

## 第5章 居住誘導区域

### 1 居住誘導区域の設定方針

#### (1) 居住誘導区域設定の考え方

居住誘導区域は、長期的な人口減少下にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービス機能や地域コミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域です。

本計画では次項のように、「居住に適さない区域」と「本市が目指すまちづくりの観点を踏まえ、居住を誘導しないと判断する区域」を考慮して設定します。

#### 【居住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

- ・居住誘導区域は、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域である。
- ・都市全体における人口や土地利用、交通や財政、災害リスクの現状及び将来の見通しを勘案しつつ、居住誘導区域内外にわたる良好な居住環境を確保し、地域における公共投資や公共公益施設の維持運営などの都市経営が効率的に行われるよう定めるべきである。

##### ②居住誘導区域の設定

- ・居住誘導区域を定めることが考えられる区域として、以下が考えられる。
  - ア 都市機能や居住が集積している都市の中心拠点及び生活拠点並びにその周辺の区域
  - イ 都市の中心拠点及び生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、都市の中心拠点及び生活拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域
  - ウ 合併前の旧町村の中心部等、都市機能や居住が一定程度集積している区域

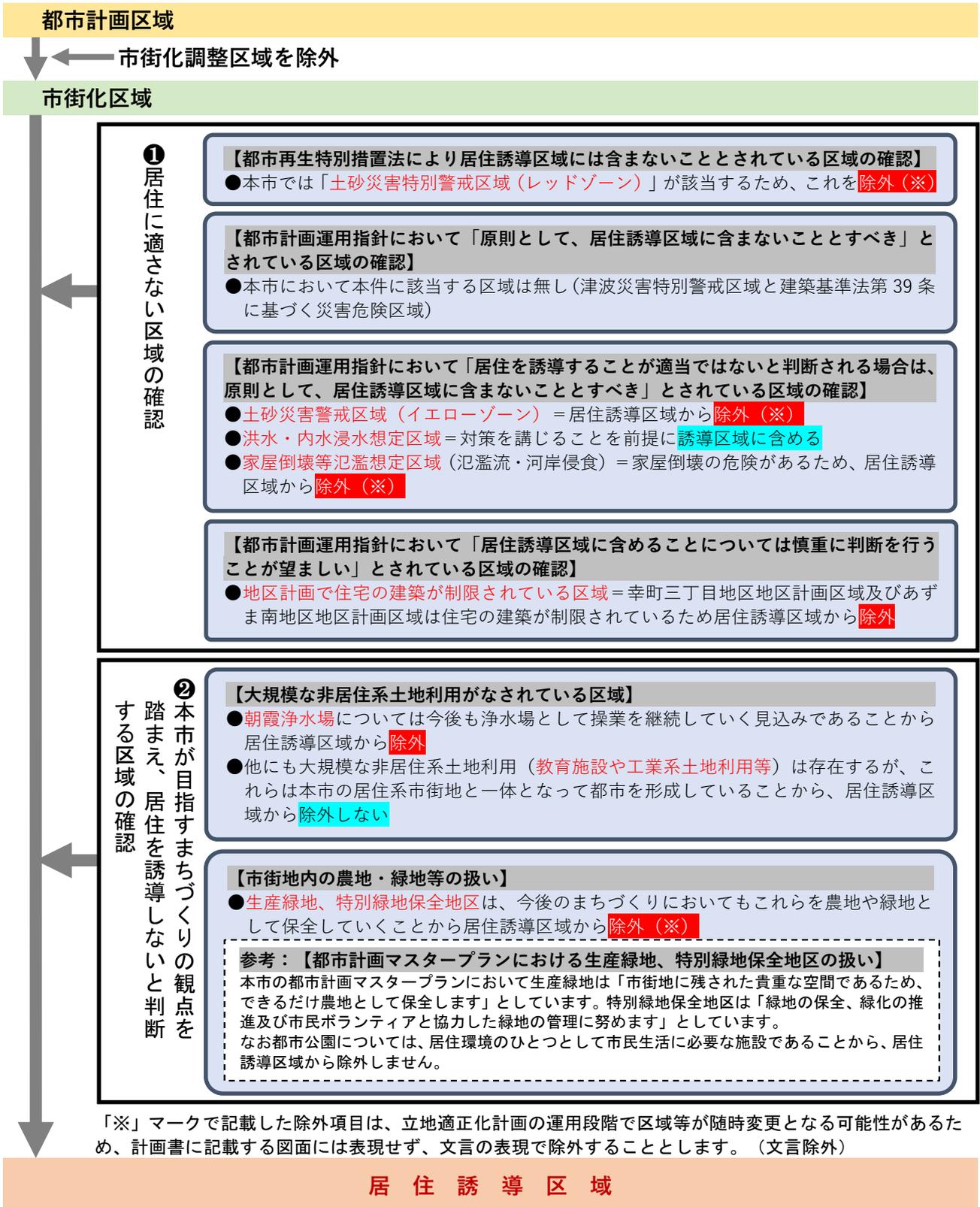
##### ③留意すべき事項

- ・居住誘導区域をいたずらに広く設定するべきではなく、人口動態、土地利用、災害リスク、公共交通の利便性等を総合的に勘案した適切な区域設定が行われるべき
- ・生産緑地地区など将来にわたり保全することが適当な農地や緑地については、居住誘導区域に含めず保全を図ることが望ましい

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

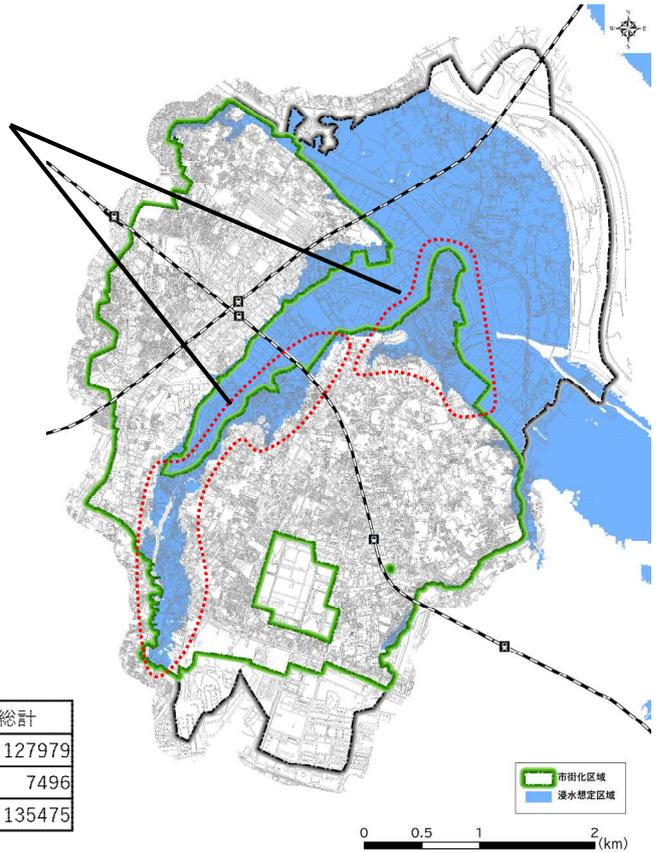
## (2) 居住誘導区域の設定方針

本市の居住誘導区域は、以下のフローのように都市計画区域から市街化調整区域を除いた市街化区域のうち、「①居住に適さない区域」（主に防災等の観点）と「②本市が目指すまちづくりの観点を踏まえ、居住を誘導しないと判断する区域」（主に居住地としての土地利用の観点）を除外したエリアとします。



【（参考）洪水ハザードマップ】

市街化区域内に存在する浸水想定区域については、現在すでに高密度で人口が集積していることから、居住誘導区域からは除外せず、防災指針において対策を取り扱うこととする。



【データより】

市街化区域に居住する人口のうち約 11%が浸水想定区域内に居住している（GIS による試算値）

	浸水内人口	割合
市街化区域	14,185	74%
調整区域	5,057	26%
総計	19,242	

	浸水内人口	割合	浸水外人口	割合	総計
市街化区域	14,185	11%	113,794	89%	127979
調整区域	5,057	67%	2,439	33%	7496
総計	19,242	14%	116,233	86%	135475

出典：朝霞市水害ハザードマップ（令和 3（2021）年 2 月発行）

【（参考）土砂災害ハザードマップ】

- 土砂災害ハザードは台地と低地の境目となる部分に集中している
- 立地適正化計画では、土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）及び土砂災害警戒区域（イエローゾーン）ともに居住誘導区域から除外する

土砂災害警戒区域（イエローゾーン）

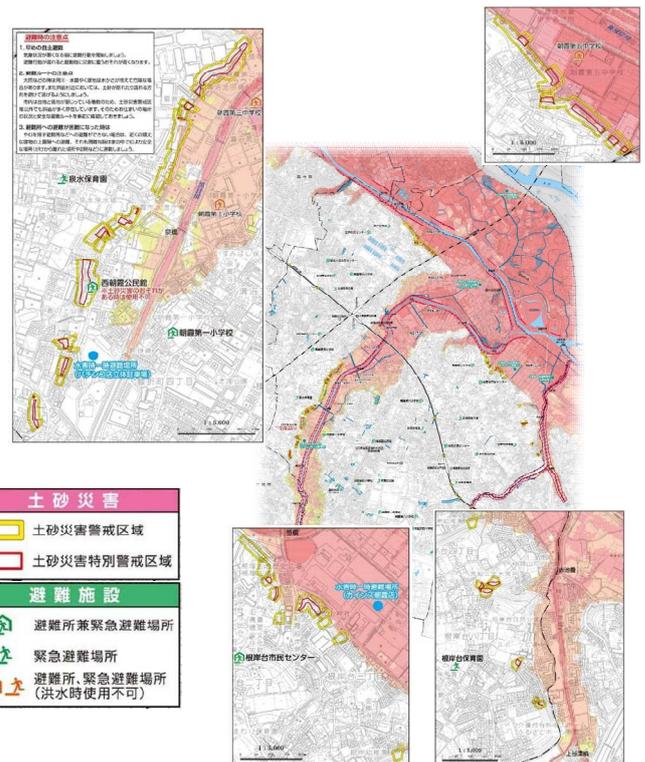
急傾斜地の崩壊等が発生した場合に、住民等の生命又は身体に危害が生じるおそれがあると認められる区域であり、危険の周知、警戒避難体制の整備が行われます。

◇ 指定条件（急傾斜地の崩壊の場合）

- ・傾斜度が30度以上で高さが5m以上の区域
- ・急傾斜地の上端から水平距離が10m以内の区域
- ・急傾斜地の下端から急傾斜地の高さの2倍（ただし50mを超える場合は50m）以内の区域

土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）

土砂災害警戒区域（イエローゾーン）のうち、急傾斜地の崩壊等が発生した場合に、建築物に損壊が生じ住民等の生命又は身体に著しい危害が生ずるおそれがあると認められる区域で、特定の開発行為に対する許可制、建築物の構造規制等の措置が講じられます。



出典：朝霞市土砂災害ハザードマップ（令和 3（2021）年 3 月更新）

## 【（参考）都市計画図】

朝霞市都市計画図

- 用途地域によって人口密度に違いがあり、特に商業地域や第一種住居地域で人口密度が高い（第二種中高層住居専用地域は指定面積が少ない）
- 工業系の用途地域でも一定の人口密度で居住している

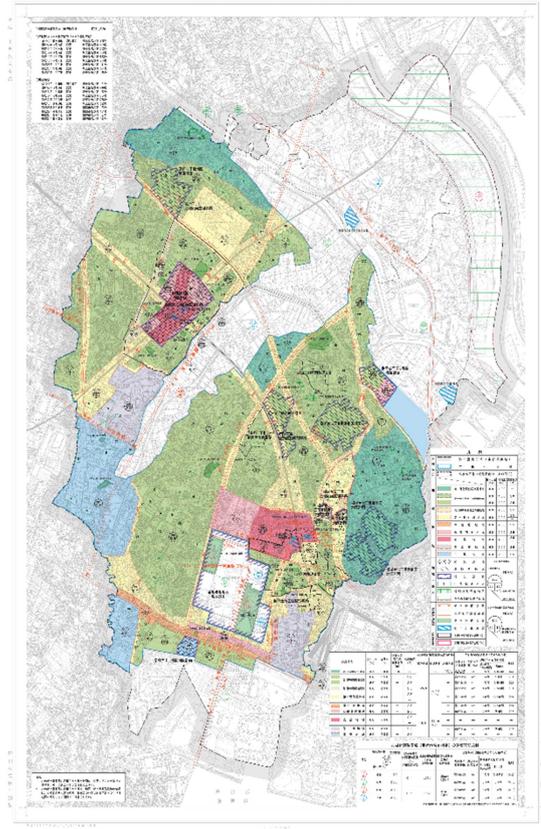
【データより】（GISによる試算値）

用途地域	人口 (人)	面積 (ha)	密度 (人/ha)
第一種低層住居専用地域	11,107	138	81
第一種中高層住居専用地域	58,989	484	122
第一種住居地域	32,260	223	145
第二種中高層住居専用地域	1,377	8	177
準住居地域	413	11	38
近隣商業地域	5,107	36	143
商業地域	7,479	37	202
準工業地域	5,883	49	120
工業地域	5,364	92	58
総計	127,979	1,078	118.7

- 市街化区域の全域に生産緑地（特定生産緑地を含む）が分布。特に旧暫定逆線引き地区となっている地区計画区域には生産緑地が多い。

【データより】

生産緑地（特定生産緑地を含む）面積の総計は約 65ha であり、本市の市街化区域の約 6 % にあたる



## 2 居住誘導区域

### (1) 居住誘導区域の性格に応じたゾーン設定

以上の考え方を踏まえ、自然と利便性がバランス良く調和したまちの実現を軸として、区域ごとにメリハリのある居住誘導策を講じていくため、居住誘導区域の中で区域の性格に応じ以下のようにゾーン区分を設定します。

#### 【居住誘導区域の性格に応じたゾーン設定】

##### 歩いて暮らせる 駅ちかゾーン

###### 【ゾーンの性格】

- 駅の至近であり、様々な都市機能が集積し、日常生活や交通の利便性が高く、徒歩圏内で生活も遊びも充実可能なゾーン

###### 【目指す方向性】

- 駅周辺に都市機能の集積を図るとともに、駅ちかの通勤や買い物等の利便性に魅力を感じる多様な世代の居住を誘導
- ウォークアブル化による歩きたくなるまちなかの創出
- マイカーを使わない低炭素な暮らし

###### 【ゾーンの設定要件】

- 都市機能誘導区域と同一区域

##### 公共交通 らくらく移動ゾーン

###### 【ゾーンの性格】

- 幹線となる道路網に近く、バスや自転車で駅の近くまで楽に移動でき、通勤・通学・買い物等に便利である一方で、駅からは一定程度離れており比較的静かな生活環境も備えるゾーン

###### 【目指す方向性】

- 電車やバスなど、公共交通の高い利便性が確保され、市街や都心へ高アクセスできる住宅市街地を確保
- 路線バス等公共交通の利便性の維持・向上
- マイカーを使わない低炭素な暮らし

###### 【ゾーンの設定要件】

- 運行頻度の高いバス停(60本以上/日程度=ピーク時約2~3本/時以上、オフピーク時約2本/時以上運行されている状態)から300m以内

##### 利便性と自然が調和した ゆとりの暮らしゾーン

###### 【ゾーンの性格】

- 中心市街地や大通りからやや離れ、閑静で武蔵野の自然も近いゾーン

###### 【目指す方向性】

- 現在の市街地密度の維持を図り、市内循環バスを軸とする交通利便性を確保
- 利便性と自然が理想的にバランスした総合的に暮らしやすい住環境の創出

###### 【ゾーンの設定要件】

- 居住誘導区域のうち、歩いて暮らせる駅ちかゾーン及び公共交通らくらく移動ゾーン以外の区域

(2) 居住誘導区域

以上により、居住誘導区域を下図のように設定します。

【居住誘導区域】

	歩いて暮らせる 駅ちかゾーン	公共交通らくら く移動ゾーン	利便性と自然が 調和したゆとり の暮らしゾーン	市街化区域		割合
				面積(ha)	居住誘導区域	
面積(ha)	166	336	459	1,078	962	89%
人口(人)	27,698	38,848	63,213	131,113	129,759	99%
人口密度(人/ha)	167	115	138	122	135	
今後	自然増	誘導による増	維持			

※「居住誘導区域に関する注意事項」に記載した地区を居住誘導区域から除外した場合の数値を表す（GISによる試算値）



【居住誘導区域に関する注意事項】  
土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域、  
家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流・河岸侵食）、  
生産緑地、特別緑地保全地区については  
居住誘導区域から除外します。

### 1 誘導施策の方針

---

誘導施策については、都市機能誘導区域、居住誘導区域の役割・性格を踏まえ、区域の特性に応じて検討する必要があります。

都市機能誘導区域においては、誘導施設として位置づけた施設を維持するとともに、現在、誘導施設が立地していない又は不足している場合においては、その立地を区域内へ誘導していきます。

誘導施設の立地の誘導は、制限や規制により進めるのではなく、事業者がメリットを最大限享受できるような施策を国又は市町村が講じることにより進めていく必要があります。この誘導施策には、①国等が直接行う施策、②国の支援を受けて市が行う施策、③市町村が独自に講じる施策の3種類があり、これと合わせて、誘導施設に位置づけられた施設に係る都市機能誘導区域外における開発行為、建築行為等については、届出制度が適用されます。

また、居住を誘導する施策は、居住誘導区域における居住や住宅の立地が促進されるよう行うものです。都市機能と同様、居住の誘導についても制限や規制により進めるのではなく、居住誘導区域内の施策の充実や交通利便性の向上を図ることにより、誘導区域全体の質を高め、暮らしやすさを確保することで緩やかに進めていく必要があります。この誘導施策には、①国の支援を受けて市町村が行う施策、②市町村が独自に講じる施策の2種類があり、これとあわせて、住宅の立地に当たっては、居住誘導区域外の一定規模以上の開発等について、届出の対象となります。

## 2 誘導施策

### (1) 都市機能誘導区域の誘導施策

都市機能誘導区域（朝霞駅周辺）における誘導施策は以下のとおりです。

誘導方針	都市機能誘導区域（朝霞駅周辺）
<b>基本的な誘導方針</b> ①都市拠点に都市機能を誘導し拠点性を高めます。 ②交通便利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。	<b>■特定用途誘導地区の設定（誘導施設の誘導を図るため容積率、用途について緩和を行う）</b> <b>■都市計画道路の整備推進</b> <b>■都市のスポンジ化対策（青空駐車場や低未利用地の活用、空き店舗の活用など）</b> <b>■地域公共交通計画 施策の方向性③</b> ・道路整備基本計画に基づく道路整備推進 ・都市計画道路の整備推進 ・バスペイの整備の検討 <b>■地域公共交通計画 施策の方向性⑧</b> ・上屋、ベンチ等の設置箇所の抽出と整備検討 ・広告付きバス停の整備検討 ・ベンチ設置費用の寄付募集の検討 ・バス待ちスポットの啓発活動の強化の検討 ・北朝霞西口ロータリーの改修の検討
	（誘導方針③に関する誘導施策は「第7章 防災指針」参照）
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。	<b>■地域公共交通計画 施策の方向性①</b> ・先行検討地区への新たな公共交通の導入 ・導入ルートを確認するための道路整備 ・公共交通空白地区への導入ガイドラインの作成と運用 ・地域の交通資源の活用（民間送迎バスなど） <b>■地域公共交通計画 施策の方向性②</b> ・路線バス及び市内循環バス共通のバスマップの作成 ・路線バスを含めたバス等の運行情報案内を市のホームページにて一括して提供 ・（一社）埼玉県バス協会埼玉バス案内WEBとの連携 ・バス停案内情報等の検討・作成
<b>「次の一手」のための誘導方針</b> 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。	<b>■朝霞駅周辺地区の未来ビジョン（あさかエリアデザイン会議作成）に基づく公共事業や官民連携事業</b> <b>■駅西口富士見通線再構築化</b> <b>■道路空間の再配分</b> <b>■埼玉版スーパー・シティプロジェクト</b> <b>■無電柱化の推進</b> <b>■公共空地の広場化</b> <b>■まちなかベンチ設置</b> <b>■グリーントレイル</b> <b>■まぼりみなみ公園の整備</b>
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。	<b>■地域公共交通計画 施策の方向性⑤</b> ・サイクルポート設置 ・サイクル&バスライドの推進 <b>■自転車通行空間の整備</b> <b>■地域公共交通計画 施策の方向性⑩</b> ・運転免許自主返納啓発事業の継続 ・市のホームページやチラシ等を活用したバスの乗り方案内の情報集約 ・バスの魅力をPRするイベントの検討 <b>■地域公共交通計画 施策の方向性⑥</b> ・路線バスの確保・維持への取組
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。	<b>■道路や公園等の公共施設整備や民間開発におけるグリーンインフラの導入促進</b> <b>■建築物の省エネルギー化の促進</b> <b>■空き家の活用促進</b> <b>■緑地の保全、創出</b>
⑧次世代を担う子どもたちのために交通安全対策のまちづくりを推進します。	<b>■通学路や住宅地における交通安全対策（ゾーン30プラスや啓発活動など）</b> <b>■道路整備基本計画に基づく道路の拡幅整備や交通安全施設の充実</b>

都市機能誘導区域（北朝霞・朝霞台駅周辺）における誘導施策は以下のとおりです。

誘導方針		都市機能誘導区域（北朝霞・朝霞台駅周辺）
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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>■特定用途誘導地区の設定（誘導施設の誘導を図るため容積率、用途について緩和を行う）</li> <li>■溝沼浄水場跡地への公共施設整備</li> <li>■地域公共交通計画 施策の方向性④                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・朝霞台駅のエレベーターの設置等のバリアフリー整備</li> <li>・交通事業者との協議・調整</li> </ul> </li> </ul>
	②交通利便性の高いバス路線沿線に住居を誘導し公共交通の持続性を高めます。	<ul style="list-style-type: none"> <li>■地域公共交通計画 施策の方向性③                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路整備基本計画に基づく道路整備推進</li> <li>・都市計画道路の整備推進</li> <li>・バスペイの整備の検討</li> </ul> </li> <li>■地域公共交通計画 施策の方向性⑧                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・上屋、ベンチ等の設置箇所の抽出と整備検討</li> <li>・広告付きバス停の整備検討</li> <li>・ベンチ設置費用の寄付募集の検討</li> <li>・バス待ちスポットの啓発活動の強化の検討</li> <li>・北朝霞西口ロータリーの改修の検討</li> </ul> </li> </ul>
	〔誘導方針③に関する誘導施策は「第7章 防災指針」参照〕	
「次の一手」のための誘導方針	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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>■地域公共交通計画 施策の方向性①                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・先行検討地区への新たな公共交通の導入</li> <li>・導入ルートを確認するための道路整備</li> <li>・公共交通空白地区への導入ガイドラインの作成と運用</li> <li>・地域の交通資源の活用（民間送迎バスなど）</li> </ul> </li> <li>■地域公共交通計画 施策の方向性②                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス及び市内循環バス共通のバスマップの作成</li> <li>・路線バスを含めたバス等の運行情報案内を市のホームページにて一括して提供</li> <li>・（一社）埼玉県バス協会埼玉バス案内WEBとの連携</li> <li>・バス停案内情報等の検討・作成</li> </ul> </li> </ul>
	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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>■北朝霞・朝霞台駅周辺エリアの未来ビジョン策定及びビジョンに基づく公共事業や官民連携事業</li> <li>■北朝霞駅前広場の高質空間形成</li> <li>■埼玉版スーパー・シティプロジェクト</li> </ul>
	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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>■地域公共交通計画 施策の方向性⑤                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・サイクルポート設置</li> <li>・サイクル&amp;バスライドの推進</li> </ul> </li> <li>■自転車通行空間の整備</li> <li>■地域公共交通計画 施策の方向性⑩                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・運転免許自主返納啓発事業の継続</li> <li>・市のホームページやチラシ等を活用したバスの乗り案内の情報集約</li> <li>・バスの魅力をPRするイベントの検討</li> </ul> </li> <li>■地域公共交通計画 施策の方向性⑥                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスの確保・維持への取組</li> </ul> </li> </ul>
	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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>■道路や公園等の公共施設整備や民間開発におけるグリーンインフラの導入促進</li> <li>■建築物の省エネルギー化の促進</li> <li>■空き家の活用促進</li> <li>■緑地の保全、創出</li> </ul>
	⑧次世代を担う子どもたちのために交通安全対策のまちづくりを推進します。	<ul style="list-style-type: none"> <li>■通学路や住宅地における交通安全対策（ゾーン30プラスや啓発活動など）</li> <li>■道路整備基本計画に基づく道路の拡幅整備や交通安全施設の充実</li> </ul>

## (2) 居住誘導区域の誘導施策

居住誘導区域における誘導施策は以下のとおりです。

誘導方針		居住誘導区域		
		歩いて暮らせる 駅ちかゾーン	公共交通 らくらく移動ゾーン	利便性と自然が調和した ゆとりの暮らしゾーン
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。	■都市のスポンジ化対策（青空駐車場や低未利用地の活用、空き店舗の活用など）		—
	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。	■地域公共交通計画 施策の方向性③ ・道路整備基本計画に基づく道路整備推進 ・都市計画道路の整備推進 ・バスペイの整備の検討 ■地域公共交通計画 施策の方向性⑧ ・上屋、ベンチ等の設置箇所の抽出と整備検討 ・広告付きバス停の整備検討 ・ベンチ設置費用の寄付募集の検討 ・バス待ちスポットの啓発活動の強化の検討 ・北朝霞西口ロータリーの改修の検討 （誘導方針③に関する誘導施策は「第7章 防災指針」参照）		■公共交通空白地区の解消 ■道路環境の整備
「次の一手」のための誘導方針	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。	■地域公共交通計画 施策の方向性① ・先行検討地区への新たな公共交通の導入 ・導入ルートを確認するための道路整備 ・公共交通空白地区への導入ガイドラインの作成と運用 ・地域の交通資源の活用（民間送迎バスなど） ■地域公共交通計画 施策の方向性② ・路線バス及び市内循環バス共通のバスマップの作成 ・路線バスを含めたバス等の運行情報案内を市のホームページにて一括して提供 ・（一社）埼玉県バス協会埼玉バス案内WEBとの連携 ・バス停案内情報等の検討・作成		
	⑤都市拠点内のウォークラブル化（歩いて暮らせる、居心地が良い空間づくり）を推進します。	■まちなかベンチ設置 ■グリーントレイル		
	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。	■地域公共交通計画 施策の方向性⑤ ・サイクルポート設置 ・サイクル&バスライドの推進 ■自転車通行空間の整備 ■地域公共交通計画 施策の方向性⑩ ・運転免許自主返納啓発事業の継続 ・市のホームページやチラシ等を活用したバスの乗り方案内の情報集約 ・バスの魅力をPRするイベントの検討		
		■地域公共交通計画 施策の方向性⑥ ・路線バスの確保・維持への取組		■地域公共交通計画 施策の方向性⑦ ・利用実態に応じた運行計画の見直し ・利用状況や道路状況を踏まえたバス停の再配分 ・路線バス初乗り運賃との均衡
	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。	■道路や公園等の公共施設整備や民間開発におけるグリーンインフラの導入促進 ■建築物の省エネルギー化の促進 ■空き家の活用促進		■緑地の保全、創出 ■特別緑地保全地区の保全
⑧次世代を担う子どもたちのために交通安全対策のまちづくりを推進します。	■通学路や住宅地における交通安全対策（ゾーン30プラスや啓発活動など） ■道路整備基本計画に基づく道路の拡幅整備や交通安全施設の充実			

### (3) 主要な誘導施策の概要

#### ① 特定用途誘導地区の設定

都市機能誘導区域内で、都市計画に「特定用途誘導地区」を定め、誘導施設を有する建築物について容積率・用途制限を緩和することで、誘導施設の誘導を促進することができます。

本市においては、朝霞駅周辺および北朝霞・朝霞台駅周辺の両地区において、特定用途誘導地区を設定した上で、下記の緩和により誘導施設の立地促進を図ることを検討します。

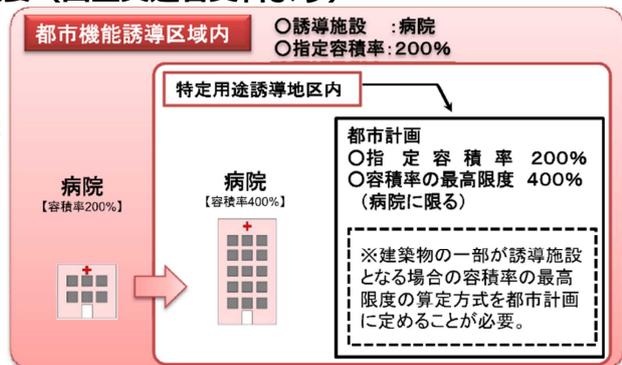
- ▶ 商業系用途地域において、低層階に店舗等を立地した場合のインセンティブとして容積率の緩和を図る
- ▶ 駅周辺の第一種中高層住居専用地域の一部において、良好な住環境を維持しつつ、駅に近い立地性を活かした商業・業務機能の強化を図る観点から、利便性や公益性の高い機能に限定し用途緩和を図る

これらの制度の活用により、本市の課題である商業機能の集積不足への対応、駅周辺に分布する第一種中高層住居専用地域における利便性の強化を図り、都市機能の一層の強化を図ります。

#### 特定用途誘導地区の概要（国土交通省資料より）

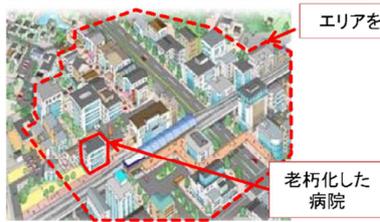
##### 特定用途誘導地区に関する都市計画に定める事項

- その全部又は一部を誘導すべき用途に供する建築物の容積率の最高限度
  - 用途地域による指定容積率にかかわらず、誘導施設を有する建築物については、この容積率を適用
- 建築物等の誘導すべき用途
  - 市町村が、国土交通大臣の承認を得て、条例を定めることにより、用途地域による用途制限を緩和
- 建築物の高さの最高限度（市街地の環境を確保するために必要な場合のみ）
  - 地区内のすべての建築物について、高さ制限を適用



##### 容積率規制や用途規制の緩和

【例：誘導施設として病院を定めた場合】



エリアを指定

エリアを指定して、  
病院用途に限定して  
容積率を緩和

【例：容積率200%のところを病院に限定して400%に】  
容積率緩和により、近接地において、床面積を増大して、総合病院を整備



※複合施設とすることも可能

#### ② 溝沼浄水場跡地への公共施設整備（北朝霞・朝霞台駅周辺都市機能誘導区域）

子育て環境の充実及び福祉政策の推進に向けて、朝霞台地域に新たな福祉の拠点となる施設の整備を予定しています。

また、朝霞台地域には公共施設が少ないことから、地域住民の利便性に資する施設をあわせて整備することを予定しています。令和4年現在は施設の基本構想を検討しており、今後も施設整備に向けて順次検討を進めていきます。



### ③官民連携によるウォークブル化の推進

駅周辺エリアのウォークブル化やまちの賑わい創出に向けて、官民協働でまちなかの諸課題の改善に取り組んでいます。

朝霞駅周辺においては、「あさかエリアデザイン会議」が構築され、令和4年にはまちの未来の姿を描いた未来ビジョン（ベータ版）が公表されました。ウォークブルなまちなかの構築、商業の活性化等をテーマとして、新型コロナ危機を契機とした「新たな日常」への対応の視点も取り入れ、道路、広場などのオープンスペースの利活用を軸とした取組を進めています。また、駅周辺の歩きたくなる道づくりに向けて、街路空間の再構築や交通規制の見直しにかかる取組も進めています。

北朝霞・朝霞台駅周辺においても、現在エリアプラットフォームの構築と未来ビジョンの策定に向けた取組が始まったところであり、今後官民の協働により、公共空間の利活用や、駅周辺の公共空間の高質化等に取り組んでいきます。

【朝霞駅南口駅前通り 未来イメージ】



【駅西口富士見通線 未来イメージ】



出典：エリアビジョン（ベータ版）

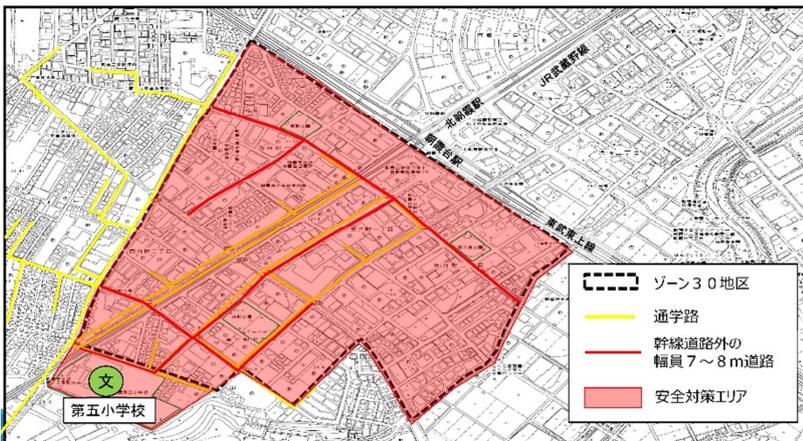
#### ④通学路や住宅地における面的な交通安全対策（ゾーン 30 プラス等）

ゾーン 30 プラスとは、ゾーン 30 と呼ばれる最高速度 30km/h の区域規制に加え、交通実態に応じて区域内における大型通行禁止、一方通行等の各種交通規制を実施するとともに、ハンプやスムーズ横断歩道などの物理的デバイス（交通安全のための物理的な装置）を適切に組み合わせることにより、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の確保を図るものです。

本市では、令和 4（2022）年度現在、4 区域においてゾーン 30 が指定されており、そのうち東弁財地区においては、継続的な地元でのワークショップを通じた面的な生活道路の安全対策が実施されています。本地区で得られたノウハウも生かし、「ゾーン 30 プラス」等の面的な交通安全の取組を推進していきます。



#### 【朝霞市 東弁財地区における取組事例】



右写真上：スムーズ横断歩道

路面を盛り上げたハンプ（こぶ）と横断歩道を組み合わせたもの。自動車の速度抑制や注意喚起などの効果がある。

右写真下：交差点ハンプ

交差点全体をハンプ（こぶ）にしたもの。



出典：朝霞市資料

### ⑤道路や公園等の公共施設整備や民間開発におけるグリーンインフラの導入促進

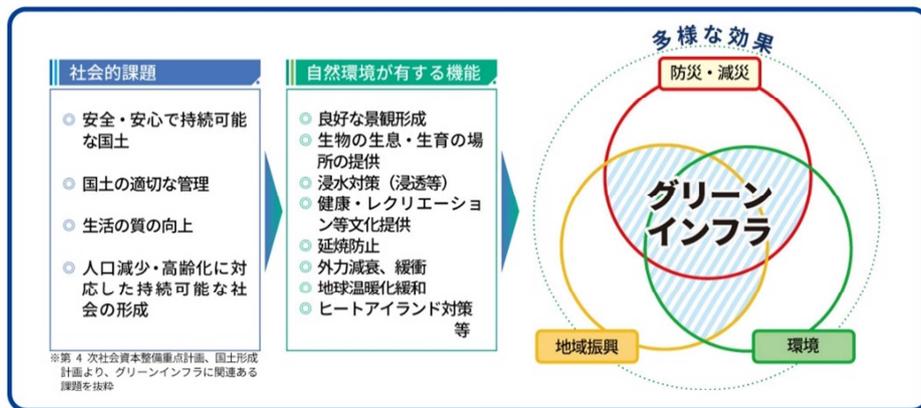
グリーンインフラとは自然環境が有する機能を社会における様々な課題解決に活用しようとする考え方で、昨今、海外を中心に取組が進められ、我が国でもその概念が導入されています。

平成27年度に閣議決定された国土形成計画、第4次社会資本整備重点計画でも、グリーンインフラの取組を推進することが盛り込まれました。

本市でも朝霞市役所前庭やシンボルロードにおいてグリーンインフラを取り入れた公共施設整備が行われています。

また、街路樹や民間施設内の緑、多自然型の河川護岸、開発事業等に設置されてきた浸透ますなども、グリーンインフラのひとつです。今後も道路や公園など公共空間の整備にあたっては、グリーンインフラの導入を促進していきます。

#### 【グリーンインフラとは】



○ 防災・減災や地域振興、生物生息空間の場の提供への貢献等、地域課題への対応

○ 持続可能な社会、自然共生社会、国土の適切な管理、質の高いインフラ投資への貢献

出典：国土交通省 グリーンインフラポータルサイト

### 【シンボルロード（市役所前～朝霞保健所前）におけるグリーンインフラを活用した整備例】

<p>&lt;基地時代からの大径木を保全・活用&gt;</p>	<p>&lt;現場発生材の再利用&gt;</p>
 <p>自然樹形の大イチョウ</p>	 <p>プラタナス群</p>
 <p>根が地中に張れなかった 従前の植栽</p>	 <p>ふとんかごベンチ（石の再利用）</p>
<p>&lt;既存の人工地盤を破砕し自然地盤を復元&gt;</p>	<p>&lt;誰もが歩きやすいユニバーサルデザインの道&gt;</p>
 <p>舗装面</p> <p>アスファルト舗装破砕</p>	 <p>平坦なバリアフリーの道と 野趣ある道</p>
 <p>散策路のチップ舗装 （伐採木の再利用）</p>	 <p>様々な高さの休憩施設 遺構を活用し国産材で整備</p>

出典：朝霞市資料

## ⑥シェアサイクル等を活用した移動ツールの提供（地域公共交通計画 施策の方向性⑤）

朝霞市地域公共交通計画が掲げる12の方向性の施策体系のうちのひとつに「シェアサイクル等を活用した細かい移動ツールの提供」があります。具体的な施策としては、「サイクルポート設置」と「サイクル&バスライドの推進」があり、シェアサイクルについてはシェアサイクル関係事業者との連携によりサイクルポートの設置等を進めていきます。

本市では令和2（2020）年2月末時点でシェアサイクルポート密度が日本一となり、令和3（2021）年10月時点ではさらに増加して126ポートと、シェアサイクルのサービス水準はさらに向上しています。

### 【サイクルポートの設置に関する役割分担】（朝霞市地域公共交通計画より抜粋）

事業主体	実施内容
朝霞市	<ul style="list-style-type: none"><li>・サイクルポートの設置要望（公共交通空白地区内や主要な施設付近、最寄りの路線バス付近等）</li><li>・利用案内の実施（主に高齢者向け）</li></ul>
シェアサイクル関係事業者	<ul style="list-style-type: none"><li>・サイクルポートの設置、維持・管理</li><li>・利用状況等の解析</li><li>・設置依頼や用地提供等の地元との交渉</li></ul>



また、バス路線の分岐点となっている箇所や起終点部、周辺の公共施設や民間施設にサイクルポートを設置して、シェアサイクルと路線バス、市内循環バスを連携させ、移動の快適性の向上を図るほか、より一層の都市の低炭素化に資するため、再生エネルギーの活用にも取り組んでいます。

## ⑦地域公共交通計画との連携

朝霞市地域公共交通計画では、2つの目標に基づき12の方向性の施策体系を策定しています。このうち都市機能や居住の誘導に関連する方向性①～⑧は、立地適正化計画における誘導施策としても位置付け、これを推進していきます。

「(1) 誘導施策の全体像」のうち朝霞市地域公共交通計画に基づく施策は、「地域公共交通計画 施策の方向性①～⑧」と記載しています。

<b>【計画目標Ⅰ】</b> だれもが快適に移動できる地域公共交通体系の実現	
方向性① 公共交通空白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	立地適正化計画の誘導施策としても位置付け
方向性② 総合的な交通情報案内サービスの提供	立地適正化計画の誘導施策としても位置付け
方向性③ 定時性、速達性、安全性を高める通行環境の整備	立地適正化計画の誘導施策としても位置付け
方向性④ 朝霞台駅のエレベーター設置等の交通結節点のバリアフリーの強化	立地適正化計画の誘導施策としても位置付け
方向性⑤ シェアサイクル等を活用した細かい移動ツールの提供	立地適正化計画の誘導施策としても位置付け
<b>【計画目標Ⅱ】</b> 市民・行政・交通事業者等と一体となった持続可能な地域公共交通の実現	
方向性⑥ 路線バスの確保・維持	立地適正化計画の誘導施策としても位置付け
方向性⑦ 市内循環バスの運行計画や弾力的な運行体制の見直し	立地適正化計画の誘導施策としても位置付け
方向性⑧ バス待ち環境の充実	立地適正化計画の誘導施策としても位置付け
方向性⑨ 運転手の確保に向けた対策の実施	(直接の誘導施策でないため記載しない)
方向性⑩ バスの利用促進に向けた意識の醸成	立地適正化計画の誘導施策としても位置付け
方向性⑪ 地域が率先して地域公共交通を守り育てる意識の向上	(直接の誘導施策でないため記載しない)
方向性⑫ 地域公共交通の持続可能性と公共交通空白地区の改善が両立する評価基準等を定め PDCA サイクルによる運行管理の実施	(直接の誘導施策でないため記載しない)

## ⑧都市のスポンジ化対策（低未利用土地利用等指針）

空き地・空き家等の低未利用土地が時間的・空間的にランダムに発生する「都市のスポンジ化」に対応し、コンパクトで賑わいのあるまちづくりの一層の推進を図るため、低未利用土地の有効利用や適切な管理の促進を目指すことが必要です。そのため、「低未利用土地利用等指針」を以下の通り定め、土地の有効活用に向けた助言やコーディネートを行うほか、所有者に対し適切な管理を促します。

### ○利用指針

- ・都市機能誘導区域においては、オープンカフェや広場等の滞留空間、歩行者や来街者の利便を高める施設としての活用を推奨するほか、リノベーションによる空き家や空き店舗等の利活用を促進する。
- ・居住誘導区域においては、リノベーション等による空き家の再生及び良好な居住環境整備のための適切な利用の推奨を図る。

### ○管理指針

- ・空き家の所有者等による、定期的な空気の入替えや清掃等の適切な管理を推進し、管理不全な空き家の発生を抑制する。
- ・空き地における雑草の繁茂及び害虫の発生を防ぐため、所有者等による、定期的な除草やごみの不法投棄の予防措置等の適切な管理を推進する。

### 3 届出制度の運用

#### (1) 誘導施設の立地に係る届出制度

市が都市機能誘導区域外における誘導施設の立地の動きを把握し、各種支援措置等により都市機能誘導区域内への誘導施設の立地を促進するため、都市再生特別措置法に基づく届出制度を運用します。

都市機能誘導区域外の区域で誘導施設を対象に開発行為等を行おうとする場合には、市長への届出が必要となります。

なお、都市機能誘導区域ごとに誘導施設を設定しているため、他方の都市機能誘導区域で設定している誘導施設であっても、当該誘導区域で設定していない場合には届出が必要となります。

また、都市機能誘導区域において、誘導施設を休止、または廃止しようとする場合には、市長への届出をすることが義務づけられています。

#### ① 誘導施設の開発行為等に関する届出

都市再生特別措置法第108条第1項の規定により、誘導施設を有する建築物の建築の用に供する目的で行う開発行為又は当該誘導施設を有する建築物を新築し、若しくは建築物を改築し、若しくはその用途を変更して当該誘導施設を有する建築物とする場合は、これらの行為に着手する30日前までに原則として市長への届出が義務付けられています。

#### 【誘導施設の立地に係る届出制度】

届出制は、市町村が都市機能誘導区域外における誘導施設の整備の動きを把握するための制度。

■届出の対象となる行為(§108①) **重要事項説明(宅地建物取引業法)** 宅地建物取引業協会等の関係団体と連携を図ることが重要  
都市機能誘導区域外の区域で、誘導施設を対象に以下の行為を行おうとする場合には、原則として市町村長への届出が義務付けられている。

##### ○開発行為

誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為を行おうとする場合。

##### ○開発行為以外

- ①誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合
- ②建築物を改築し誘導施設を有する建築物とする場合
- ③建築物の用途を変更し誘導施設を有する建築物とする場合

○都市機能誘導区域外において建築等の際に届出義務が生じるか否かを明確にするため、立地適正化計画において誘導施設を定める場合には、例えば、「病室の床面積の合計が〇〇㎡以上の病院」等のように、対象となる施設の詳細(規模、種類等)についても定めることが望ましい。

○都市再生特別措置法第108条第1項第4号に規定する条例を定めることにより、例えば同一の土地での建替等の一定の行為について届出対象外とすることも可能です。

■届出の時期(§108①) **重要事項説明(宅地建物取引業法)** 宅地建物取引業協会等の関係団体と連携を図ることが重要  
開発行為等に着手する30日前までに届出を行うこととされている。

#### ■届出に対する対応

##### ○都市機能誘導区域内への誘導施設の立地の妨げとはならないと判断した場合

>届出をした者に対して、税財政、金融上の支援措置など当該区域内における誘導施設の立地誘導のための施策に関する情報提供等を行うことが考えられる。

##### ○届出内容どおりの開発行為等が行われた場合、何らかの支障が生じると判断した場合

>開発行為等の規模を縮小するよう調整。 >都市機能誘導区域内の公有地や未利用地において行うよう調整。  
>開発行為等自体を中止するよう調整。 等

#### 不調

○届出をした者に対して、  
・開発規模の縮小  
・都市機能誘導区域内への立地 等

**勧告**  
(都市再生法 §108③)

#### 勧告基準

○必要な場合には、都市機能誘導区域内の公有地の提供や土地の取得についてあせん等を行うよう努めなければならない。(都市再生法 §108④)

出典：立地適正化計画作成の手引き

## ② 誘導施設の休廃止に関する届出

都市再生特別措置法第 108 条の 2 第 1 項の規定により、都市機能誘導区域内において、誘導施設を休止し、又は廃止しようとする日の 30 日前までに、市長への届出が義務付けられています。

### 【誘導施設の休廃止に係る届出制度】

休廃止に係る届出制は、市町村が既存建物・設備の有効活用など機能維持に向けて手を打てる機会を確保するための制度。

#### ■届出の対象となる行為( § 108の2① )

都市機能誘導区域内で、誘導施設を**休止**又は**廃止**しようとする場合には、市町村長への届出が義務付けられている。

○届出義務が生じる誘導施設であることを明確にするため、立地適正化計画において誘導施設を定める場合には、例えば、「病室の床面積の合計が〇〇㎡以上の病院」等のように、対象となる施設の詳細(規模、種類等)についても定めることが望ましい。

都市機能誘導区域

誘導施設: 病院



届出  
必要

#### ■届出の時期( § 108の2① )

誘導施設を休止又は廃止しようとする日の30日前までに、届出を行うこととされている。

○誘導施設を休止する場合の届出をする際に、その後、当該誘導施設を廃止する可能性がある場合には、その旨を休止の届出と併せて市町村長に届け出ることできます。

#### ■届出に対する対応

新たな誘導施設の立地又は立地の誘導を図るため、休止又は廃止しようとする誘導施設を有する建築物を有効に活用する必要があると認める場合

必要に応じて

○届出をした者に対して、建築物の存置 等

**助言・勧告** (都市再生法 § 108の2②)

<助言の例> 休止又は廃止しようとする施設への入居候補者の紹介

<勧告の例> 新たな誘導施設の入居先として活用するため、建築物の取り壊しの中止を要請

市町村が誘導施設の休廃止を事前に把握し、他の事業者の誘致を始める等の取組が可能に

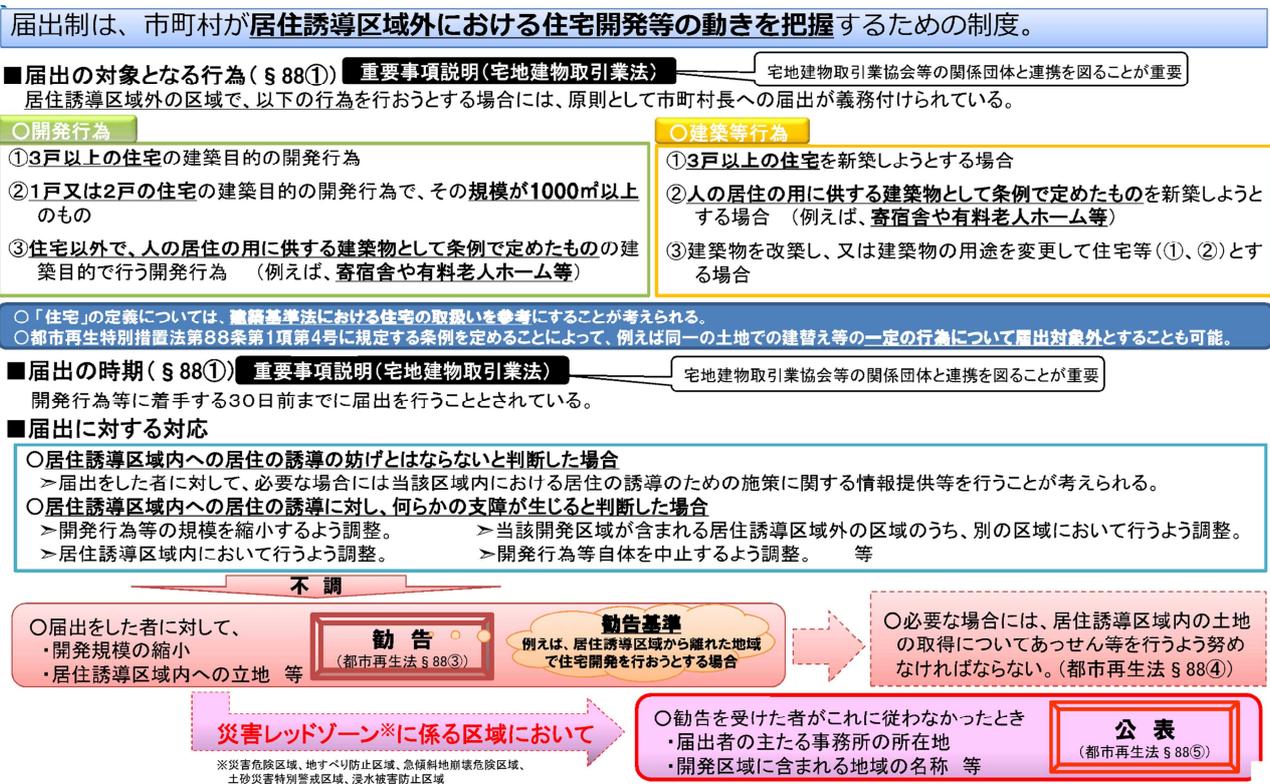
出典：立地適正化計画作成の手引き

## (2) 居住誘導に係る届出制度

市が居住誘導区域外における住宅開発等の動きを把握し、各種支援措置等により居住誘導区域内への居住の誘導を促進するため、法に基づく届出制度を運用します。

具体的には、都市再生特別措置法第88条第1項の規定により、居住誘導区域外の区域で住宅等の建築の用に供する目的で行う開発行為又は住宅等を新築し、若しくは建築物を改築し、若しくはその用途を変更して住宅等とする行為を行おうとする場合は、開発行為等に着手する30日前までに、原則として市長への届出が義務付けられています。

### 【居住誘導に係る届出制度】



出典：立地適正化計画作成の手引き