22
4	朝霞駅南口周辺地区の現状	8	6-2	スケジュール	22
4-1	地区の概況	8		<巻末資料>	
4-2	朝霞駅南口周辺地区における交通安全に関する問題	14		基本構想策定に向けたこれまでの取り組み	23

朝霞駅南口周辺地区交通安全対策基本構想とは

1-1 策定の目的

朝霞駅南口から朝霞市役所を繋ぐ市の玄関口となっている「朝霞駅南口駅前通り（※）」は、多くの歩行者が利用している通りである一方で、道路幅員が狭いことに加え路線バスなどの大型車が相互通行しているなど、近隣住民や歩行者にとって交通安全上の課題がある場所となっています。

同様に、市道1号線、市道605号線、市道5号線、駅西口富士見通線、市道703号線といった周辺道路においても、交通安全上の課題が露呈してきています。

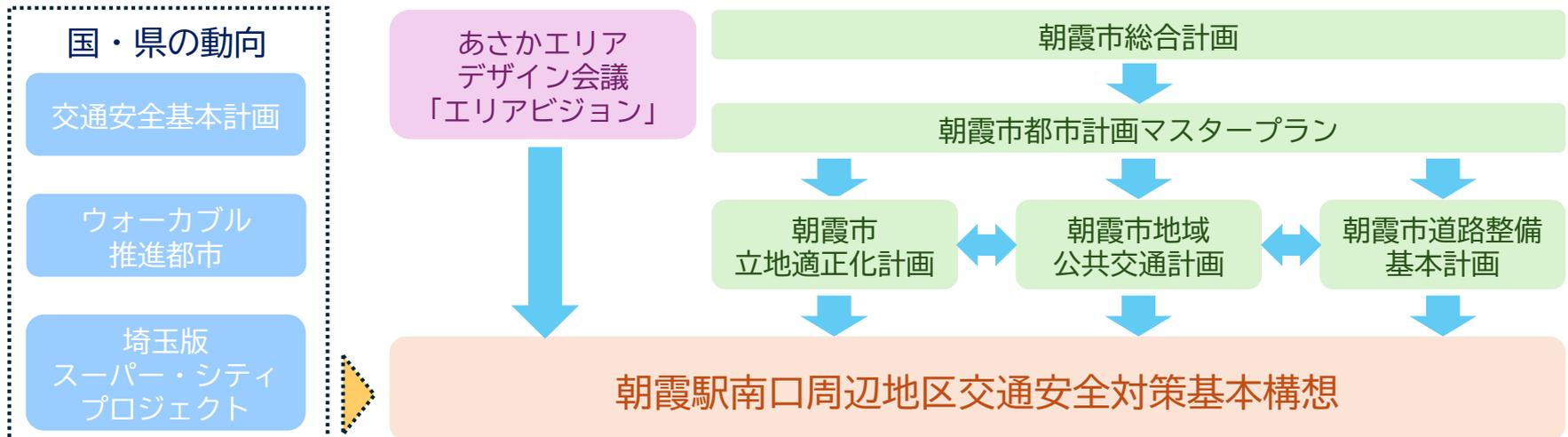
市では、令和元年より国が進めるウォークブル推進都市に賛同するとともに、官民連携まちなか再生推進事業の取り組みの一つとして朝霞駅周辺のエリアビジョンを策定し、『居心地が良く、歩きたくなるまち』を目指しています。

このことから、歩行者にとって安全で快適な歩行者空間を実現し、人中心の歩きたくなる道とするため、朝霞駅南口周辺地区における面的な交通安全対策の実現に向けた基本構想を策定するものです。

※主要地方道朝霞蕨線、市役所通りなどの名称もありますが、本基本構想では令和4年11月24日に地元自治会・商店会長から提出いただいた要望書に記載されている「朝霞駅南口駅前通り」の名称を使用します。

1-2 交通安全対策基本構想の位置づけ

この基本構想は、策定の契機となった朝霞駅周辺のエリアビジョンのほか、朝霞市総合計画や朝霞市都市計画マスタープランをはじめとしたまちづくり計画の方針を反映させるとともに、国や県の計画・取り組みを参考に策定するものです。



2-1 朝霞駅南口駅前広場の整備と周辺地区の交通安全対策検討に関するこれまでの取り組み

■朝霞駅周辺の整備事業

- 広沢土地区画整理事業（昭和61年度～平成18年度）
- 朝霞駅南口広場等整備事業（平成18年度～平成19年度）

■朝霞駅南口駅前通りアメニティロード化

- 基本構想の策定（平成22年度）
- 基本計画の策定（平成23年度）
- 交通社会実験の実施（平成27年度）

■ウォーカブルなまちづくりの推進

- アサカストリートテラスの開催（令和2年度～）
- あさかエリアデザイン会議の始動（令和3年度～）
- 歩きやすい駅前通りを考えるワークショップの開催（令和4年度）
- 「エリアビジョン」の策定（令和4年度）

現在の朝霞駅南口の周辺においては、昭和61年度以降の区画整理事業や沿道の方のご協力のもと道路拡幅や歩道整備を実施し、平成19年度には南口駅前広場の整備が完了しました。

その後、南口駅前広場と市役所を結び、朝霞市の顔となる朝霞駅南口駅前通りにおいて、「安心・快適に買い物ができる」空間を目指し「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」が設立されました。協議会では平成22年度～23年度に基本構想・基本計画を策定した上で、平成27年度に、朝霞駅南口駅前通りの道路空間を再配分し、歩行者空間を広げる等の取り組みを行う交通社会実験を実施しましたが、本格実施は見送りとなっていました。

その後、人中心のウォーカブルなまちづくりの潮流の高まりを受け、令和2年度からは朝霞駅南口駅前通りを車道通行止めにするアサカストリートテラスの取り組みが行われ、また令和3年度には、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である「あさかエリアデザイン会議」が発足します。

「あさかエリアデザイン会議」では、住民参加型のワークショップを踏まえて、令和4年度には朝霞駅周辺エリアの将来像を描いた「エリアビジョン」を策定しています。



▲アサカストリートテラス開催時の朝霞駅南口駅前通り

2-2 交通安全対策基本構想策定の経緯と検討の経過

地域組織からの要望書の提出（令和4年11月）

朝霞駅南口周辺地区交通安全対策協議会の設立（令和5年7月）

朝霞駅南口周辺の交通安全対策を考えるワークショップ（第1回）の実施（令和5年10～11月）

交通実態調査の実施（令和5年11月）

朝霞駅南口周辺の交通安全対策を考えるワークショップ（第2回）の実施（令和6年1月）

ハンプ設置社会実験の実施（令和6年7月）

地域との意見交換会の実施（令和6年11～12月）

歩きやすい駅前通りを考えるワークショップでの意見を受け、令和4年11月に富士見町内会、本町霞台町内会、朝霞駅前商店会、朝霞本町商店会の各会長から、朝霞市長宛に以下の要望書が提出されました。



▲要望書の提出の様子

- 朝霞駅南口駅前通りの一方通行規制と無電柱化の実施
- 駅前通り及び周辺道路におけるゾーン30プラスなどの面的な交通安全対策の実施及び歩行者等に配慮した道路環境整備

要望を受け、令和5年7月には地元町内会・自治会および商店会、関係行政機関、埼玉大学、交通事業者等により「朝霞駅南口周辺地区交通安全対策協議会」が設立され、令和5年度には、それぞれ地域の交通安全上の課題と、その対策案を検討する2回のワークショップが実施されました。

令和6年7月には、対策案の効果を検証するために交差点に「ハンプ」を設置する社会実験（次頁参照）を実施し、また同年11～12月には地域と朝霞市で、具体的にどこでどのような取り組みを行うか検討する意見交換会が実施されました。

(参考) ハンプ設置社会実験の概要と効果、周辺への影響

■ハンプ (凸部) とは…

交差点部や横断歩道部など道路の一部を盛り上げて、自動車が傾斜のある部分を通行することで物理的に速度を落とさせる交通安全対策

■社会実験の概要

○目的:

自動車の速度抑制が課題の交差点に仮設のハンプを設置し、実際に効果があるか、居住環境が低下するような騒音や振動が生じないか検証すること

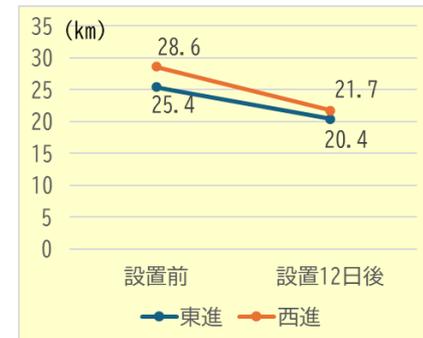
○実施期間: 令和6年7月4日~7月29日

○実施地点: 駅西口富士見通線と市道703号線の交差点



■ハンプ設置の効果

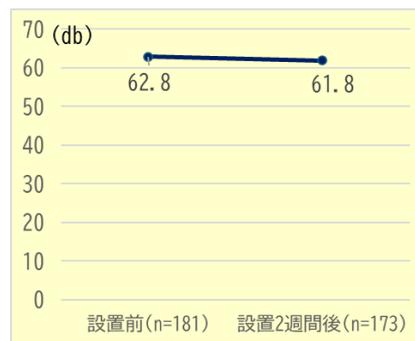
- 市道703号線を通る自動車の平均速度が西進(市役所)方向で6.9km/h、東進(朝霞駅)方向で5.0km/h低下
- 駅西口富士見通線はもともと交差点部に停止線があるため速度が遅く、大きな変化なし



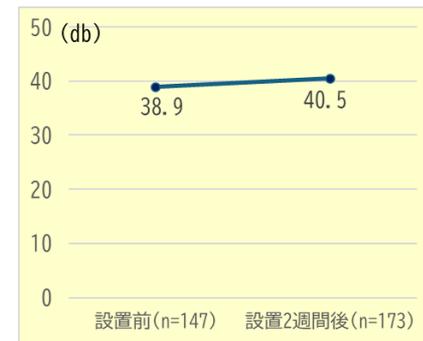
▲ハンプ設置前後の市道703号線を通る自動車の平均速度

■ハンプ設置の影響

- 自動車が通過する際の騒音・振動ともに、設置前後で統計的に有意な変化はなかった



▲ハンプ設置前後の自動車通過時の騒音の平均値



▲ハンプ設置前後の自動車通過時の振動の平均値

■朝霞駅南口駅前通り

将来の空間イメージとして「安心して利用できる歩行空間の実現」が掲げられており、その内容として「安心して利用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」が提示されています。

2 朝霞駅南口駅前通り及び周辺道路【EN-GAWA 縁側】

交通を整理し、歩く人を大切にすのみちへ

安全な歩行空間を実現し、軒を連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、ついつい通道で世間話に花を咲かせてしまうような、歩道となる『人の道』です。

《朝霞駅南口駅前通り》

日常の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
店舗内の縁側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、必要な交通機能を提供しながら、歩行者空間の安全性を確保する。
- 車と人、自転車と歩行者が共存する空間へと転換し、より多くの人々で賑わう店舗を創出する。
- 「人と人、人と車のつながり」を生ま出す拠点として、イベント開催を積極的にし、市全体の発展へと繋げる。
- 店舗前空間の有効活用を促すような、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進捗させる。

イメージ

21

■朝霞駅南口周辺道路（市道1号線・5号線等）

将来の空間イメージとして「歩行者優先のみちづくり」が掲げられており、その内容として「安全な歩行空間が確保されたエリア」、「歩行者がゆっくりと休憩できるエリア」、「歩行者と車両が安心して通行できるエリア」、「まちのにぎわいが感じられ、楽しく、安心して歩けるエリア」が提示されています。

《朝霞駅南口周辺道路（市道1号線・5号線等）》

交通を整理し、歩く人を大切にすのみちへ

安全な歩行空間を実現し、軒を連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、ついつい通道で世間話に花を咲かせてしまうような、歩道となる『人の道』です。

日常の市道1号線の様子

- 1 ジーンズのプラスの強度により、車道の速度抑制、交通の抑制を図る
- 2 歩行者が安心して歩ける歩行空間と休憩のスポットを創出する

空間イメージ 歩行者優先のみちづくり

- 安全な歩行空間が確保されたエリア
- 歩行者がゆっくりと休憩できるエリア
- 歩行者と車両が安心して通行できるエリア
- まちのにぎわいが感じられ、楽しく、安心して歩けるエリア

取り組みの方向性

- 朝霞駅南口駅前通り及び周辺道路を一体的に考え、ゾーン0プラス等の面的な交通安全対策を実施し、安心して歩ける道路環境整備に取り組み。
- 暫定的な歩行空間の確保を行いながら、将来的には道路幅員による歩道の整備を行う。
- 段地の活用とも連携しながら、歩行者が休憩するベンチや緑地等の設置に取り組み。
- 将来的には交通規制を活用した賑わいづくりを検討する。

イメージ

28

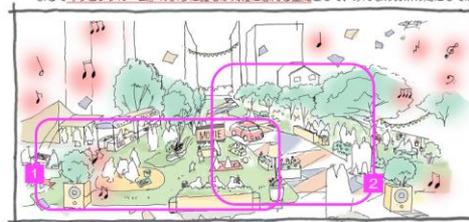
■ 駅西口富士見通線

将来の空間イメージとして「人中心の街路空間」が掲げられており、その内容として「2箇所の公共空地を広場として有効活用し、賑わいを創出するエリア」、「交通安全対策、歩行者優先の道づくり」、「緑空間、グリーンインフラの取り組み」が提示されています。

3 駅西口富士見通線【Living 居間】

ゆとりの空間を活かして特色あるみちへ

賑やかな通りに採られながらも閑静なこの場所は、一息できる休憩ポイントや商店街等の潤滑さのエリア。まるで『リビングルーム』のように誰もが気軽に憩える空間として、みんなのお茶の間にしたいのではないでしょうか？



日常的な駅西口富士見通線の様子

- 1 公共空地を活用した人々の憩いの広場の設置
- 2 車道の幅員縮小、歩道を拡幅し、歩行者が安心して通行できる空間の整備

空間イメージ 人中心の街路空間

- ・ 2箇所の公共空地を広場として有効活用し、賑わいを創出するエリア
- ・ 交通安全対策、歩行者優先の道づくり
- ・ みどり空間、グリーンインフラの取り組み

取り組みの方向性

- ◆ 公共広場の活用による交流の場を設置する。
- ◆ 駅前南口駅前通りと連携したイベント等の道路の有効活用を行う。
- ◆ 広幅員を活かし、グリーンインフラやファニチャーも取り入れた、人中心の安心安全なみちへとリニューアルを行う。
- ◆ 無電柱化による景観づくり、交通安全対策を行う。



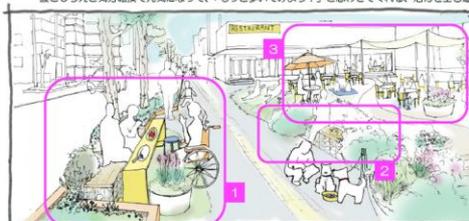
■ 市道1000号線

将来の空間イメージとして「沿道店舗と一体となった歩道空間の充実」が掲げられており、その内容として「歩道の安全が確保されており、街路樹による緑化でまちの景観を形成しているエリア」、「植栽地を活用したグリーンインフラの実現」が提示されています。

5 市道1000号線【Dining 食堂】

食事を楽しみながら、発見のあるみちへ

ロードサイドタイプの大型飲食店が建ち並ぶこの道は、ゆったりと食を楽しむ『食堂』です。魅力的な店舗アプローチや屋外テラス、ポットスペースで、お客さんも歩行者も楽しめます。誰こしらえと気分転換で元気になる、「もっと歩いてみよう!」と思わせてくれる、活力を生む道です。



日常的な市道1000号線の様子

- 1 ファニチャーの設置による食の空間の創出
- 2 店舗と協働の植栽地整備
- 3 店舗駐車場を活用したイベント等の開催

空間イメージ 沿道店舗と一体となった歩道空間の充実

- ・ 歩道の安全が確保されており、街路樹による緑化でまちの景観を形成しているエリア
- ・ 植栽地を活用したグリーンインフラの実現

取り組みの方向性

- ◆ 店舗前の駐車場等と一体となった、ウォーカブルな歩道空間を創出する。
- ◆ 街路樹と店舗側の植栽地の統一感を図る。
- ◆ バス停や交差点周辺など、人々の滞在が多い場所にファニチャーを設置することで、憩いの場所を創出する。



4-1 地区の概況（対象範囲）

■人口動向（令和2年国勢調査）

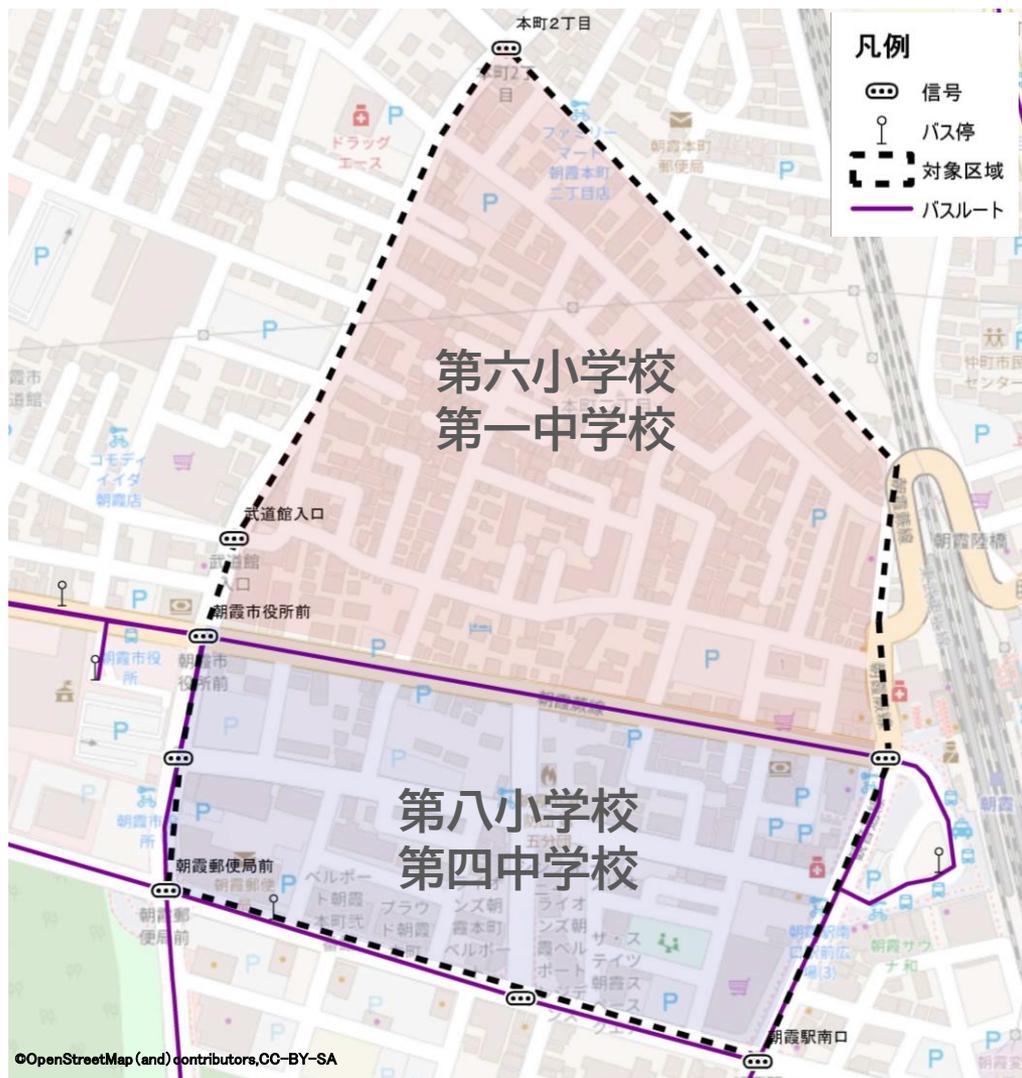
- 人口：4,717人
- 世帯数：2,392世帯
- 高齢化率：16.7%（本町2丁目※）
- ※対象範囲外を含む高齢化率

■小・中学校区

- 小学校区：朝霞第六小学校、朝霞第八小学校
- 中学校区：朝霞第一中学校、朝霞第四中学校

■バス路線

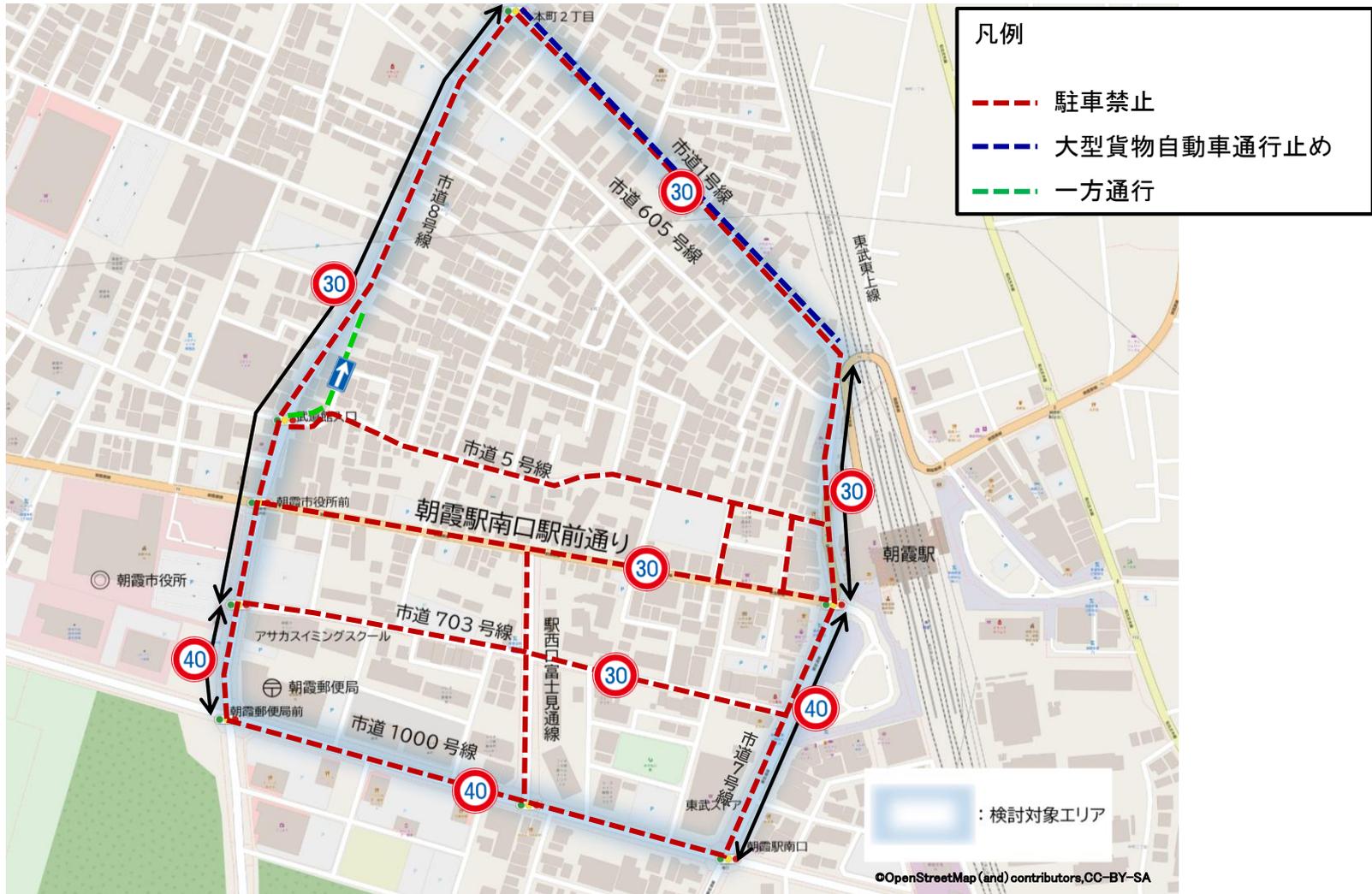
- 国際興業：
 - 朝11、朝13（朝霞駅南口駅前通り）
- 西武バス：
 - 朝82、朝83、泉32（朝霞駅南口駅前通り）、朝31、朝81（市道7号線、1000号線）
- 市内循環バス：
 - 膝折・溝沼線（市道7号線、8号線、1000号線）、根岸台線（市道8号線）



▲対象範囲内の小・中学校区の区分

■現況の交通規制

- 対象範囲の外郭をなす道路や、朝霞駅南口駅前通り、駅西口富士見通線、市道5号線、703号線については駐車禁止となっています。
- 市道1号線は、部分的に大型貨物自動車通行止めとなっています。



4 朝霞駅南口周辺地区の現状

- 朝霞駅南口駅前通り、市道1号線では人対車両の事故が多く発生しています。

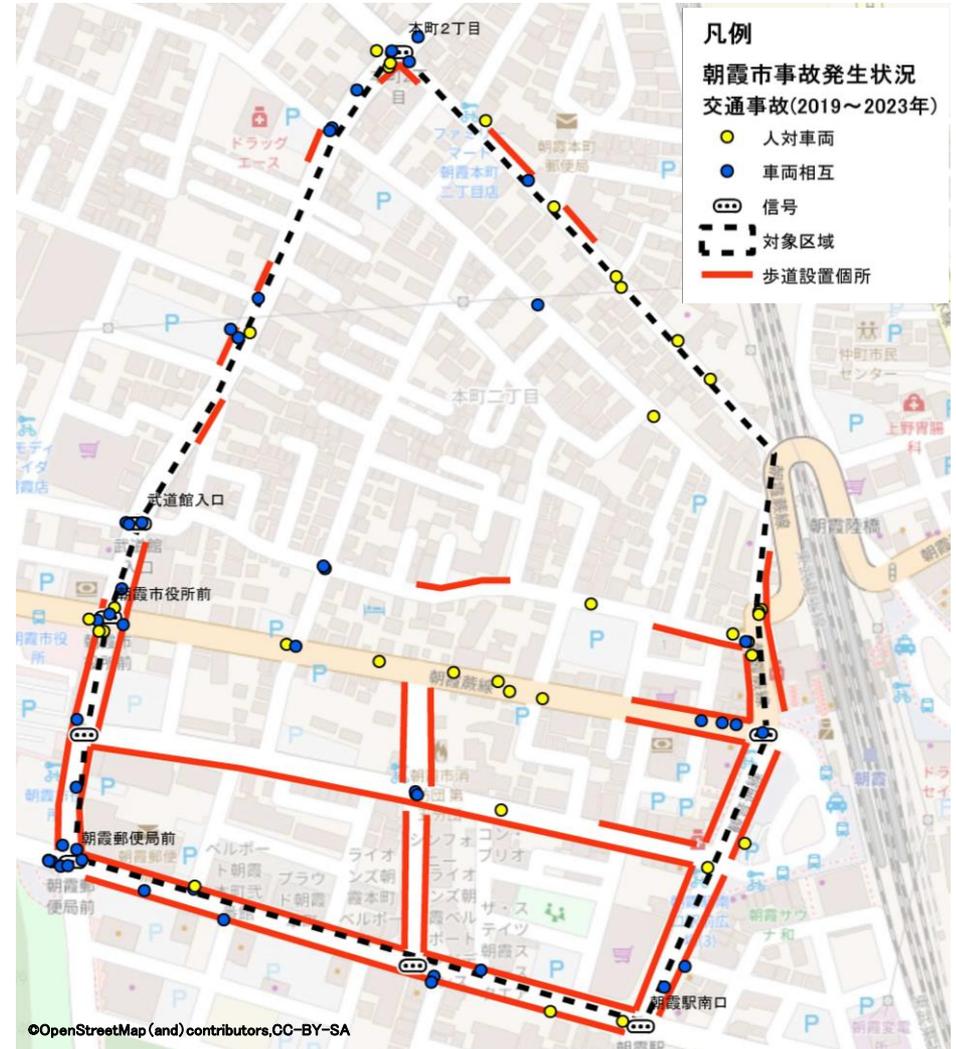
■交通事故の発生状況

(警察庁 交通事故統計情報)

- 発生件数：34件 うち人対車両20件
(令和元年～令和5年)
- 令和5年は11件とコロナ禍以降で最大の件数が発生
- ※対象範囲内の内側および市道1号線上の件数

▼対象範囲における交通事故件数の推移

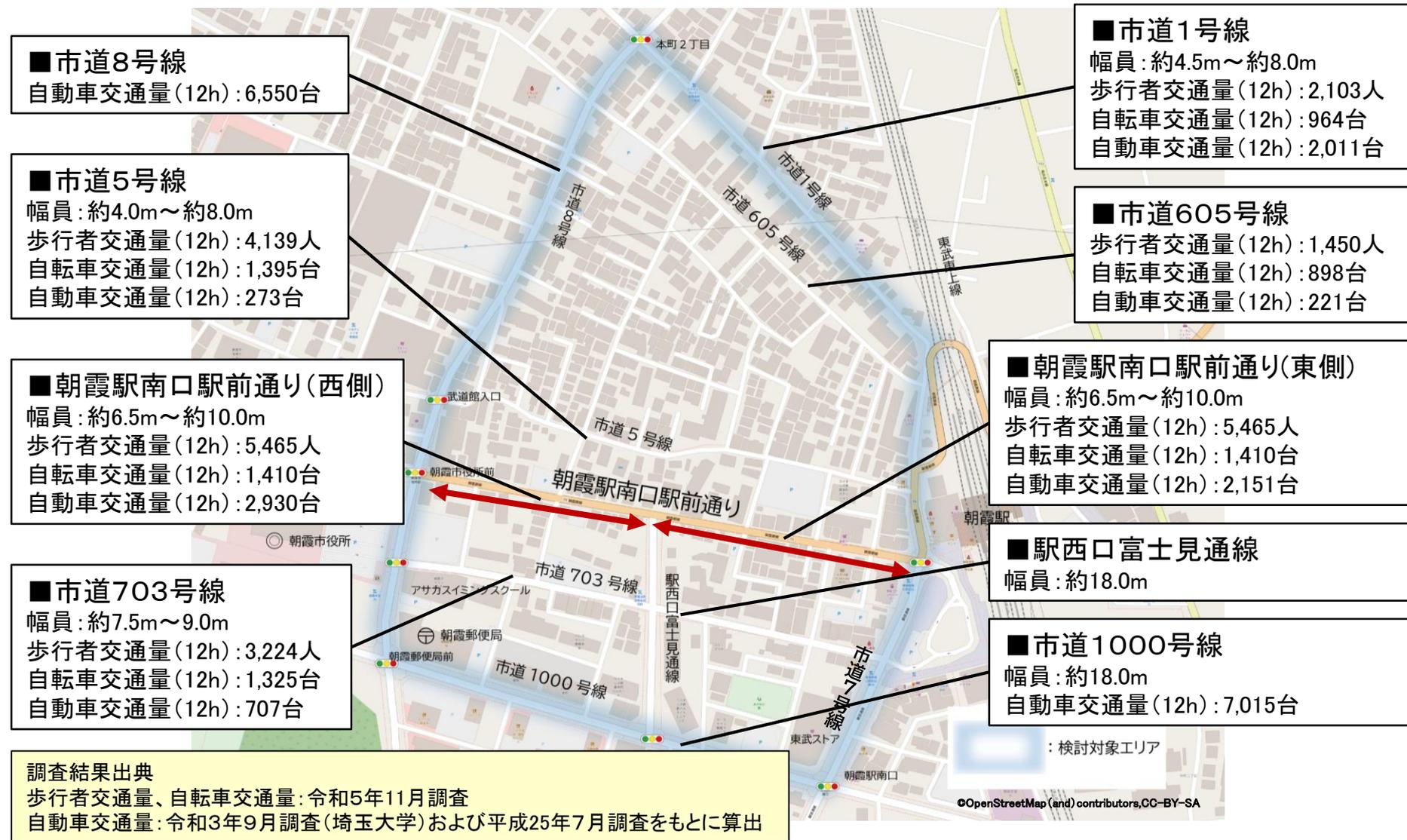
年\事故類型	人対車両 (件)	車両相互 (件)	合計 (件)
令和元年	4	1	5
令和2年	4	4	8
令和3年	3	3	6
令和4年	3	1	4
令和5年	6	5	11
合計	20	14	34



▲対象範囲内の交通事故発生箇所

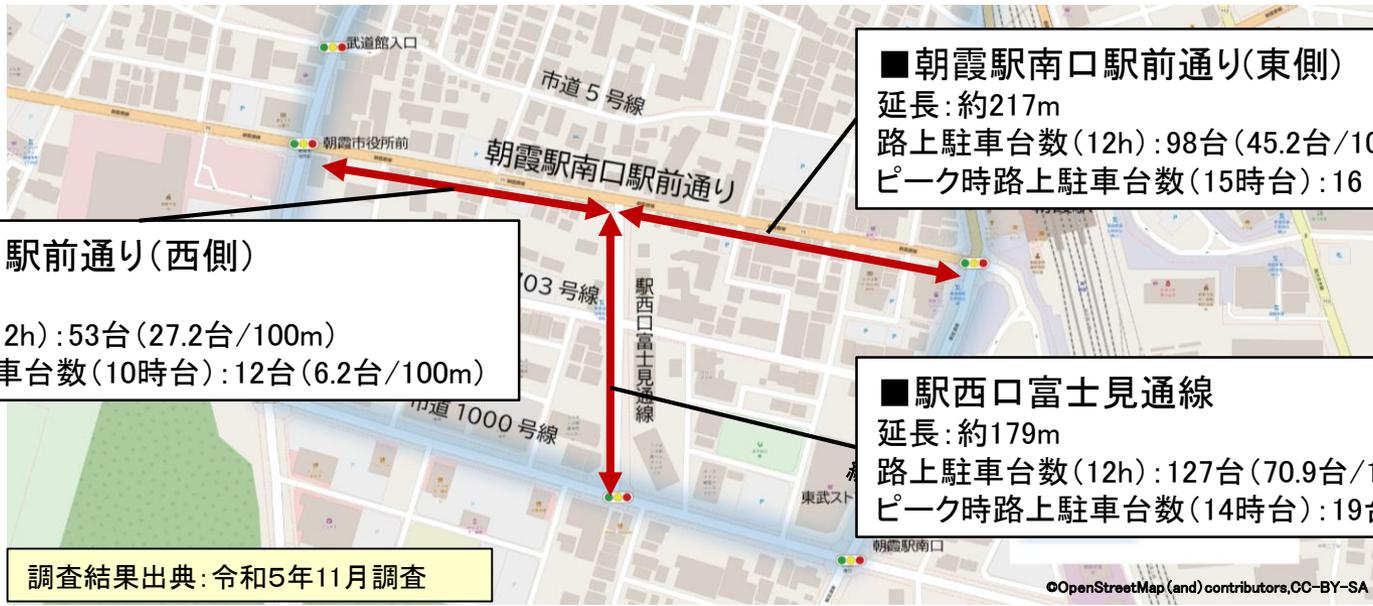
4 朝霞駅南口周辺地区の現状（交通量）

- 幅員が狭く、歩道が部分的にしか無い市道1号線で自動車交通量が、市道5号線で歩行者交通量・自転車交通量が、幹線道路である朝霞駅南口駅前通りに次いで多くなっています。



4 朝霞駅南口周辺地区の現状（路上駐停車）

- 路上駐停車は、100mあたりの台数で見ると、事業者の数が多い朝霞駅南口駅前通りよりも、幅員に余裕のある駅西口富士見通線の方が多くなっています。
- 路上駐停車の目的を見ると、荷捌きが半数以上を占めており、駅に近い朝霞駅南口駅前通りの東側では送迎目的、西側では荷捌き目的が全体よりも高めになっています。

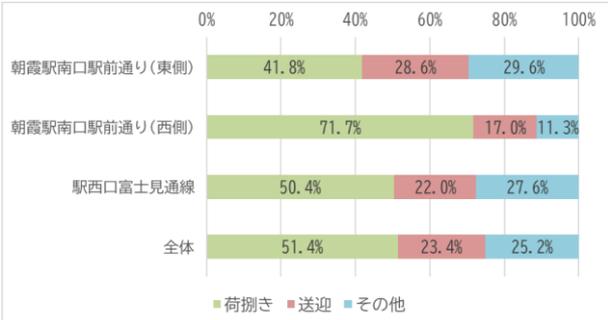
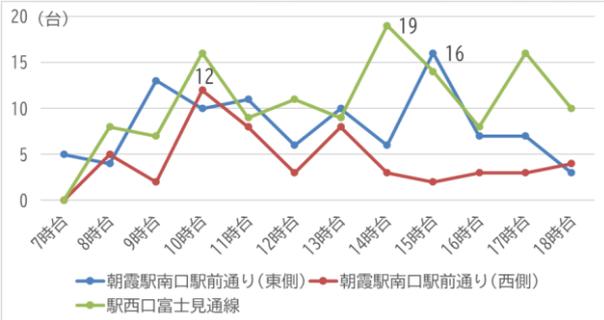


■朝霞駅南口駅前通り(西側)
 延長:約195m
 路上駐車台数(12h):53台(27.2台/100m)
 ピーク時路上駐車台数(10時台):12台(6.2台/100m)

■朝霞駅南口駅前通り(東側)
 延長:約217m
 路上駐車台数(12h):98台(45.2台/100m)
 ピーク時路上駐車台数(15時台):16台(7.4台/100m)

■駅西口富士見通線
 延長:約179m
 路上駐車台数(12h):127台(70.9台/100m)
 ピーク時路上駐車台数(14時台):19台(10.6台/100m)

調査結果出典:令和5年11月調査



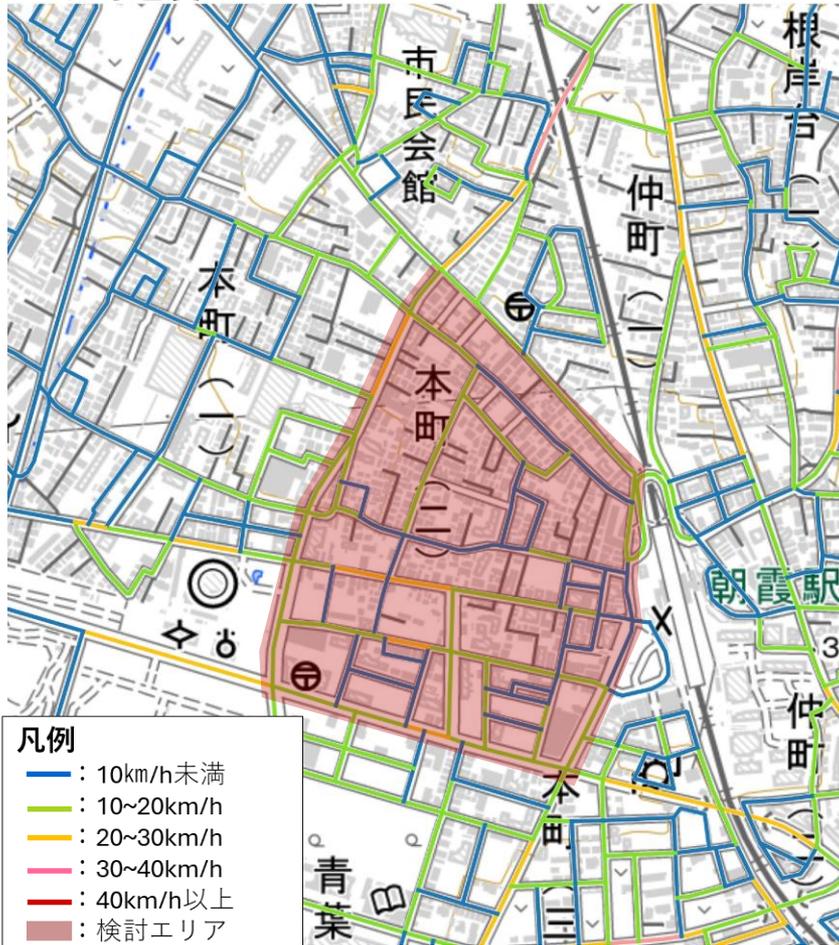
▲区間ごとの路上駐停車台数の時間変動

▲路上駐停車車両の目的

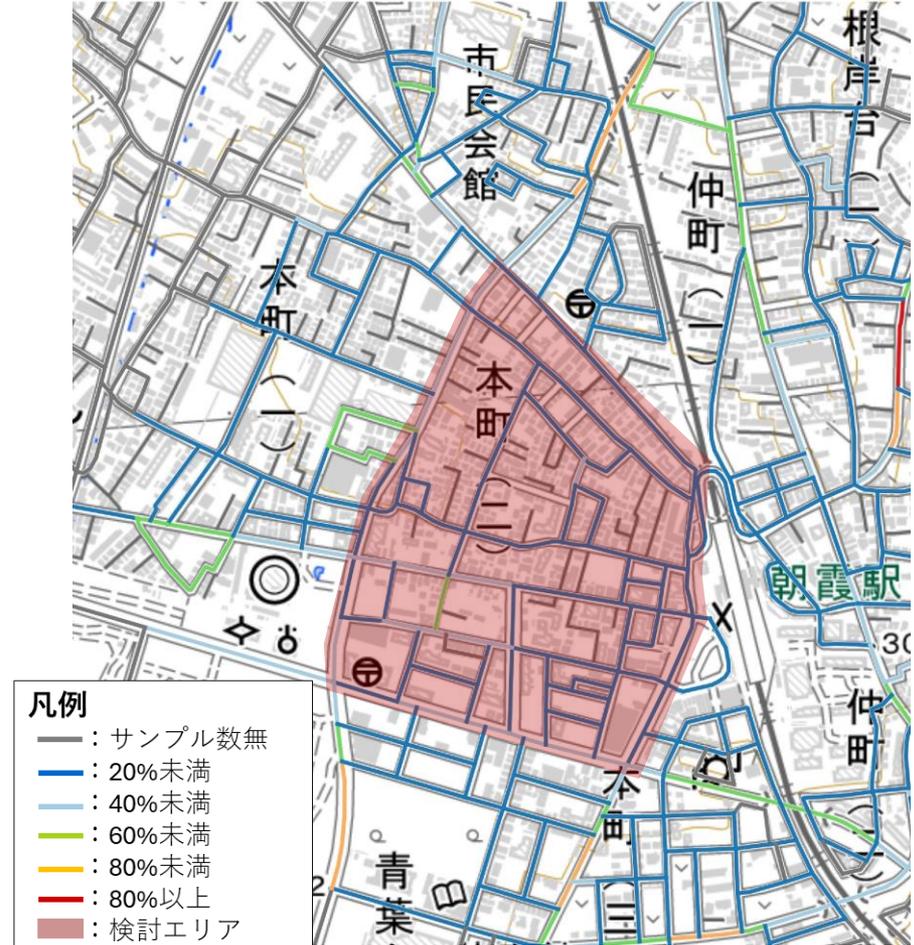
4 朝霞駅南口周辺地区の現状（自動車の速度）

- 市道1000号線、8号線を除くと、範囲内で速度超過の割合が高いのは朝霞駅南口駅前通りと市道703号線の西側の区間となっています。

<平均速度>



<規制速度の30km/hを超過している車の割合>



出典：ETC2.0データ(令和4年4月) ※国土交通省関東地方整備局大宮国道事務所より提供
 国土地理院地図(電子国土web)を加工作成

4-2 朝霞駅南口周辺地区における交通安全に関する問題

(朝霞駅南口駅前通りおよび駅西口富士見通線、市道703号線、1000号線)

■朝霞駅南口駅前通り

- ・ 道が狭く歩きづらい
- ・ 歩行者と自転車の距離が近く、接触の危険がある
- ・ 幅員が狭いなかで車が相互通行し、路側帯にはみ出してきて危険
- ・ 歩いているときにバスや大型車が通行すると危ない



- ・ 歩行者が横並びで歩いて道を塞いでいる
- ・ イヤホンなどをして、クラクションが聞こえない歩行者がいる
- ・ 駐輪場が少なく、歩道に自転車が溢れている
- ・ 幅員が狭く、車でのすれ違いが難しい
- ・ 車が歩行者を見ておらず、スピードを出している
- ・ 車が通る時の音がうるさい
- ・ 荷捌きの車が停まっていると見通しが悪くなる
- ・ 荷捌きで車が停車すると、バスなどが通れず詰まってしまう
- ・ 歩行者が当事者となる事故が多い

■朝霞駅南口駅前通り×市道8号線

- ・ 歩行者が滞留するスペースがない

■駅西口富士見通線

- ・ 運送業者等の路上駐車が多さ



■市道703号線

- ・ 車の抜け道として利用されている
- ・ 幅員が広く車が走りやすいため、スピードを出しやすい
- ・ 歩行者が多く、連なって歩いている

■駅西口富士見通線×市道703号線

- ・ 自転車も車もスピードが速く止まらない
- ・ ここ数年で複数件事故が発生している
- ・ どちらが優先道路かわかりづらい

■南口駅前

- ・ 自転車が信号を守らない
- ・ ローターリーに入りたくない車がその前の道路で乗降する

■駐輪場付近

- ・ 駐輪場の出入りが危険

■駅西口富士見通線×市道1000号線

- ・ 小学生が並んで滞留し、自転車が通れない
- ・ 登下校する学生(徒歩・自転車)が多い

■市道1000号線

- ・ 小学生が登下校する際、自転車と錯綜する
- ・ 矢羽根があるのに、自転車が歩道を走行する
- ・ 自転車が逆走している

(市道1号線および5号線、市道8号線、605号線)

- 市道1号線×市道8号線
- 歩行者が滞留するスペースが無い

- 市道605号線
- タクシーが迂回してくる
 - 1号線を避けた車が抜け道として利用している
 - 道が狭く、車のすれ違いが危険

- 市道8号線×市道605号線
- 横断歩道で車が止まってくれない
 - 横断する歩行者が飛び出してきて危ない



- 幅員が狭く車とのすれ違いが危険

- 市道8号線
- 歩道が連続していない
 - 車優先の雰囲気がある
 - 車が路側帯に乗り上げて停まっている
 - 自転車が飛び出し車が通行しにくい

- 市道1号線
- 電柱によって見通しが悪い
 - 電柱によって歩行者が通行するスペースが無い



- 歩道が連続しておらず歩きづらい
- 自動車が抜け道として利用している
- 自動車がスピードを出しており、歩くときに危険
- 幅員が狭く、車でのすれ違いが難しい
- 路上駐車によって歩けるスペースが減っている
- 歩行者が当事者となる事故が多い

- アサカペーカリー付近
- 並んでいる人と車の錯綜が危険
 - 車が加速してきて歩行者が危ない

- 市道5号線
- 幅員が狭いのに歩行者が多い
 - 道が暗い

- 横断歩行者が多いが信号が無く、車の通行の間隙を縫って横断してくる

- 道路の隅が切られておらず、出会い頭が危険
- ここ数年で事故が複数回発生している

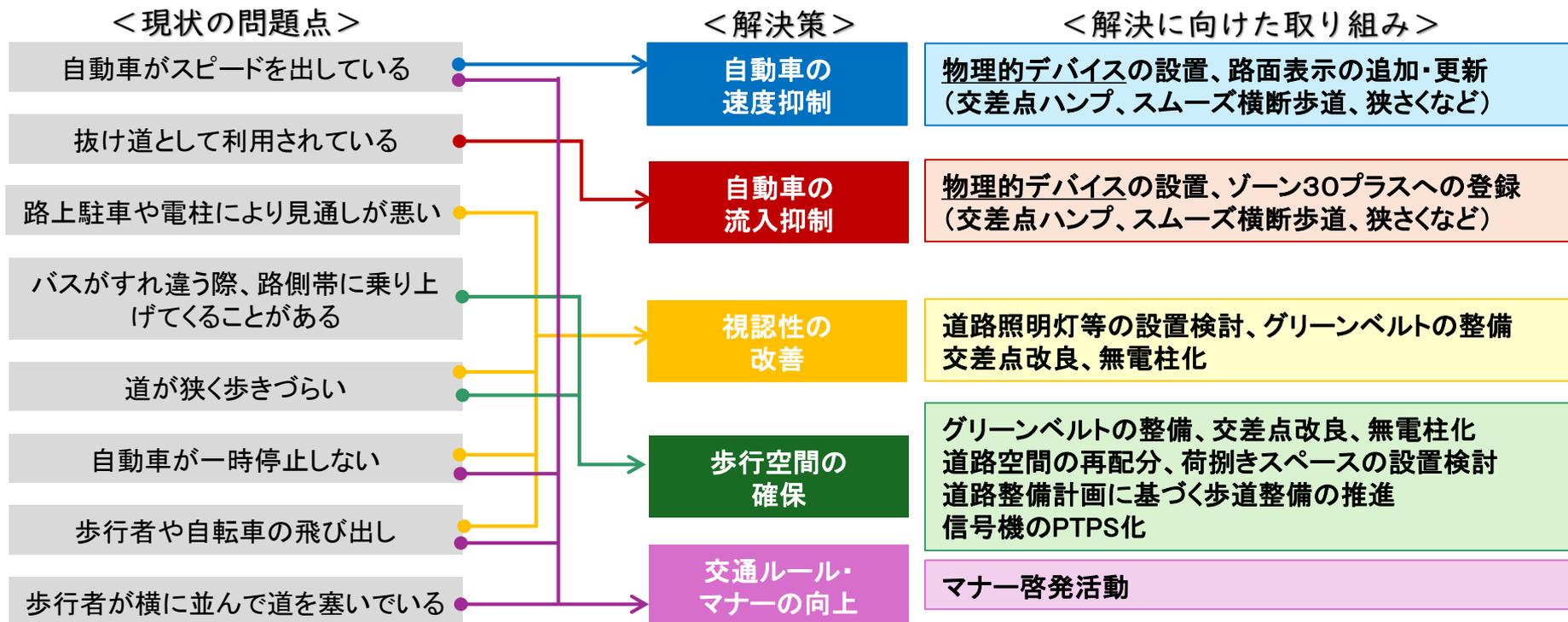
5-1 基本方針

歩きやすい、人優先の交通環境の実現に向けた安全対策

5-2 実施方針

実施可能な段階にある施策は、他の施策の調整を待たずに着手し、着実に地域の交通安全を実現させる。

5-3 安全な交通環境の実現に向けた取り組みの方向性



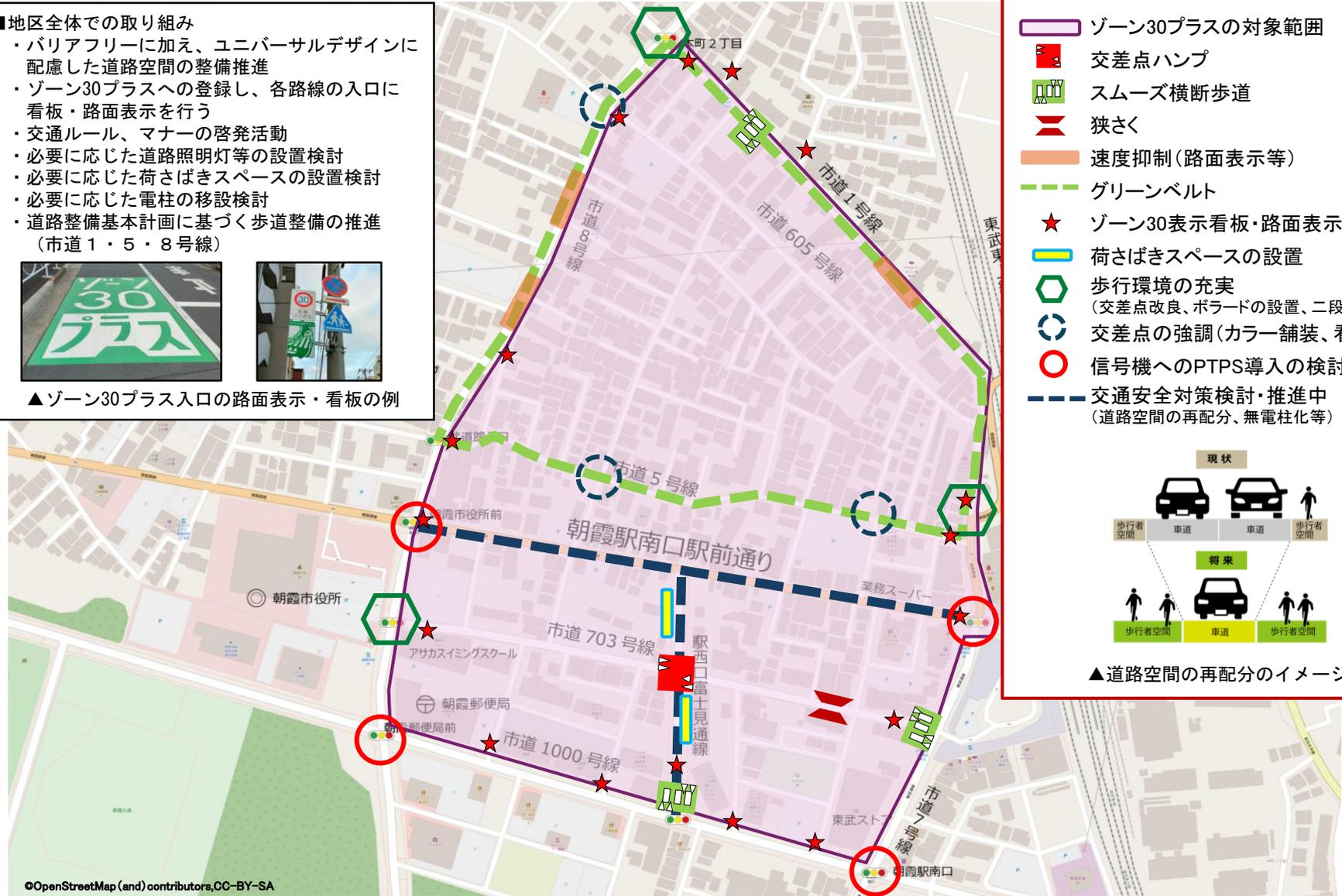
5-4 安全な交通環境の実現に向けた取り組み

■地区全体での取り組み

- ・バリアフリーに加え、ユニバーサルデザインに配慮した道路空間の整備推進
- ・ゾーン30プラスへの登録し、各路線の入口に看板・路面表示を行う
- ・交通ルール、マナーの啓発活動
- ・必要に応じた道路照明灯等の設置検討
- ・必要に応じた荷さばきスペースの設置検討
- ・必要に応じた電柱の移設検討
- ・道路整備基本計画に基づく歩道整備の推進 (市道1・5・8号線)

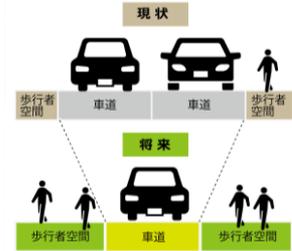


▲ゾーン30プラス入口の路面表示・看板の例



凡例

- ゾーン30プラスの対象範囲
- 交差点ハンプ
- スムーズ横断歩道
- 狭さく
- 速度抑制(路面表示等)
- グリーンベルト
- ゾーン30表示看板・路面表示
- 荷さばきスペースの設置
- 歩行環境の充実 (交差点改良、ポラードの設置、二段階横断等)
- 交差点の強調(カラー舗装、看板等)
- 信号機へのPTPS導入の検討
- 交通安全対策検討・推進中 (道路空間の再配分、無電柱化等)



▲道路空間の再配分のイメージ

(参考) 提示した施策の例

■スムーズ横断歩道

横断歩道を盛り上げることで、物理的に自動車の速度を抑制するとともに、背の低い子どもなどの歩行者の視認性を向上させることで、自動車の一時停止を促す



▲スムーズ横断歩道の例（朝霞市内 東弁財地区）

■狭さく

ポストコーン等で部分的に車道幅員を狭めることで、自動車の速度を抑制する



▲生活道路内での狭さくの例（神奈川県横浜市）

■路面表示による自動車の速度抑制

路面表示によって車線が狭く見えるようにする、注意が必要な箇所を強調するなどの手法で減速を促す



▲減速を促す路面表示の例（東京都文京区）

■シケインによる荷さばきスペースの確保

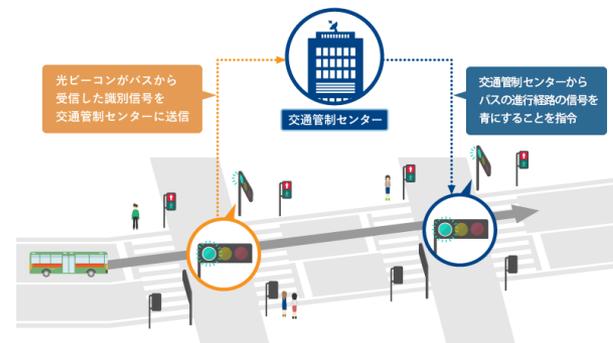
シケインとは、車道上に屈曲部をつくることで、自動車の走行速度を抑制する方法。部分的に車道が片側に寄ることによって、反対側に生まれた空間を活用し、駐車スペースを設けることもできる



▲シケインにより荷捌きスペースを確保している例（千葉県松戸市）

■PTPS（公共車両優先システム）

路線バスが来たら青信号の時間を延ばす、赤信号の時間を短縮する等、公共車両が道路を一般車両よりも優先的に通れるように支援するシステム



▲PTPSの実施イメージ

出典：愛知県ITS推進協議会ホームページ
<https://aichi-its.jp/knowledge/glossary/ptps/>

5-5 取り組みの実施後のイメージ

1. 朝霞駅南口駅前通り

<現状>

- 車道幅員に限られるなか、路線バスが路側帯に乗り上げないと他の車とすれ違えないことがあります
- 歩道は部分的についているのみで、電柱があるため路側帯も歩きにくい環境です

<将来イメージ>

- 道路空間の再配分により、両側に歩きやすい歩道が生まれます
- 無電柱化により見通しも改善し、歩行者と車が接触する危険が軽減されます



2. 駅西口富士見通線

<現状>

- 市道703号線との交差点では、近年複数回の交通事故が発生しています
- 道路空間に比較的余裕があることが影響し、区間全体に路上駐車が発生することで、小さな子どもが飛び出した際などに視認しづらくなっています



<将来イメージ>

- 市道703号線との交差点にはハンプが設置され、車が速度を落として走行するようになり、出会い頭での事故の危険が軽減されます
- 道路空間の再配分がなされることで、人中心で賑わいのあるみちに生まれ変わります



3. 市道1号線

<現状>

- 歩道は部分的についているのみで、路側帯も狭く歩けるスペースが限られています
- 歩行者と車との距離が近く、歩行者が関連する事故が多く発生しています



<将来イメージ>

- 歩道のない箇所にはグリーンベルトが連続的に整備されることで、歩行者が通行する箇所が明示されます
- 物理デバイスにより車の速度が抑制され、歩行者と車の接触の危険が軽減されます



6-1 推進体制

今後の取り組みの推進にあたっては、引き続き朝霞駅南口周辺地区交通安全対策協議会の中で、面的な安全対策等について協議を行います。個別の路線に対する物理的な施策の配置や荷捌きルールの検討については、地域団体と道路管理者である朝霞市で協議を行い、必要に応じて協議会での意思決定を行います。

6-2 スケジュール

この基本構想の取りまとめを受け、朝霞駅南口駅前通りおよび駅西口富士見通線については、無電柱化に向けた取り組みと平行し、工事期間中を含め安全対策の設計や関係機関との協議を行い、無電柱化が実現次第、狭さく等速度抑制や流入抑制による安全対策を講じながら、道路空間の再配分や物理デバイスの設置を目指します。その他周辺道路についても、令和7年度以降設計や関係機関との協議を進め、その後物理デバイス等の実装を行います。

	令和6年度	令和7年度	令和8年度以降
朝霞駅南口 駅前通り			安全対策等の設計 → 物理的デバイスの設置 関係機関協議 → 道路空間の再配分
	県による無電柱化の推進		
駅西口 富士見通線	道路空間等の設計 → 関係機関協議 →		道路空間の再配分 ハンプ設置
	市による無電柱化の検討		
その他周辺道路			安全対策等の設計 → 物理的デバイスの設置
		関係機関協議 →	

<巻末資料>朝霞駅南口周辺地区交通安全対策協議会の取り組み

○朝霞駅南口周辺地区交通安全対策協議会設置趣旨（令和5年7月24日）

（目的）

- 朝霞駅南口周辺地区交通安全対策協議会（以下「協議会という。」）は、令和4年11月24日に地元自治会・商店会長から朝霞市長に提出された「交通安全対策の実施について（要望）」の内容を実現するため、関係団体及び関係行政機関等が交通安全対策に係る必要な事項を協議・検討するとともに、交通安全対策の実施に向けた基本構想を策定すること等を目的とする。

（所掌事務）

- 協議会は次に掲げる事務を所掌する。
 - 朝霞駅南口周辺地区における交通安全対策基本構想策定及び評価に関すること。
 - 安全対策に係る実証実験に関すること。
 - 前2号に掲げるもののほか、協議会が必要と認めること。

（組織）

- 協議会の構成団体等は、別表のとおりとする。

（事務局）

- 協議会の事務局は、朝霞市都市建設部まちづくり推進課に置く。
協議会の運営に必要な連絡・調整等はまちづくり推進課が行う。

○協議会の構成組織

分類	団体名
自治会・町内会	富士見町内会
	本町霞台町内会
	朝霞駅前商店会
	朝霞本町商店会

分類	団体名
関係行政機関	朝霞市（まちづくり推進課、開発建築課、道路整備課、産業振興課）
	大宮国道事務所
	埼玉県
	埼玉県警察本部
	朝霞警察署

分類	団体名
学識経験者	埼玉大学
交通事業者	国際興業株式会社
	西武バス株式会社
	朝霞・志木タクシー協議会
その他	教育委員会

<巻末資料>朝霞駅南口周辺地区交通安全対策協議会の取り組み

○協議会設立から朝霞駅南口周辺地区交通安全対策基本構想策定までのあゆみ

令和5年7月

第1回協議会

協議会設立の主旨、経緯説明

令和5年10～11月

第1回ワークショップ

地域の交通安全上の課題の把握

令和6年1～2月

第2回ワークショップ

安全対策案の検討

令和6年5月

第2回協議会

安全対策案の提示、ハンプ社会実験の説明

令和6年7月

ハンプ社会実験

ハンプの効果・影響検証、住民の意識醸成

令和6年11～12月

意見交換会

エリアごとの安全対策について詳細な検討

令和7年2月

第3回協議会

社会実験報告、基本構想案の検討

令和7年3月

第4回協議会

基本構想案の提示・承認

<巻末資料>朝霞駅南口周辺地区交通安全対策協議会の取り組み

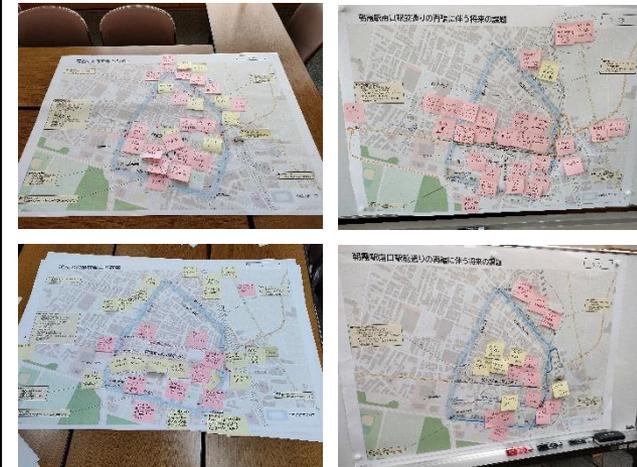
○第1回ワークショップ

実施日時	[休日]令和5年10月29日(日)10時~12時 [平日]令和5年11月1日(水)18時~20時
提示資料	<ul style="list-style-type: none"> 駅前通りに関する取り組みの経緯 朝霞駅周辺道路の現在の状況 令和4年度のWSで得られた課題 など
話し合ったこと	<ol style="list-style-type: none"> ① 現況の問題・課題について ② 朝霞駅南口駅前通りの再編に伴う将来の課題について
主な意見	<p>[現況の問題・課題]</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅前通りは車がすれ違うとき、路側帯にはみ出してきて危ない 駅前通りを歩くのが危険なので5号線を通る人が多い 1号線のベーカリー付近で車が加速してきて歩行者が危ない 5号線は幅員が狭いのに歩行者が多い 8号線は幅員が狭く、歩行者と車とのすれ違いが危険 駅西口富士見通線と703号線の交差点はどちらが主道路かわかりづらい <p>[再編に伴う将来の課題]</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅前通りは店舗の前で荷捌きができない 駅前通りを通る自動車のスピードが増える 1号線、703号線などで迂回によって自動車交通量が増える

▼実施状況



▼ワークショップで出た意見



○第2回ワークショップ

実施日時	[休日]令和6年1月27日(土)14時~16時 [平日]令和6年1月29日(月)18時~20時
提示資料	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅前通りに関する取り組みの経緯 ・ 朝霞駅周辺道路の現在の状況 ・ 交通実態調査、ビッグデータの分析結果 ・ 商店街ヒアリング(荷捌きについて)結果 ・ 交通シミュレーション結果 ・ 第1回のWSで得られた課題 ・ 交通安全対策(事務局案) など
話し合ったこと	朝霞駅南口駅前通りの再編後の安全対策メニューについて
主な意見	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅前通りからバス路線が移動してほしい ・ 駅前通りに自転車の通行する空間を設ける ・ 駅前通りの車道をスラローム状して、荷捌きスペースを設ける ・ 駅前通りと8号線の交差点を真っ直ぐにしてほしい ・ 駅西口富士見通線に荷捌きスペースを設ける ・ 1号線を一方通行化し、片側に歩行空間を設ける ・ 5号線は一部だけ色を変える舗装をする ・ 605号線と1号線を逆の向きに一方通行化する ・ 駅側から703号線への右折を禁止する

▼実施状況



▼ワークショップで出た意見



<巻末資料>朝霞駅南口周辺地区交通安全対策協議会の取り組み

○意見交換会

実施日時	[第1回]令和6年11月28日(木) 15時～16時30分 [第2回]令和6年12月5日(木) 18時～19時30分
参加者	[第1回]朝霞駅前商店会・富士見町内会等、朝霞市 [第2回]本町霞台町内会・本町商店会等、朝霞市
話し合ったこと	地域の交通安全対策の具体的な取り組み [第1回]主に朝霞駅南口駅前通り以南について [第2回]主に朝霞駅南口駅前通り以北について
主な意見	<ul style="list-style-type: none"> ・ 無電柱化を行った方がよい ・ 車の速度の抑制には、狭さくが効果的だと思う ・ バスの迂回や速度抑制が必要だと思う ・ 駅西口富士見通線と市道703号線のハンプ設置は確実に実施すべき ・ 商店会のフラッグを活用して、ルール・マナーの啓発活動を行うとよい ・ 長期的な対策と短期的な対策を整理して、できることはすぐに着手できるようにしたい ・ 市道1号線と市道605号線への自動車の流入抑制が必要 ・ 路上駐車がが多いので対策が必要 ・ 自転車がスピードを出している、並走しているということがあるので、学校に通っているときから啓発活動を受けられるとよい

▼実施状況



▼意見交換会で出た意見

