

## 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

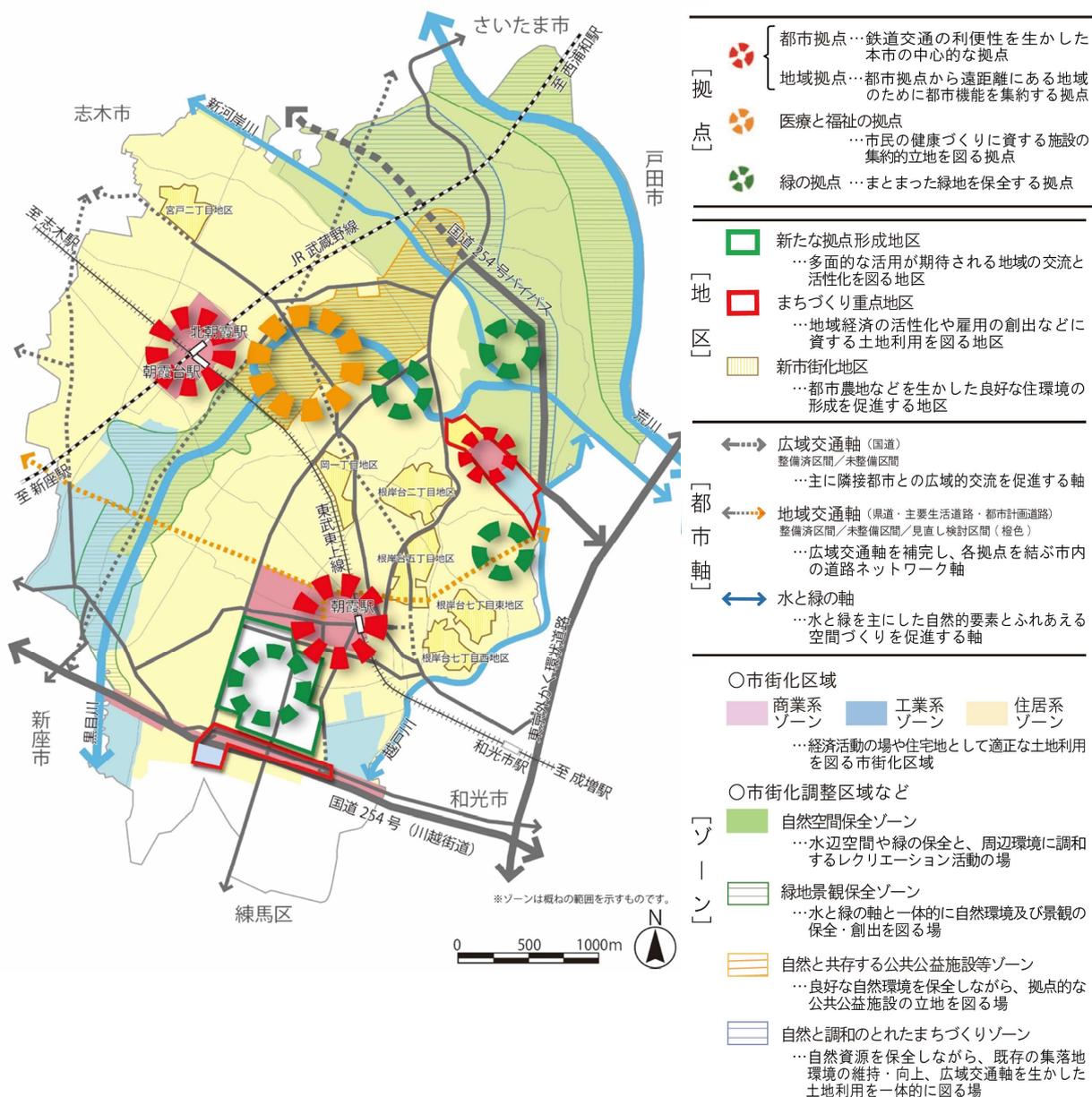
## 2 目指すべき都市の骨格構造

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、JR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。

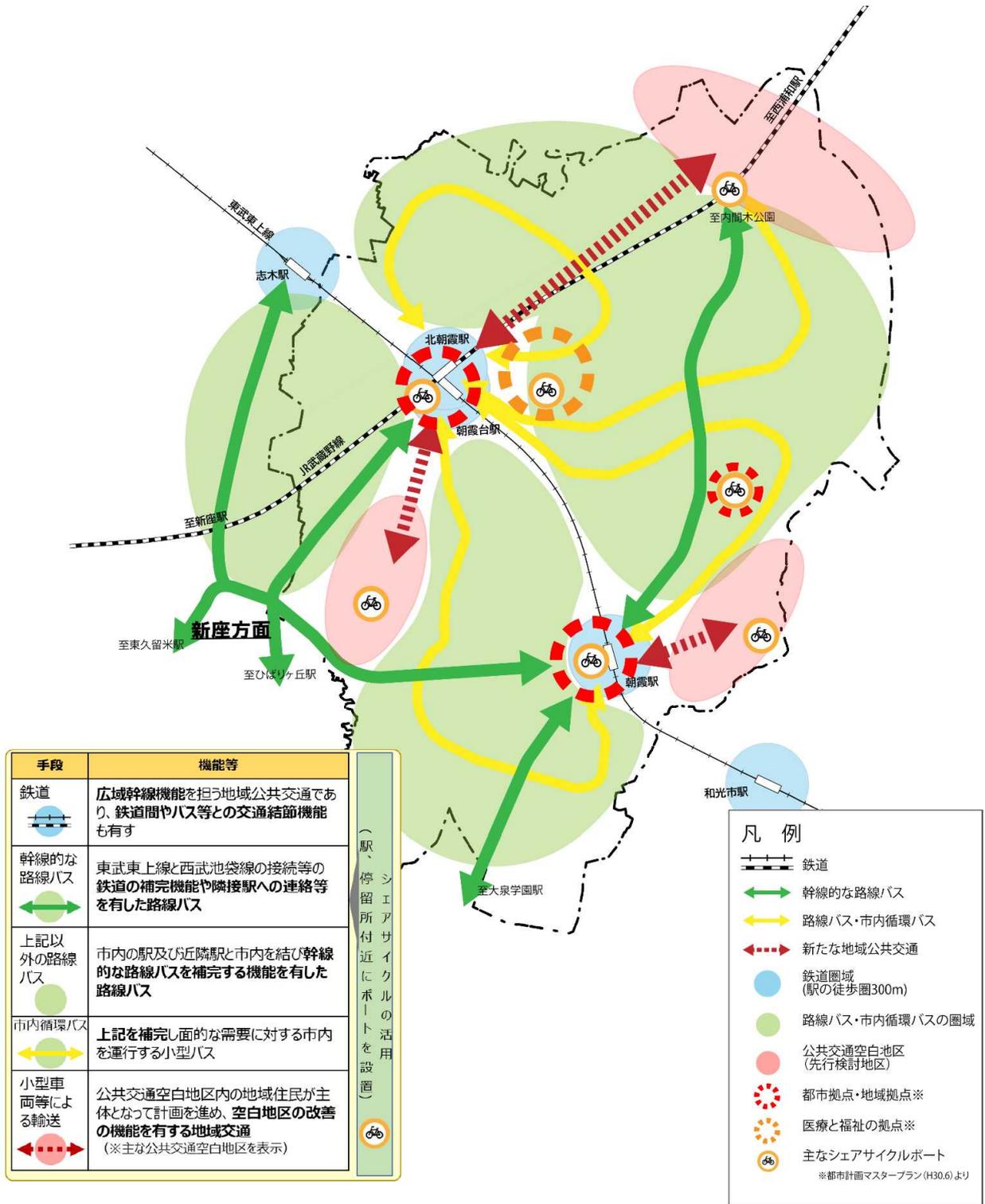
同時に、朝霞市地域公共交通計画において目指すべき地域公共交通体系が定められており、同計画と整合を図り、公共交通軸を定め、バス路線沿線の人口密度の維持、公共交通の持続性の確保を図ります。（次ページ参照）

【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、以下のように誘導方針を定めます。

#### ■ 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。

## 第4章 都市機能誘導区域

### 1 都市機能誘導区域の設定方針

#### (1) 都市機能誘導区域設定の考え方

立地適正化計画は、医療・福祉・商業等の日常生活を支える都市機能（生活利便施設）の立地の適正化に焦点をあてた計画であり、これらの都市機能をいかに立地誘導するかが重要となります。

このような観点から、立地適正化計画においては、都市機能誘導区域を定め、区域内に誘導を図る機能、当該区域内に講じられる支援措置を事前明示することにより、生活利便施設の誘導を図る仕組みとなっています。

都市機能誘導区域は、鉄道駅に近く、都市機能が一定程度充実しているとともに、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域を基本に設定します。

区域の具体的な範囲は、土地利用の実態等に照らし、一定程度の都市機能が充実している範囲で、拠点となる鉄道駅等から徒歩や自転車等により容易に移動できる範囲を目安に定めます。

なお、本市においては、都市拠点に隣接した市街化調整区域等に様々な公共公益施設が立地しているほか、都市施設整備に伴い市街化調整区域で新たな土地活用の進展が見込まれます。都市機能誘導区域は市街化区域内に設定することとされており、これら施設立地等を区域に含めることはできません。しかしこれらについても持続的な施設立地や土地利用の位置づけを図るため、本計画では都市機能誘導区域を補完する地区として位置づけます。

#### 【都市機能誘導区域の設定について（都市計画運用指針より）】

##### ①基本的な考え方

- ・都市機能誘導区域の制度は、一定のエリアと誘導したい機能、当該エリア内での支援措置を事前明示することにより、生活サービス施設の誘導を図るものである。
- ・原則として、都市機能誘導区域は、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供が図られるよう定めるべきである。

##### ②都市機能誘導区域の設定

- ・都市機能誘導区域は、例えば、都市機能が一定程度充実している区域や、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等、都市の拠点となるべき区域を設定することが考えられる。
- ・都市機能誘導区域の規模は、一定程度の都市機能が充実している範囲で、かつ、徒歩や自転車等によりそれらの間が容易に移動できる範囲で定めることが考えられる。

##### ③留意すべき事項

- ・都市機能誘導区域は、市町村の主要な中心部のみならず、例えば合併前旧町村の中心部や歴史的に集落の拠点としての役割を担ってきた生活拠点等、区域の実情や市街地形成の成り立ちに応じた必要な数を定めることが望ましい。

資料：都市計画運用指針（第12版 令和4年4月）より要約整理

## (2) 都市機能誘導区域の設定方針

都市機能誘導区域は、「例えば、都市機能が一定程度充実している区域や、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等、都市の拠点となるべき区域」(都市計画運用指針)について設定することを基本とします。

都市計画マスタープランでは、都市拠点(朝霞駅周辺、北朝霞・朝霞台周辺)と地域拠点(根岸台3丁目)を拠点として位置づけています。

このうち都市拠点については、本市の中心的拠点であり、駅を中心として地域生活の玄関口としての機能の強化や商業施設などの立地誘導を図る区域であり、都市機能誘導区域を設定します。

一方、根岸台3丁目の地域拠点については、工場跡地に大規模商業施設の立地が見られますが、市北東部の地域生活拠点としての位置づけであるため、都市機能誘導区域は設定しないものとします。

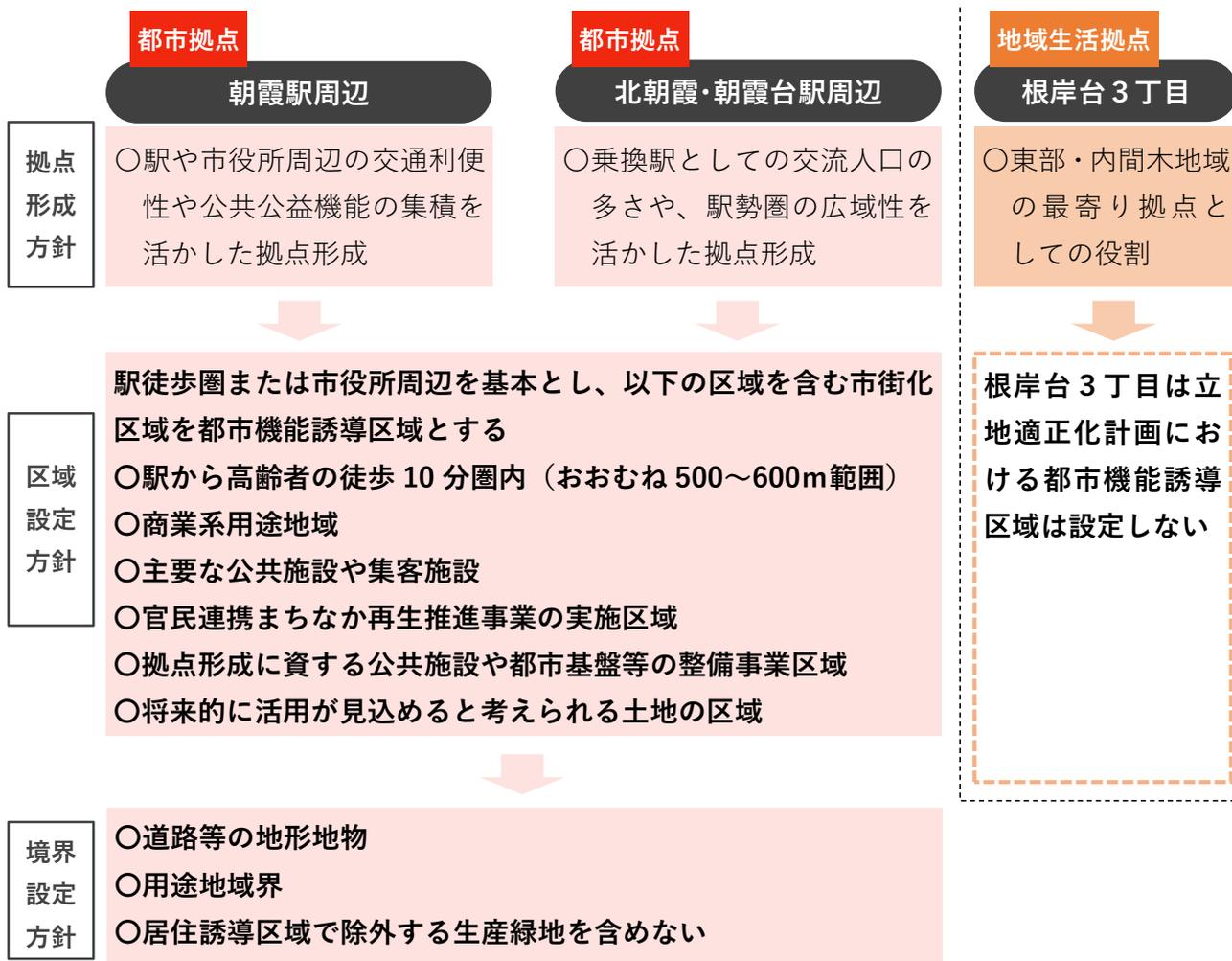
また、都市機能誘導区域の範囲については、都市機能の立地状況や、駅を中心として徒歩や自転車等により容易に移動できる範囲を基本として設定します。

具体的には次図のように、駅から高齢者の徒歩圏(10分圏)で、商業系用途地域、公共施設・集客施設の立地状況、まちづくり活動の区域(エリアプラットフォーム対象区域)、公共施設整備や市街地整備状況、将来的に活用が見込めると考えられる用地等を考慮して設定します。

また区域の境界は、道路等の地形地物、用途地域界を基本に設定します。

なお、「都市機能誘導区域は居住誘導区域内に重複して設定されるものであり」(都市計画運用指針)、原則として居住誘導区域外には都市機能誘導区域を設定しないことから、居住誘導区域(第5章参照)で除外する生産緑地については、都市機能誘導区域からも除外します。

【都市機能誘導区域の設定方針】



## 2 都市機能誘導区域

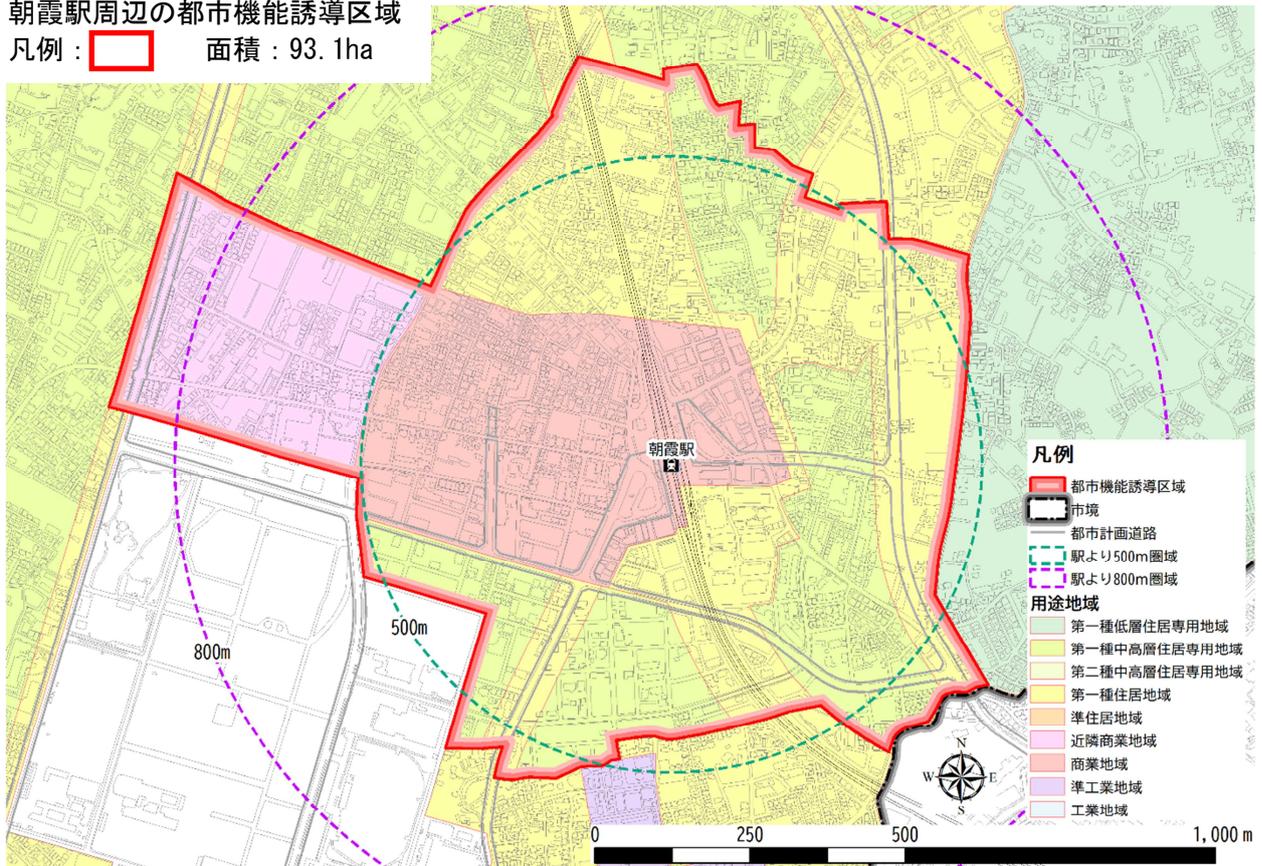
### (1) 朝霞駅周辺の都市機能誘導区域

朝霞駅周辺都市機能誘導区域は、駅や市役所周辺の交通利便性や公共公益機能の集積を活かした拠点形成を図るため、下図のように設定します。

#### 【朝霞駅周辺の都市機能誘導区域】

朝霞駅周辺の都市機能誘導区域

凡例：  面積：93.1ha



#### 【都市機能誘導区域に関する注意事項】

生産緑地については都市機能誘導区域から除外します。

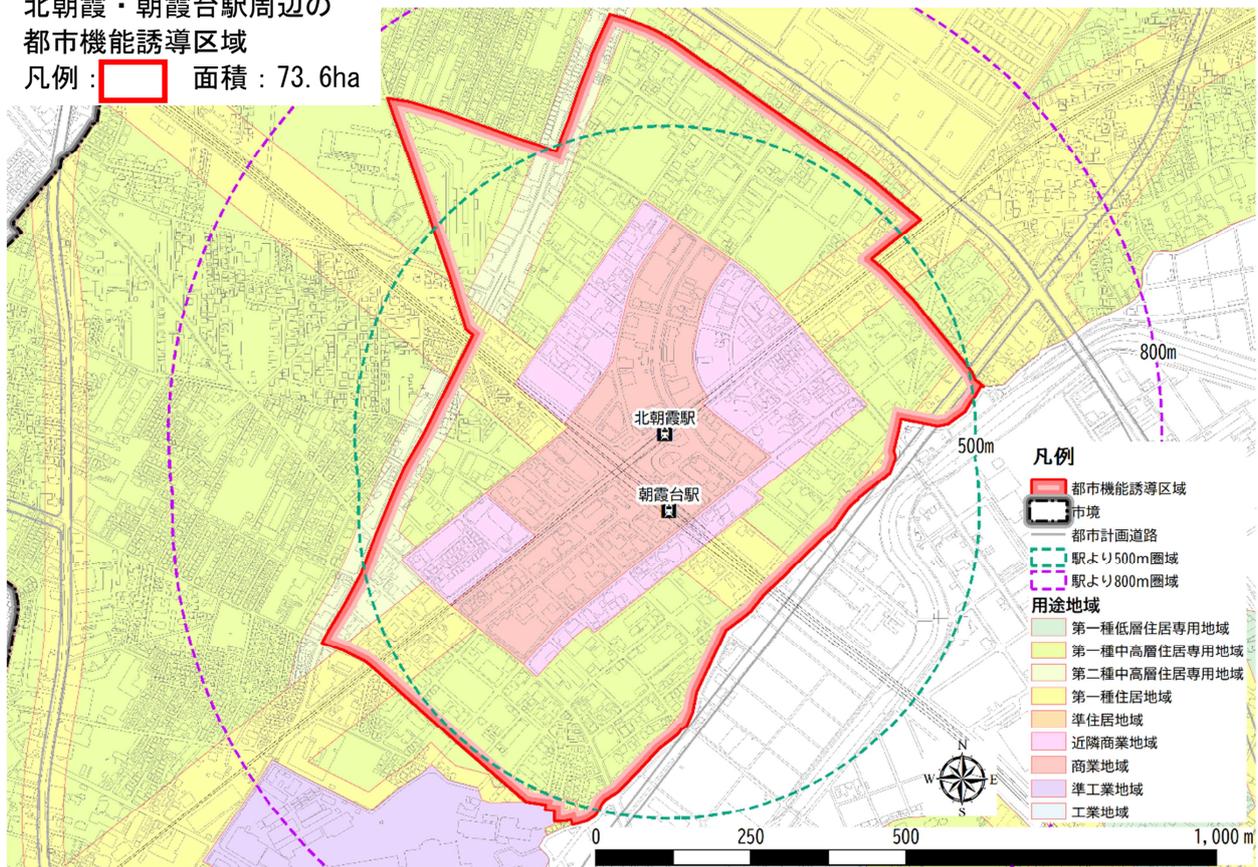
(2) 北朝霞・朝霞台駅周辺の都市機能誘導区域

北朝霞・朝霞台駅周辺都市機能誘導区域は、乗換駅としての交流人口の多さや、駅勢圏の広域性を活かした拠点形成を図るため、下図のように設定します。

【北朝霞・朝霞台駅周辺の都市機能誘導区域】

北朝霞・朝霞台駅周辺の  
都市機能誘導区域

凡例：  面積：73.6ha



【都市機能誘導区域に関する注意事項】

生産緑地については都市機能誘導区域から除外します。

### 3 都市機能補完ゾーン

#### (1) 都市機能補完ゾーンの考え方

本市においては、都市拠点に隣接した市街化調整区域に様々な公共公益施設が立地しています。さらに国道 254 号バイパス整備に伴い、沿道の市街化調整区域の土地活用も想定されます。

これらを踏まえ、市街化調整区域のうち以下の 3 地区においては、本市の都市機能を維持していくために重要な地区であることから、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方にもとづき、市街地をむやみに拡大するものではないことを前提に、公共的な機能の維持または計画的な誘導を図る「都市機能補完ゾーン」等を本市独自の区域として設定します。

それぞれのゾーンについては、地区の市街地整備計画、機能立地の状況、土地利用ポテンシャルの見通し等を考慮し、都市機能補完の考え方を定めるとともに、具体的な範囲を設定します。

#### 【都市機能補完ゾーンを定める 3 つの地区】

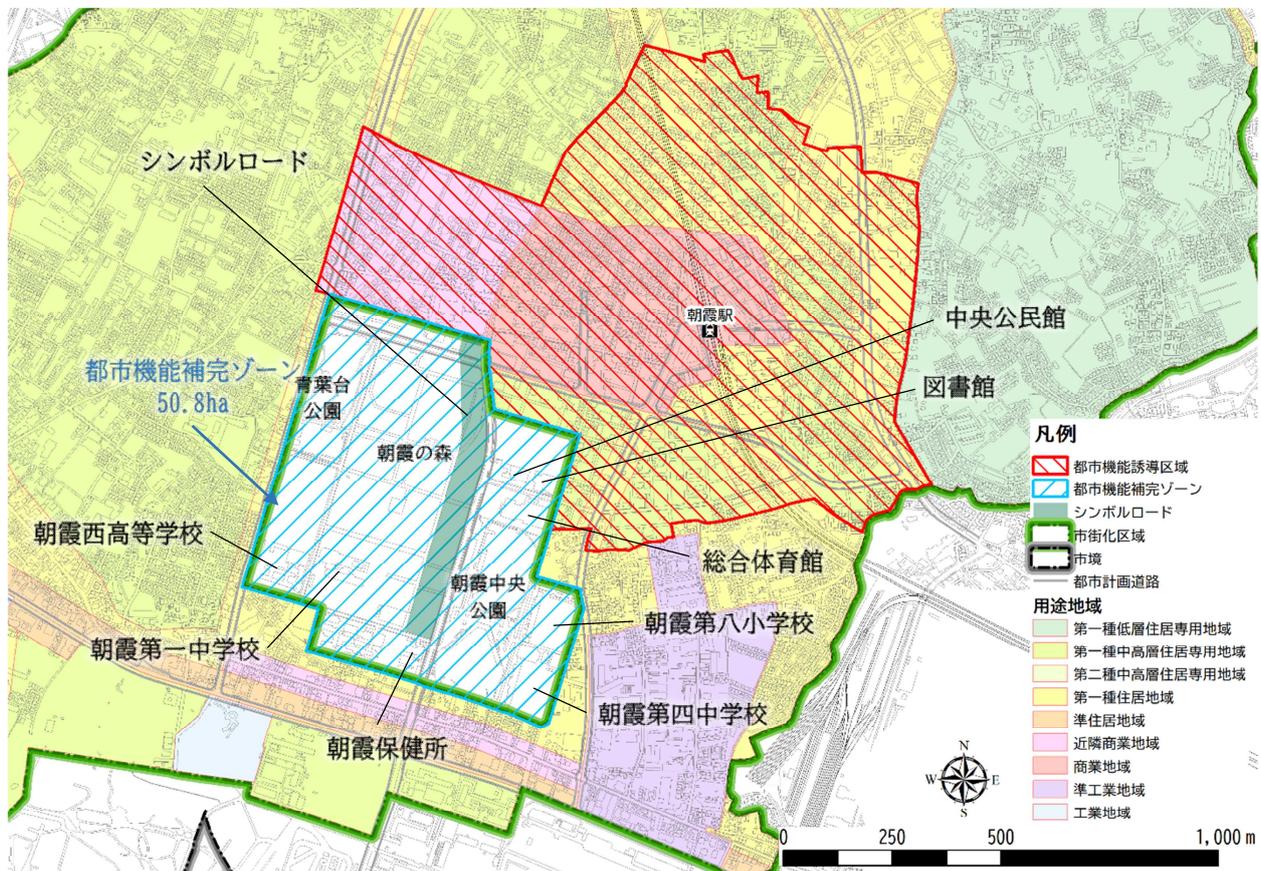
| 地区名                                      | 区域を定める理由  |
|--|---|
| 朝霞駅周辺地区都市機能補完ゾーン<br>(基地跡地地区地区計画エリア)      | 朝霞市基地跡地利用計画（平成 27（2015）年 12 月）において、市民サービスの拠点となる公共施設や公園の整備が位置づけられているほか、官民連携で作成されたエリアビジョン（R4.7）において、シンボルロードや朝霞の森周辺の利活用や、食事施設・休憩施設等の整備によるさらなる賑わいの創出が位置づけられているため。 |
| 北朝霞駅周辺地区都市機能補完ゾーン<br>(医療と福祉の拠点エリア)       | 都市計画マスタープラン（平成 28（2016）年 11 月改訂）において「医療と福祉の拠点」に位置付けられ、TMG あさか医療センター、朝霞厚生病院、東洋大学などの公共公益施設の立地を今後も着実に維持していく必要があるため。  |
| 国道 254 号バイパス沿線ゾーン<br>(国道 254 号バイパス沿線エリア) | 現在埼玉県により国道 254 号バイパスの整備が進められており、バイパス整備により内間木地域等の沿道地域においては市内外からのアクセスが飛躍的に向上することが見込まれる。そのため、バイパス整備と合わせて、地域の活性化に資する沿道土地利用の促進を図る必要があるため。                          |

## (2) 朝霞駅周辺地区都市機能補完ゾーン

当該地区は朝霞駅に近接した地区で、「朝霞市基地跡地利用計画（平成 27（2015）年 12 月）」の策定、朝霞駅周辺地区の「エリアプラットフォームによる未来ビジョン」の策定、「官民連携まちなか再生推進事業（国土交通省）」などが進展しており、これらにより様々な施設・土地利用配置が実現するとともに、次世代に向け官民連携によるまちづくり活動を展開しています。

地区は市街化調整区域ですが、「基地跡地地区地区計画」が定められており、上記の施設・土地利用等の整備、まちづくり活動の動きを受け止め、朝霞駅周辺の都市機能誘導区域と連携・補完するゾーンとして位置づけます。

### 【朝霞駅周辺地区都市機能補完ゾーン（基地跡地地区地区計画エリア）】



#### 【朝霞駅周辺地区都市機能補完ゾーンでの取組の方向性】

- ・ 基地跡地利用計画、基地跡地地区地区計画に基づく整備について検討します。
- ・ 未来ビジョンに基づき、官民連携による公共空間の活用を軸とした賑わいの創出に取り組みます。特にシンボルロードについては、歩行者利便増進道路制度も活用し、日常的なイベントの開催に加え、食事施設・休憩施設を整備することにより、賑わい拠点としてのさらなる強化を図ります。

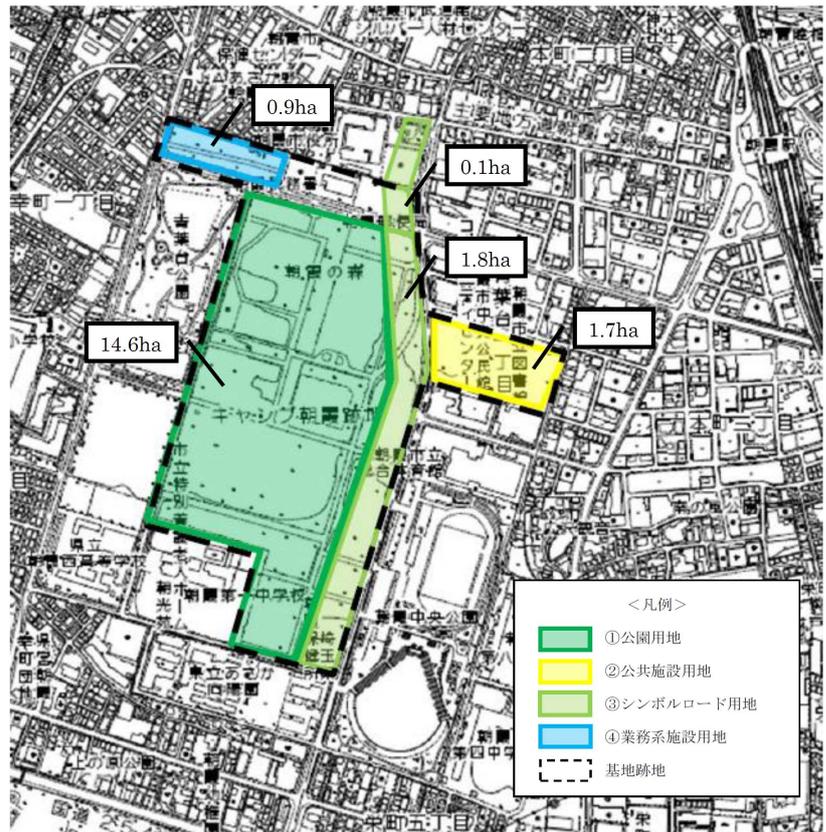
【参考：朝霞市基地跡地の土地利用計画】

【将来像】

既存の周辺公共施設の活用及びそれらとの連携とともに、緑の拠点としての機能や、市の文化、スポーツ、レクリエーションの利用など、多面的な活用が期待される本市のシンボルとなる拠点。

【土地利用計画】

- ①みどりの拠点ゾーンのうち、公園的な利用をする区画を公園用地とします。
- ②市民サービスの拠点ゾーンのうち、行政機能と文化活動の拠点として利用する区画を公共施設用地とします。
- ③シンボルロードとして道路法に基づいて市道認定する区画をシンボルロード用地とします。
- ④朝霞税務署や朝霞公共職業安定所などを集約した落ち着いた街並みの区画を業務系施設用地とします。



出典：朝霞市基地跡地利用計画（平成 27（2015）年 12 月）

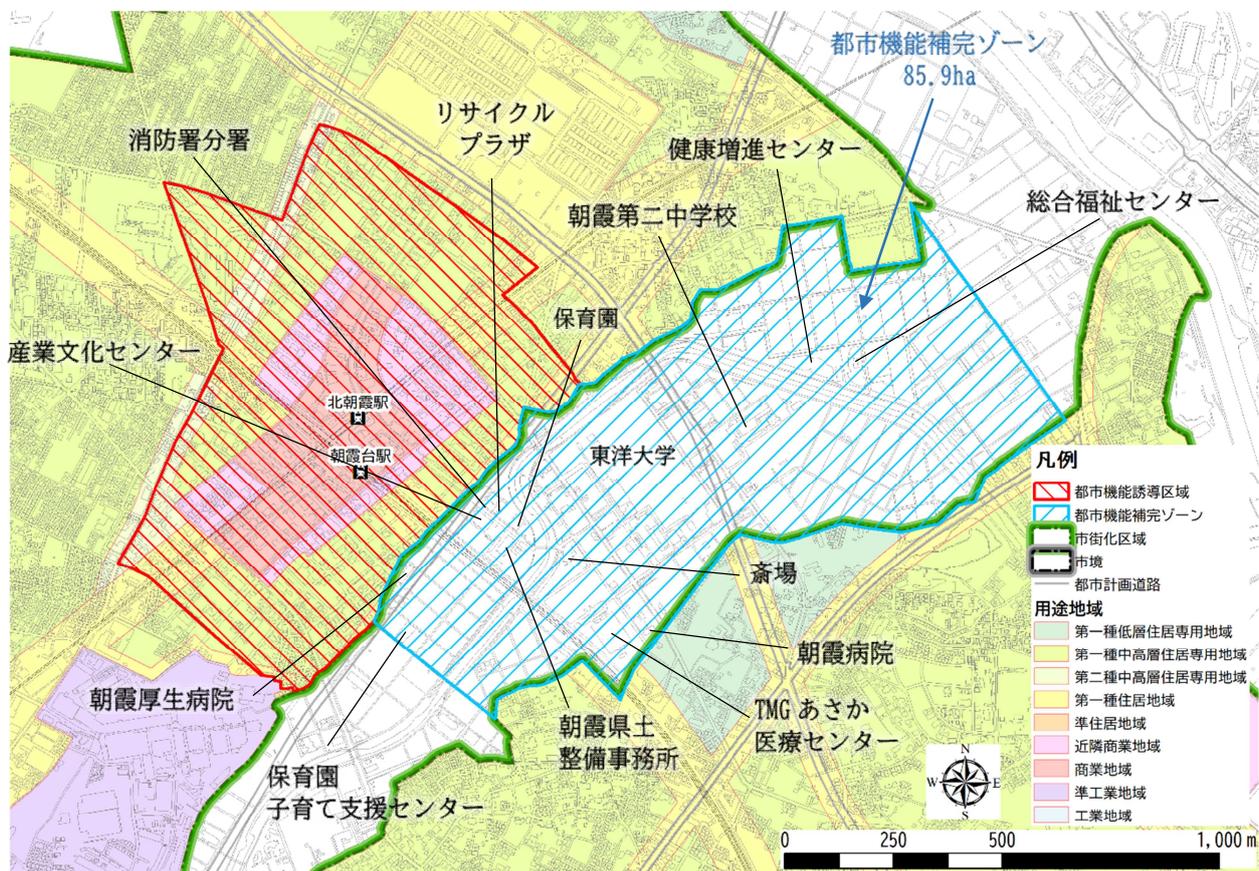
### (3) 北朝霞駅周辺地区都市機能補完ゾーン

北朝霞駅周辺地区は、都市計画マスタープラン（平成 28（2016）年 11 月改訂）において「医療と福祉の拠点」に位置づけられています。

地区内には、TMG あさか医療センター、朝霞厚生病院の中核的な医療施設をはじめ、子育て支援センター、産業文化センター、リサイクルプラザ、保育園、東洋大学、朝霞県土整備事務所など、広域的なサービスを提供する施設を含め様々な公共公益施設が立地しています。

北朝霞駅・朝霞台駅に近接しており、市街化調整区域ではありますが、これら施設の着実な維持を図るため、北朝霞・朝霞台駅周辺の都市機能誘導区域と連携・補完するゾーンとして位置づけます。

【北朝霞駅周辺地区都市機能補完ゾーン（医療と福祉の拠点エリア）】



#### 【北朝霞駅周辺地区都市機能補完ゾーンでの取組の方向性】

- ・ 現存する公共公益施設について、機能の維持を図ります。
- ・ 北朝霞駅・朝霞台駅からのアクセス向上を図るため、公共交通やシェアサイクル等の利便性の向上、歩行空間の安全性・快適性の向上を進めます。
- ・ 駅周辺からの回遊性向上を図るため、景観資源である黒目川の魅力向上と、駅と黒目川を結ぶトレイルルートの設定等を進めます。

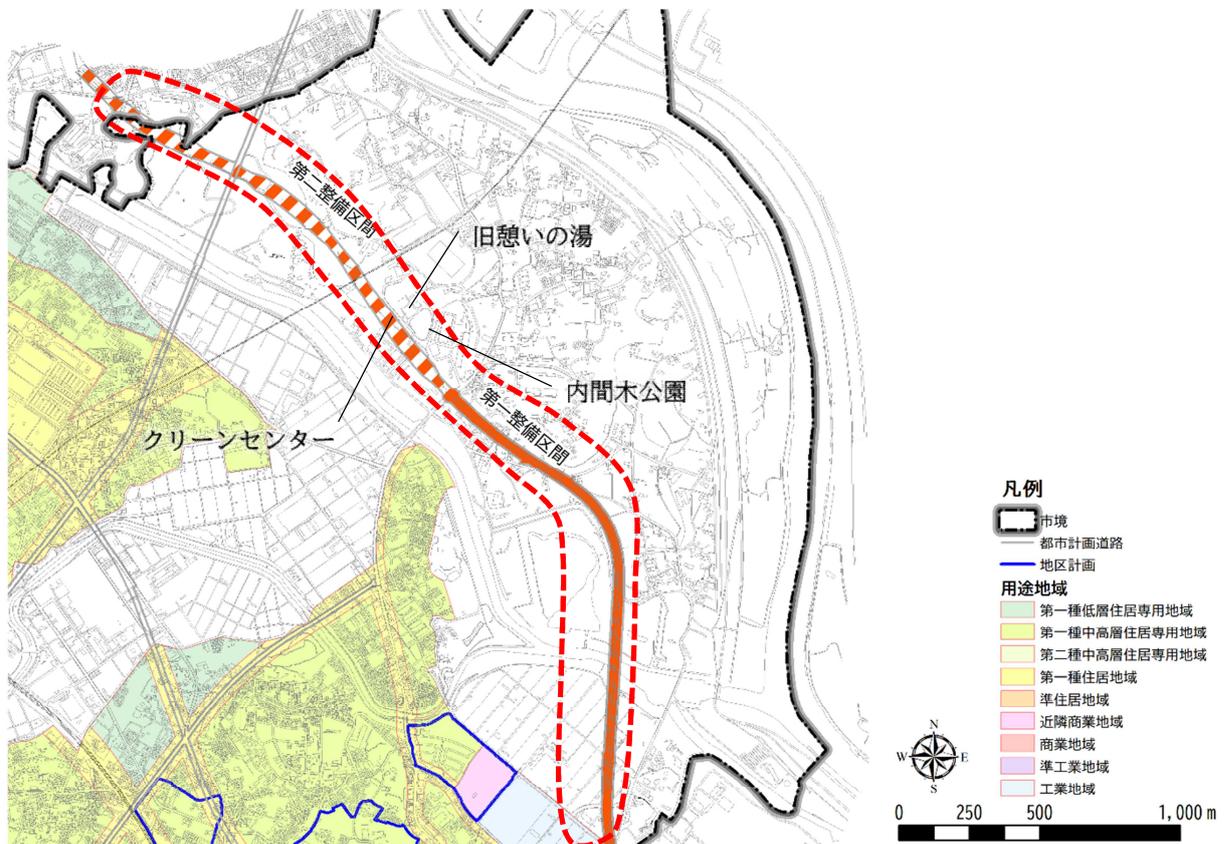
#### (4) 国道 254 号バイパス沿線ゾーン

内間木地区等においては、既に供用済みの第 1 期整備区間に続き、現在埼玉県により国道 254 号バイパスの第 2 期区間の整備が進められています。バイパス整備により内間木地域等においては市内外からのアクセスが飛躍的に向上することが見込まれ、バイパス整備と合わせて、地域の活性化に資する沿道土地利用の促進が求められます。

一方で、内間木地域は市街化調整区域であることや、水害のハザードエリアであることも踏まえ、都市計画の制度も活用し、豊かな自然環境とも調和する適切な土地利用の推進を図る必要があります。

さらに、バイパスの沿道に存在する貴重な公有地である旧憩いの湯跡地の活用を検討していく必要があります。

#### 【国道 254 号バイパス沿線ゾーン (国道 254 号バイパス沿線エリア)】



※今後、都市計画等の制度の検討により、ゾーンの境界が決定する予定です。

#### 【国道 254 号バイパス沿線ゾーンでの取組の方向性】

- ・ 国道 254 号バイパスの整備に合わせた沿道土地利用の促進を図ります。
- ・ 都市計画等の制度を活用し、防災・減災、地域活性化と農地・自然環境保全との調和のとれた適切な土地利用を推進します。
- ・ 貴重な公有財産である旧憩いの湯跡地について、民間活力も活用し隣接する内間木公園と一体とした公園として整備することで、市の魅力や地域活性化、地域防災力の向上を図ります。

## 4 誘導施設

### (1) 誘導施設の設定方針

誘導施設は、都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき都市機能増進施設を設定するもので、都市計画運用指針において示される誘導施設の設定の考え方を踏まえ、福祉、子育て、商業、業務、文化・交流、行政等に係る都市機能を、都市機能誘導区域内に誘導を図るものとして位置づけます。

誘導施設については、

- ①市全域からの利用が見込まれる施設の種別を抽出
- ②都市拠点ごとに施設の立地状況を確認
- ③「誘導タイプ」と「維持タイプ」に分けて誘導施設を位置付け

(注：誘導タイプ＝都市機能誘導区域内への立地を積極的に誘導するもの、維持タイプ＝既に都市機能誘導区域内に立地している施設がなくならないよう維持存続を図るもの)の手順で設定します。

#### 【誘導施設の設定について（都市計画運用指針より）】

##### ①基本的な考え方

誘導施設は都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき都市機能増進施設を設定するものであり、当該区域に必要な施設を設定することとなるが、具体の整備計画のある施設を設定することも考えられる。この際、当該区域及び都市全体における現在の年齢別の人口構成や将来の人口推計、施設の充足状況や配置を勘案し、必要な施設を定めることが望ましい。

##### ②誘導施設の設定

誘導施設は、居住者の共同の福祉や利便の向上を図るという観点から、

- ・病院・診療所等の医療施設、老人デイサービスセンター等の社会福祉施設、小規模多機能型居宅介護事業所、地域包括支援センターその他の高齡化の中で必要性の高まる施設
- ・子育て世代にとって居住場所を決める際の重要な要素となる幼稚園や保育所等の子育て支援施設、小学校等の教育施設
- ・集客力がありまちの賑わいを生み出す図書館、博物館等の文化施設や、スーパーマーケット等の商業施設
- ・行政サービスの窓口機能を有する市役所支所等の行政施設

などを定めることが考えられる。

資料：都市計画運用指針（第12版 令和4年4月）より要約整理

(2) 誘導施設の設定

| 分類   | 誘導施設                          | (参考) 定義  |
|--|-------------------------------|--|
| 行政系施設  | ●市役所（本庁舎）                     | 朝霞市条例に規定する朝霞市役所（朝霞市役所の位置を定める条例 第13号）                       |
|  | ●出張所                          | 朝霞市条例に規定する朝霞市役所（朝霞市役所出張所設置条例 第28号）                         |
|  | ○●防災倉庫                        | 防災活動に必要な市が管理する資機材等を保管するための倉庫                               |
| 子育て支援系施設   | ○●児童館                         | 児童福祉法第40条に規定する児童館  |
|  | ○●母子健康包括支援センター（子育て世代包括支援センター） | 母子保健法第22条に規定する施設   |
| 保健・福祉系施設   | ○基幹的役割を果たす地域包括支援センター          | 介護保険事業に係る保険給付の円滑な実施を確保するための基本的な指針に規定する施設                   |
|  | ○基幹相談支援センター                   | 障害者の日常生活及び社会生活を総合的に支援するための法律第77条の2に規定する施設                  |
| 市民文化系施設  | ○●地域コミュニティの交流の場（集会場）          | 地域住民の相互交流を目的とした地域活性化の拠点となる施設                               |
| 商業施設   | ○●店舗（50㎡以上）                   | 建築基準法に基づく、店舗、飲食店その他これらに類するもので、店舗面積が50㎡以上のもの                |
| 業務施設   | ○テレワーク拠点となる施設                 | サテライトオフィス、シェアオフィス、コワーキングスペース等、共同利用型のオフィスや学習スペース及びこれらに類するもの |
|  | ○公共公益サービスを提供する事務所             | 公共公益サービスを提供する事務所（例：社会福祉協議会事務所）                             |
| <p>【凡例】 ○誘導タイプ＝都市機能誘導区域内への立地を積極的に誘導するもの<br/>         ●維持タイプ＝既に都市機能誘導区域内に立地している市全域からの利用が見込まれる施設であり、立地の維持存続を図るもの</p> |                               |  |

なお、誘導施設のうち、小規模な店舗については周辺住民の生活サービスとして市内全域に必要なものであり、都市機能誘導区域外への立地を禁ずるものではありません。誘導施設に設定する目的としては、届出制度により市内での店舗の立地動向を把握することに加えて、今後、特定用途誘導地区等の積極的な立地誘導施策の対象とするためです。