

第3章 目指すべき都市の骨格構造と誘導方針

1 まちづくりの方針（ターゲット）

都市構造や防災上の課題に対応するとともに、本市のまちづくりの特性をいかし、まちづくりの方針（ターゲット）を以下のように定めます。

【朝霞市の立地適正化計画におけるまちづくりの方針（ターゲット）】

【都市構造や防災上の課題のポイント】

- ①2040 年まで人口は減少しない（その後緩やかに減少）。ただし、高齢化は着実に進展している。
- ②もともとコンパクトで高密度な市街地が形成されている。ただし、駅は移動の結節点であっても生活の拠点にはなっていない。
- ③災害リスクは主に市街化調整区域に分布している。

【朝霞市のまちづくり特性のポイント】

- ④公共交通とシェアサイクルサービスが充実した、環境にやさしく移動しやすいネットワークが構築されている。
- ⑤脱炭素・循環型社会の構築を推進している（第3次朝霞市環境基本計画ほか）。
- ⑥歩いて楽しいウォーカブルな都市づくりを推進している（ウォーカブル推進都市ほか）。

【朝霞市立地適正化計画のポイント】

朝霞市ではコンパクトな市街地が形成されている。人口減少局面になる前に以下のような「次の一手」を打つために立地適正化計画を策定する。

- 高齢化への対応
- 次世代を担う若い世帯の呼び込みと定住
- 都市の拠点性の向上

【朝霞市のまちづくりの独自性を表すキーワード】

- 公共交通、シェアサイクル
- 低炭素
- ウォーカブル（歩いて暮らせる、居心地が良い空間）
- 高齢者や子どもにやさしいまちづくり
- 子どものための居場所や遊び場

【まちづくりの方針（ターゲット）】

将来にわたって持続可能な朝霞市のための「次の一手」となる、
低炭素型で人が中心となる都市構造の構築

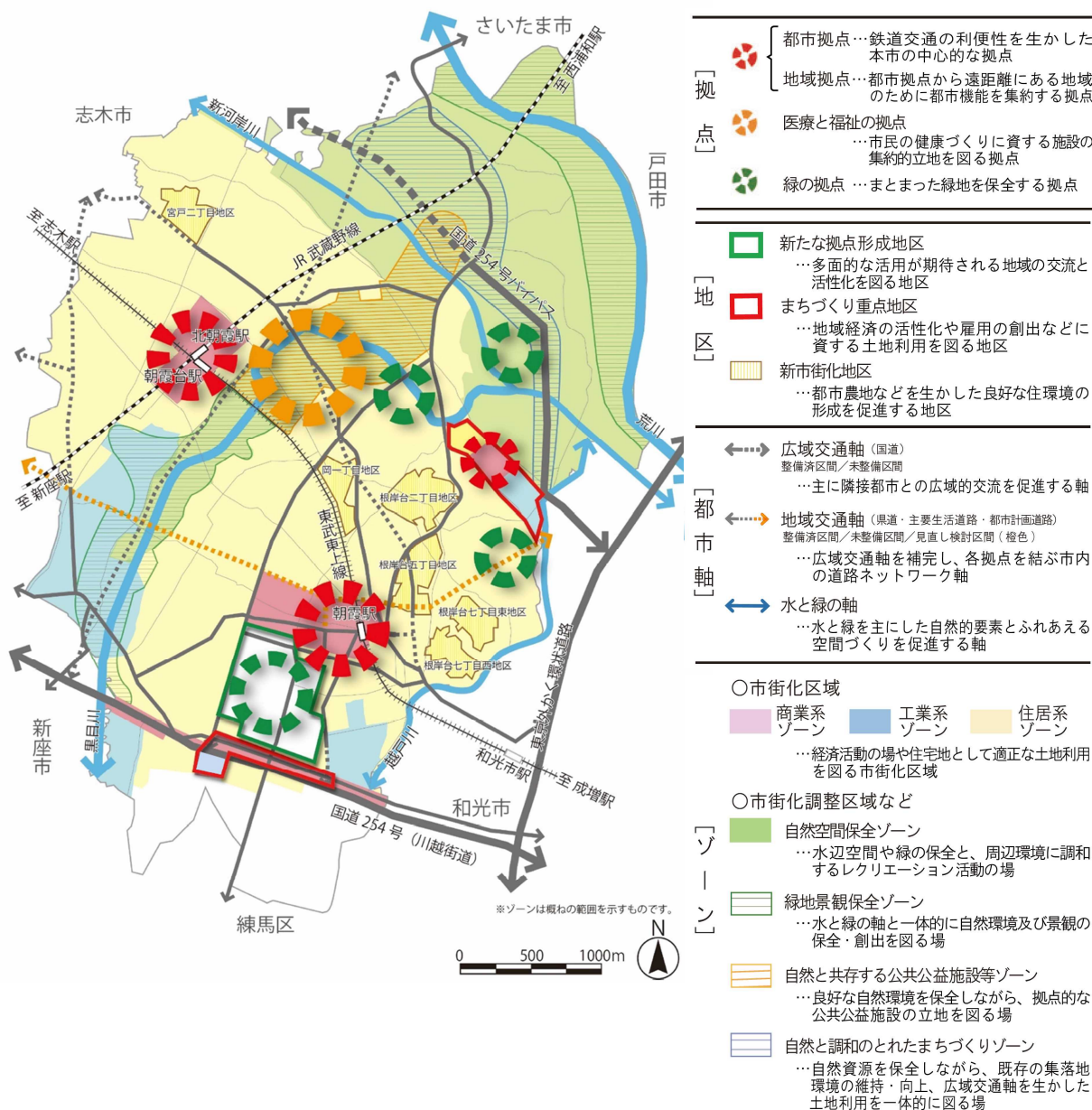
2 目指すべき都市の骨格構造

まちづくりの方針を具体化するために、本市が目指すべき都市の骨格構造を設定しますが、すでに朝霞市都市計画マスタープランで将来都市構造が定められており、これを基本とします。

都市計画マスタープランにおいては、行政サービス、医療・福祉、商業・文化などの都市機能の集積を図る拠点として、都市拠点（東武東上線朝霞駅周辺、J R武蔵野線北朝霞駅及び東武東上線朝霞台駅周辺）・地域拠点（根岸台3丁目地内の大規模工場跡地の周辺）が定められており、本計画においてもこの考え方を踏襲します。

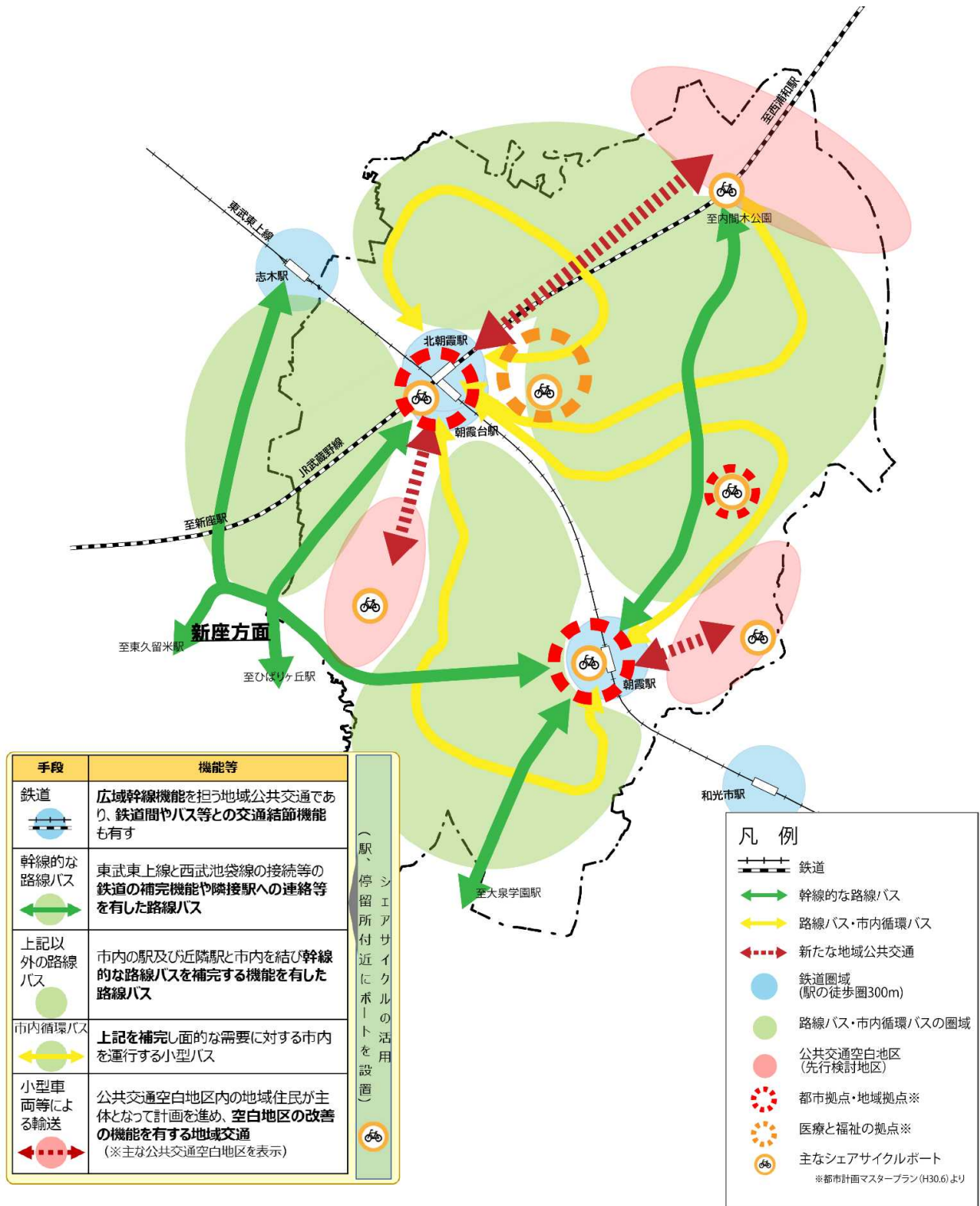
同時に、朝霞市地域公共交通計画において目指すべき地域公共交通体系が定められており、同計画と整合を図り、公共交通軸を定め、バス路線沿線の人口密度の維持、公共交通の持続性の確保を図ります。（次ページ参照）

【将来都市構造図】



出典：朝霞市都市計画マスタープラン（平成 28（2016）年 11 月改訂、平成 30（2018）年 6 月修正）

【目指すべき地域公共交通体系】



出典：朝霞市地域公共交通計画（令和 3(2021)年 2 月）

3 誘導方針（ストーリー）

まちづくりの方針（ターゲット）及び目指すべき都市の骨格構造を踏まえ、都市機能及び居住に関する基本的な誘導方針と、本市における「次の一手」のための誘導方針の考え方で、以下のよう

■ 基本的な誘導方針

- ① 都市拠点に都市機能を誘導し拠点性を高めます。
- ② 交通利便性の高いバス路線沿線に居住を誘導し公共交通の持続性を高めます。
- ③ 自然災害や二次災害による被害が想定されるエリアの災害リスクを低減させるとともに、安全なエリアへのゆるやかな誘導を図ります。

■ 「次の一手」のための誘導方針（朝霞市独自のストーリー）

- ④ 高齢化やバリアフリーにも対応したきめ細やかな交通ネットワークを形成します。
- ⑤ 都市拠点内のウォークアブル化（歩いて暮らせる、居心地が良い空間づくり）を推進します。
- ⑥ マイカーに依存しない移動手段の促進により低炭素型の交通体系構築を推進します。
- ⑦ 建築物の省エネやグリーンインフラの導入等による低炭素型の市街地整備を推進します。
- ⑧ 次世代を担う子どもたちのために交通安全対策を推進します。

① 都市拠点に都市機能を誘導し拠点性を高めます

東武東上線朝霞駅周辺並びに J R 武蔵野線北朝霞駅及び東武東上線朝霞台駅周辺の 2 つの都市拠点については、交通結節点としての利便性の強化、人が集まる拠点としての賑わいの向上を図るとともに、都市拠点にふさわしい商業、業務、福祉等の都市機能の集約誘導を図り、拠点性の向上を図ります。

また、本市においては黒目川沿いや基地跡地周辺等、都市拠点に隣接した市街化調整区域に公共施設が立地しているほか、内間木地域等に国道 254 号バイパスが整備中であり、地域の活性化に資する土地利用の推進が求められていることを踏まえ、これらの市街化調整区域についても、都市拠点を補完する区域として位置づけます。

② 交通利便性の高いバス路線沿線に居住を誘導し公共交通の持続性を高めます

本市は鉄道駅を拠点に、路線バス、市内循環バスによって公共交通のネットワークが形成されています。一方で、鉄道駅やバス停の徒歩圏外の公共交通空白地区も存在しており、これら地区の改善に向けた生活道路の整備や新たな公共交通の段階的な導入の方向性が示されています。

（朝霞市地域公共交通計画）

これにより、交通利便性の高いバス路線沿線エリアを中心に、よりいっそうの居住機能の誘導を図り、若い世帯を中心とした居住の呼び込みと定住を促進し、持続可能な都市形成を図ります。

③ 自然災害や二次災害による被害が想定されるエリアの災害リスクを低減させるとともに、安全なエリアへのゆるやかな誘導を図ります

市街化調整区域の内間木地域のほぼ全域が浸水想定エリアとともに家屋倒壊等氾濫想定区域に含まれているほか、市街化区域内においても、一部の地域において、浸水想定エリアや、土砂災害警戒区域となっているエリアが存在します。これらのエリアについては、ハード・ソフト対策により地域防災力の向上を図りつつ、災害リスクの発信等を通じ、長期的には安全なエリアへのゆるやかな誘導を図ります。

また狭あい道路が多く、道路や公園などの都市基盤が不足し、住宅が密集する朝志ヶ丘等のエリアについては、ハード・ソフトの対策による災害に強いまちづくりを進めていきます。

④ 高齢化やバリアフリーにも対応したきめ細やかな交通ネットワークを形成します

今後の高齢化の進展だけではなくユニバーサルデザインの考え方のもと、だれもが快適に移動できるきめ細かな交通ネットワークの構築や、交通結節点のバリアフリー化、バス停の利便性・快適性の確保、道路通行環境の整備などを推進します。

⑤ 都市拠点内のウォークアブル化（歩いて暮らせる、居心地が良い空間づくり）を推進します

都市機能が集積し賑わいのある都市拠点について、居心地がよく歩きたくなる人中心のまちなかの形成を推進します。

本市においては、朝霞駅周辺地区や北朝霞駅周辺地区において、官民連携組織（エリアプラットフォーム）の構築、まちなかの課題や長所の発掘、エリアビジョンの作成や実証実験などに取り組んでいます。

⑥ マイカーに依存しない移動手段の促進により低炭素型の交通体系構築を推進します

本市においては公共交通サービス水準が高く、自動車保有率は県内でも相対的に低く、現状でも自動車への依存度は高くはないといえますが、今後は、公共交通空白地区への新たな公共交通の導入、段階的な地域の交通資源の活用（民間送迎バスなど）、総合的な交通情報案内サービスの提供、シェアサイクル等の活用など、移動の快適性の向上を図り、一層の自動車（自家用車）に依存しない移動手段の促進を図ります。

⑦ 建築物の省エネやグリーンインフラの導入等による低炭素型の市街地整備を推進します

温室効果ガス排出削減等のための新たな国際枠組みとして、2015（平成 27）年にはパリ協定が採択され、我が国においても地球温暖化対策は急務となっています。

これを受けて、「脱炭素社会の実現に資するための建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律等の一部を改正する法律」（改正建築物省エネ法）が 2022（令和 4）年に成立したことから、全ての新築住宅・非住宅に省エネ基準適合を義務付けるなど、建築物分野の省エネ対策の徹底、吸収源対策としての木材利用拡大等を通じ、脱炭素社会の実現を目指します。

さらに、当市に存在する多様な緑地の保全に努めるほか、自然環境が有する多様な機能（生物の生息の場の提供、良好な景観形成、気温上昇の抑制等）を活用し、社会の課題解決に活用するグリーンインフラの考え方をインフラ整備や施設整備に取り入れることにより、低炭素型で持続

可能な市街地整備を目指します。

⑧ 次世代を担う子どもたちのために交通安全対策を推進します

近年、全国で登下校中の児童等が死傷する事故が相次いでいます。

本市では、危険な通学路や交差点などにおいて、「道路あんしん緊急アクションプログラム」として平成 25（2013）年度から平成 29（2017）年度までの 5 か年で、交差点へのベンガラ舗装やクロスマークの設置、道路反射鏡や各種路面表示の設置など 100 か所の交通安全対策を実施しました。

今後も、通学路を中心に安全な通行環境の確保、区域内の車の最高速度を時速 30km に規制するほか、交通実態に応じた各種交通規制や物理的デバイス（交通安全のための物理的な装置のこと）を組み合わせた「ゾーン 30 プラス」の導入など、関係機関と連携しながら対策を推進します。

また、生活道路安全対策の朝霞駅周辺地区等では、国の技術支援を受けて、潜在的な危険個所を特定し、速度抑制や通過交通進入の抑制を可能とする「生活道路の交通安全対策」を実施するため、警察、学校、地域住民、関係機関と連携し取り組みます。