

## 立地適正化計画の作成について

### 1. 本市における立地適正化計画の目的

本市は、一定程度の人口集積（人口密度）が確保され、鉄道駅を中心として集約的な都市構造となっている。しかし、長期的には人口減少に転じ、少子高齢化も進展することから、持続可能な居住市街地の形成・維持と、すべての市民にとって利便性の高い都市機能の誘導・配置が必要。さらに、都市機能にアクセスするための交通体系の確保により、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現が重要である。

市内は鉄道駅を中心に公共交通のネットワークが形成されていますが、より安全・快適で持続可能な交通体系の構築が求められていることを踏まえ、「地域公共交通計画」が令和3年に策定され、公共交通の利便性や効率性、持続可能性を維持向上させるための施策を推進している。

新型コロナウイルス感染症の影響による、ライフスタイルの変化を積極的に受け止め、朝霞の未来を担う若い世代の呼び込みと定住を促進することや、歩いて暮らせる、居心地が良い空間形成が望まれている。

また、地球温暖化対策、地球環境の負荷の低減のために、低炭素型都市構造の形成に向けた取り組みも重要となっている。

以上を踏まえ、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方に基づく都市づくりを進めるため、地域公共交通計画と連携し、都市機能の維持・充実と、誰もが暮らしやすく安全な居住市街地の形成により、長期的な展望のもとで持続可能な都市構造を形成するため、立地適正化計画を作成するもの。

あわせて、立地適正化計画には、近年の台風や集中豪雨などの自然災害の頻発を踏まえ、災害に強いまちづくりを進めていくための防災指針を定めている。

本計画の作成により国庫補助金の嵩上げのほか、国費充当率（優先度）の優遇措置や立地適正化事業債など、多くの支援措置が公表されている。

### 2. 計画期間

令和4年（2022）年度から令和8年（2046）年度までの24年間

### 3. 主なポイント

- ・**都市機能誘導区域** 都市計画マスタープランにおいて都市拠点に位置づけている朝霞駅周辺、北朝霞・朝霞台駅周辺について、駅を中心とした地域生活の玄関口としての機能強化や商業施設などの立地を図る区域として都市機能誘導区域に設定。
- ・**都市機能補完ゾーン** 市街化調整区域のうち、朝霞駅周辺の基地跡地地区地区計画エリア、北朝霞駅周辺の医療と福祉の拠点エリア、国道254号バイパス沿道エリアについて、本市の公共施設を維持していくために重要な地区であることなどから、都市機能補完ゾーンに設定。
- ・**居住誘導区域** 市街化区域のうち、「居住に適さない区域」（主に防災等の観点）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」を除外したエリアを居住誘導区域に設定。
- ・**誘導施設** 都市機能誘導区域に、立地を誘導すべき施設として、福祉、子育て、商業、業務、文化・交流、行政等に係る都市機能を設定。
- ・**主要な誘導施策**
  - ⇒**都市機能誘導区域内**（溝沼複合公共施設用地等）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。
  - ⇒**届出制度の運用** 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、居住誘導区域外の区域で住宅等の建築の用に供するものについては開発行為に該当する場合は、原則として、

### 4. 公表までの主なスケジュール

- パブリック・コメント（12/23～1/23 ※意見 1名 5件
- 職員コメント（12/23～1/23 ※意見 1名 1件
- 都市計画審議会（1/30）
- 政策調整会議（2/1）
- 庁議（2/10）
- 全員協議会（2/13）
- 公表（3月末）

# 朝霞市立地適正化計画 (案)

令和4年 12月  
朝霞市



# 目次

|                              |            |
|------------------------------|------------|
| <b>第1章 立地適正化計画の必要性</b>       | <b>1-1</b> |
| 1 計画策定の背景と目的                 | 1-1        |
| 2 計画の位置づけ                    | 1-5        |
| 3 上位計画・主な関連計画の概要             | 1-7        |
| <b>第2章 都市構造や防災上の現状と課題</b>    | <b>2-1</b> |
| 1 都市構造上の現状と課題                | 2-1        |
| 2 防災上の現状と課題                  | 2-21       |
| <b>第3章 目指すべき都市の骨格構造と誘導方針</b> | <b>3-1</b> |
| 1 まちづくりの方針（ターゲット）            | 3-1        |
| 2 目指すべき都市の骨格構造               | 3-2        |
| 3 誘導方針（ストーリー）                | 3-4        |
| <b>第4章 都市機能誘導区域</b>          | <b>4-1</b> |
| 1 都市機能誘導区域の設定方針              | 4-1        |
| 2 都市機能誘導区域                   | 4-4        |
| 3 都市機能補完ゾーン                  | 4-6        |
| 4 誘導施設                       | 4-11       |
| <b>第5章 居住誘導区域</b>            | <b>5-1</b> |
| 1 居住誘導区域の設定方針                | 5-1        |
| 2 居住誘導区域                     | 5-5        |
| <b>第6章 誘導施策</b>              | <b>6-1</b> |
| 1 誘導施策の方針                    | 6-1        |
| 2 誘導施策                       | 6-2        |
| 3 届出制度の運用                    | 6-12       |
| <b>第7章 防災指針</b>              | <b>7-1</b> |
| 1 防災指針とは                     | 7-1        |
| 2 災害リスクの分析                   | 7-7        |
| 3 防災・減災まちづくりに向けた課題           | 7-70       |
| 4 防災・減災まちづくりの将来像と取組方針        | 7-81       |
| 5 具体的な防災・減災の取組とスケジュール        | 7-84       |
| 6 目標値の設定                     | 7-96       |

|                     |            |
|---------------------|------------|
| <b>第8章 計画の目標と評価</b> | <b>8-1</b> |
| 1 計画の目標の基本的な考え方     | 8-1        |
| 2 評価指標              | 8-2        |
| 3 計画の評価と見直し         | 8-5        |



# 第1章 立地適正化計画の必要性

## 1 計画策定の背景と目的

### (1) 立地適正化計画策定の背景

全国的な人口減少・少子高齢化や、住宅や都市機能の郊外立地などによる低密度な市街地の拡散のもと、高齢者や子育て世代にとって安心できる健康で快適な生活環境を実現することや、財政面及び経済面において、持続可能な都市経営を可能とすることが、都市づくりの大きな課題となっています。

また、今後人口が停滞、あるいは減少する可能性が大きい中で、持続可能で安全・安心して暮らせる都市づくりを進めるためには、これまでの土地利用規制等で都市をコントロールするだけでなく、量ではなく質の向上を図るために都市を「マネジメント」という新たな視点をもって取り組んでいく必要があります。

こうした中、住宅や医療・福祉施設、商業施設等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民の生活利便性の維持・向上など、福祉や交通などを含めて都市全体の構造を見直す「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えで進めていくことが重視されるようになっていきます。

### 【コンパクト・プラス・ネットワークのねらい】

○都市のコンパクト化は、居住や都市機能の集積による「密度の経済」の発揮を通じて、**住民の生活利便性の維持・向上**、サービス産業の生産性向上による**地域経済の活性化**、行政サービスの効率化等による**行政コストの削減**などの**具体的な行政目的を実現するための有効な政策手段**。

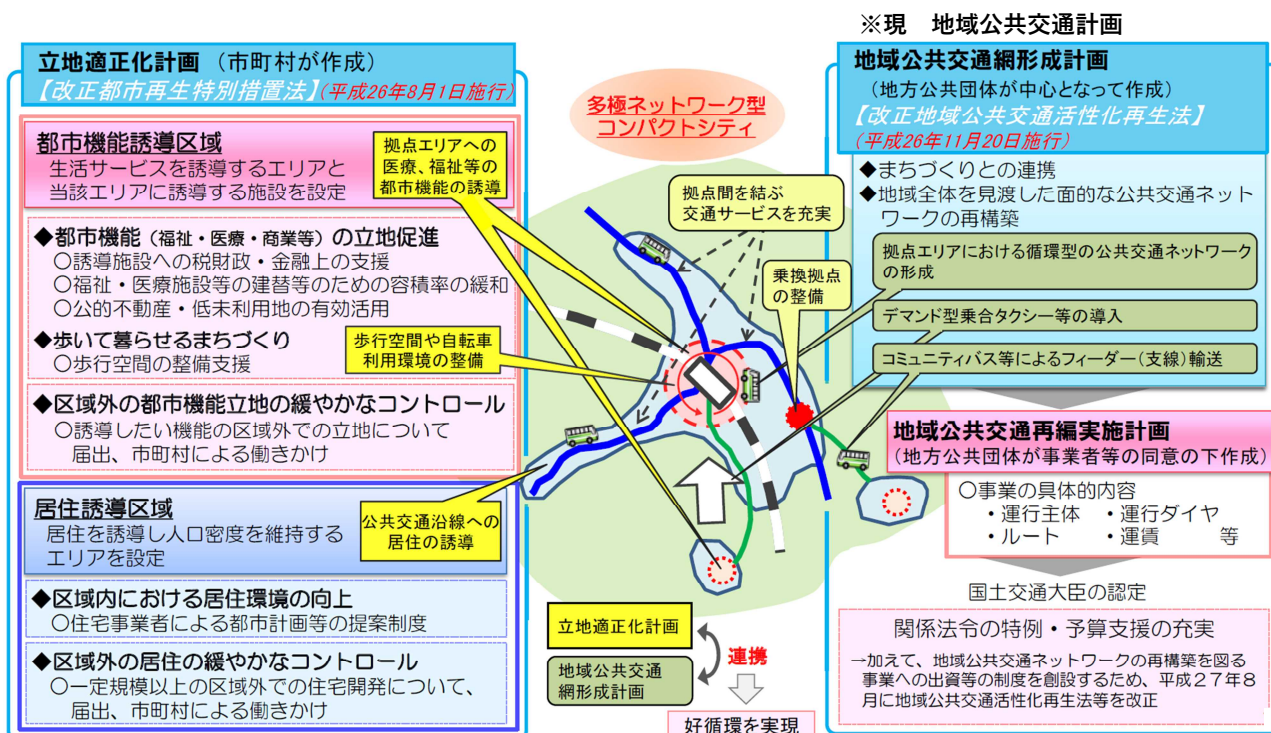


出典：国土交通省資料



以上を背景に、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市づくりを推進するため、「立地適正化計画」（都市再生特別措置法）と「地域公共交通計画」（旧地域公共交通網計画、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）の2つの計画制度が制定されました。

### 【コンパクト・プラス・ネットワークのための計画制度】

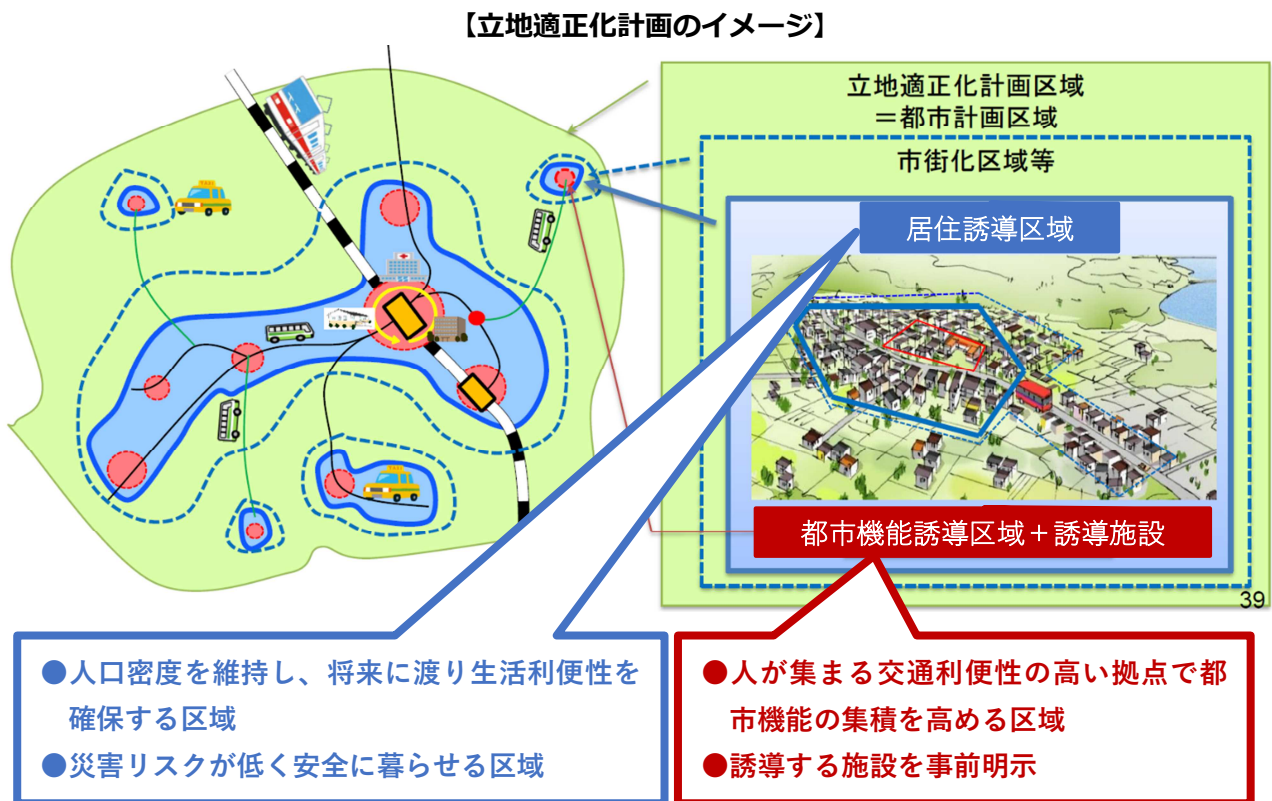


出典：国土交通省資料

## (2) 立地適正化計画の概要

立地適正化計画は、都市計画法を中心とした従来の土地利用の計画に加えて、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方のもと、居住と居住に関わる医療、福祉、商業等の生活利便施設が適切に立地するよう、時間をかけながら緩やかな誘導を図り、公共交通と連携した持続可能でコンパクトなまちづくりを推進する計画です。

具体的には、人々の生活に欠かせない医療・福祉・商業・子育て等のサービスを提供する機能（都市機能）を集約する「都市機能誘導区域」、人口減少下でも適正な区域規模で人口密度を維持することを旨とする「居住誘導区域」等を設定し、これらの区域を公共交通網で結ぶことで、交通利便性・生活利便性の高い「コンパクト・プラス・ネットワーク型都市構造」を形成しようとする計画です。また、近年の台風や集中豪雨などの自然災害の頻発を踏まえた防災まちづくりの指針も示すことが求められています。



出典：国土交通省資料

- 都市機能誘導区域：生活サービス関連等の都市機能（誘導施設）を誘導する区域
- 居住誘導区域：居住を誘導し、人口密度を維持し、コミュニティを持続的に確保する区域
- 誘導施策：建築・開発行為の届出制度（誘導区域外）、立地・誘導に係る各種支援制度
- 防災指針：居住や都市機能の誘導を図る上で必要となる都市の防災に関する機能の確保を図るための指針

### (3) 朝霞市立地適正化計画の目的

本市では、これまでは人口増加基調にあり、市街化区域においては一定程度の人口集積（人口密度）が確保されるとともに、鉄道駅を中心として様々な都市機能が集積しており、一定程度の集約的な都市構造となっています。しかし、長期的には人口は増加から停滞・減少に転じることが想定され、また少子高齢化が進展することも見込まれます。そのため、持続可能な居住市街地の形成・維持と、すべての市民にとって利便性の高い都市機能の誘導・配置が必要といえます。

また、市内は鉄道駅を中心とし、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が、公共交通の徒歩圏外の区域も存在し、今後の高齢化の進展を踏まえ、より安全・快適で持続可能な交通体系の構築が求められています。

こうした動きを受けて、「朝霞市地域公共交通計画」が令和3（2021）年に策定され、公共交通の利便性や効率性、持続可能性を維持向上させるための施策を推進しています。

さらに、新型コロナウイルス感染症の影響により、在宅勤務やテレワークの進展、働く場と居住の場の近接や融合、多様なライフスタイルに応じた生活サービスのニーズの高まり等により、身近な生活環境の向上を望む意識が強まっています。こうした変化を積極的に受け止め、朝霞の未来を担う若い世代の呼び込みと定住を促進することや、歩いて暮らせる、居心地が良い空間形成が望まれます。

また、地球温暖化対策、地球環境の負荷の低減のために、低炭素型都市構造の形成に向けた取り組みも重要となっています。

以上を踏まえ、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方に基づく都市づくりを進めるため、地域公共交通計画と連携し、都市機能の維持・充実と、誰もが暮らしやすく安全な居住市街地の形成により、長期的な展望のもとで持続可能な都市構造を形成するため、朝霞市立地適正化計画を作成するものです。

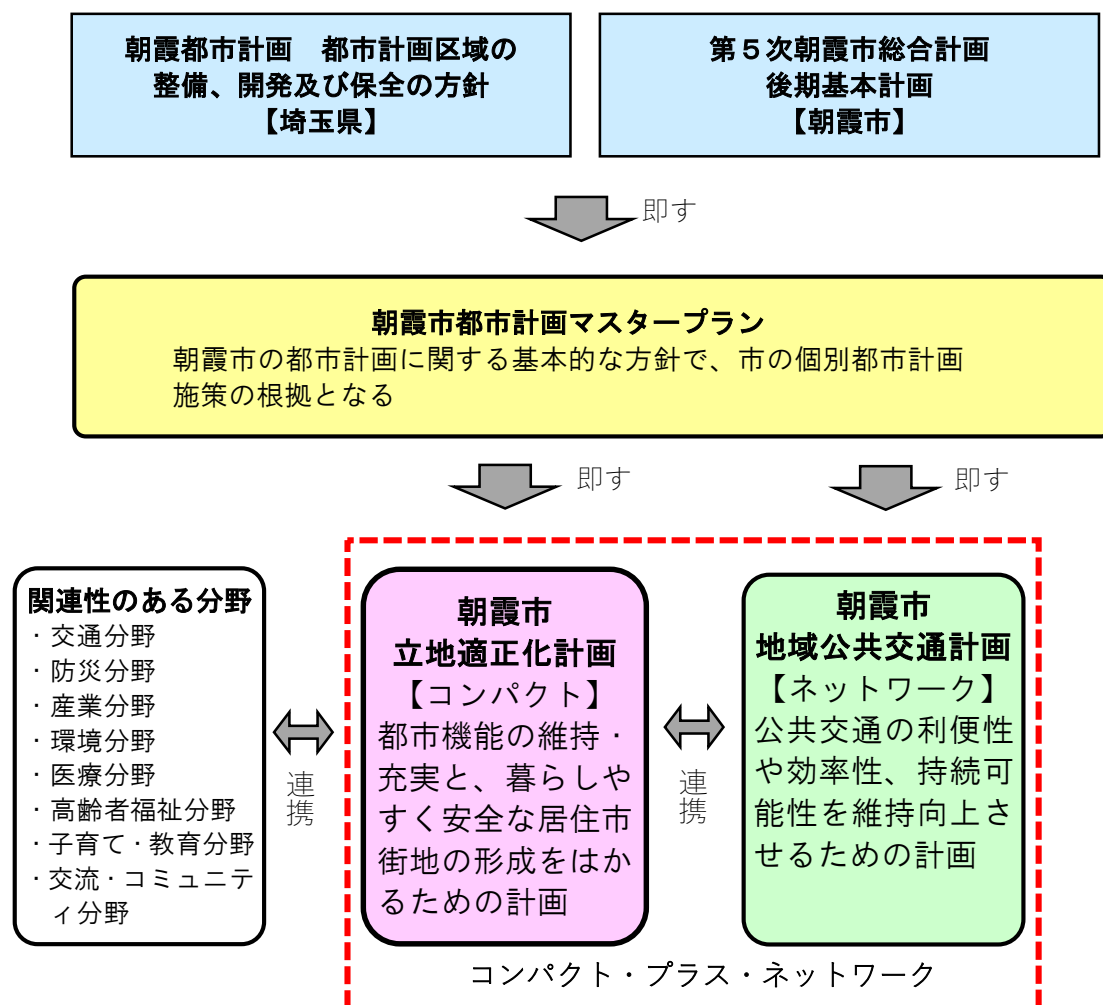
## 2 計画の位置づけ

### (1) 朝霞市立地適正化計画の位置づけ

朝霞市立地適正化計画は、総合計画（第5次朝霞市総合計画後期基本計画）及び都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）に即して策定した朝霞市都市計画マスタープランに即し、都市全体を見渡した包括的なマスタープランとしての性質を有します。

立地適正化計画においては、本市における今後の人口減少・少子高齢化に対応したまちづくりを進め、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市構造の形成に資する具体的な区域や施策を定めるため、朝霞市地域公共交通計画と連携を図るとともに、居住・都市機能に関わる幅広い分野を包含したコンパクトなまちづくりを推進するため、交通、防災、産業（商業等）、環境、医療、高齢者福祉、子育て等の分野と連携を図るものとしします。

#### 【朝霞市立地適正化計画の位置づけ】



## (2) 計画の対象区域と目標年次

立地適正化計画は、都市再生特別措置法第 81 条の規定により、都市計画区域内の区域について作成することができることされており、本計画は朝霞都市計画区域（朝霞市全域）を対象とします。

また、立地適正化計画は、「おおむね 20 年後の都市の姿を展望することが考えられる（「都市計画運用指針」（国土交通省）より）」とされていることから、計画の目標年次はおおむね 20 年後の令和 27（2045）年とします。

なお、社会情勢の変化や関連する法令・制度の改正、立地適正化計画の分析及び評価により新たな対応が生じた場合は、必要に応じて計画の見直しを検討します。見直し時期については、上位計画である都市計画マスタープランと整合を図るものとしてします。

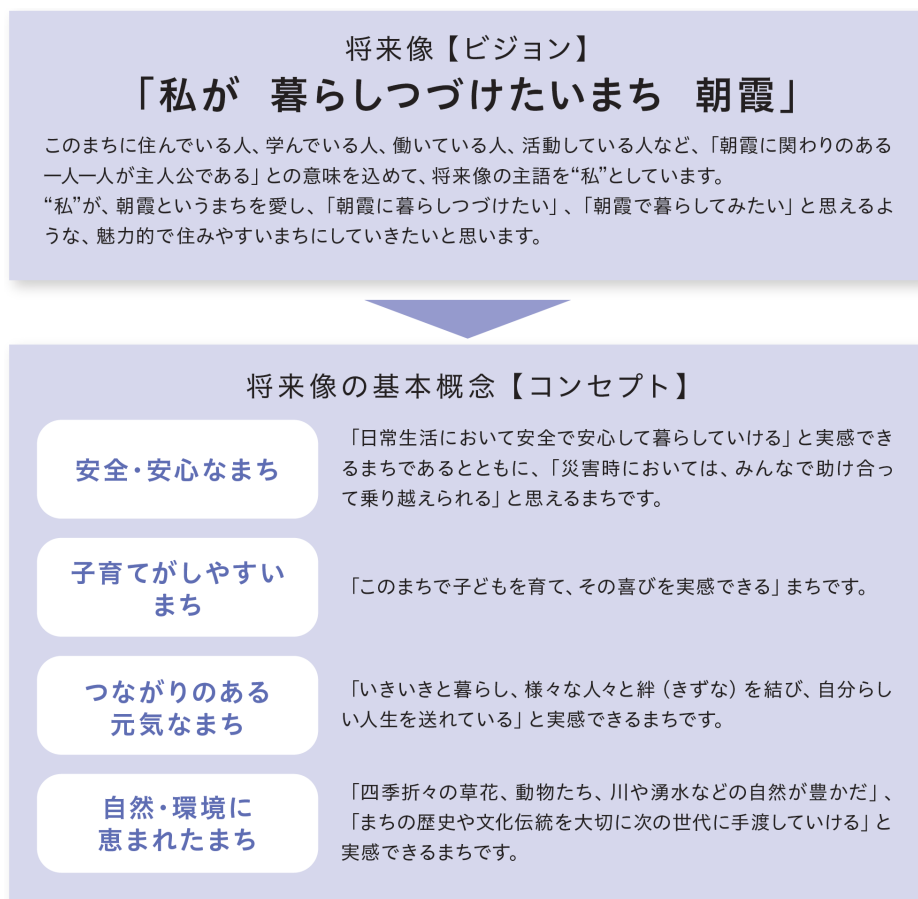
### 3 上位計画・主な関連計画の概要

#### (1) 第5次朝霞市総合計画後期基本計画（令和3（2021）年3月策定）

総合計画は朝霞市における行政運営の最上位計画であり、本市の全ての住民や事業者、行政が行動するための基本的な指針となるものです。

○目指年次：令和3（2021）年度から令和7年（2025）年度

○将来人口：令和7（2025）年 約14.7万人



#### (2) 朝霞都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（令和4(2022)年決定）

都市計画区域マスタープランとも呼び、埼玉県が策定するものです。都市計画の目標や区域区分の決定、主要な都市計画の決定の方針について定めています。

○目指年次：令和12（2030）年

○将来人口：令和12（2030）年に都市計画区域・市街化区域ともに133.7千人

○市街化区域面積：令和12（2030）年におおむね1,078ha

○都市づくりの基本理念

- ・ コンパクトなまちの実現
- ・ 地域の個性ある発展
- ・ 都市と自然・田園との共生

### (3) 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

朝霞市都市計画マスタープランは、都市計画法第 18 条の 2 に基づき策定する、朝霞市における都市計画の基本的な方針です。立地適正化計画は都市計画マスタープランのうち、都市機能の維持・充実と、暮らしやすく安全な居住市街地の形成を図るものです。そのため立地適正化計画は都市計画マスタープランの一部と言えます。

○目指年次：平成 28（2016）年から令和 7（2025）年

○将来像、コンセプト、将来都市構造

#### 1 将来像（ビジョン）

私が 暮らしてつづきたいまち 朝霞

#### 2 将来像の基本コンセプト（コンセプト）

安全・安心なまち

子育てがしやすいまち

つながりのある元気なまち

自然・環境に恵まれたまち

#### 3 将来のまちの骨格（将来都市構造）

都市機能の集積や自然環境の保全の核となる「拠点」、将来像の基本コンセプトの実現に向けたまちづくりに先導的に取り組む「地区」、交通及び自然環境の骨格を形成する「都市軸」、土地利用方針を表す「ゾーン」をそれぞれ設定します。

### (4) 朝霞市地域公共交通計画（令和 3（2021）年 2 月策定）

「コンパクト・プラス・ネットワーク」のうち立地適正化計画はコンパクトを担うものですが、立地適正化計画と両輪となって「ネットワーク」を担うものが「朝霞市地域公共交通計画」です。

○目指年次：令和 3（2021）年から令和 7（2025）年

○基本的な方針と計画目標

#### 基本的な方針

～市民のいきいきとした暮らしを支えつづける便利で快適な地域公共交通～

“私が 暮らしてつづきたいまち 朝霞”

#### 計画目標 I

##### だれもが快適に移動できる地域公共交通体系の実現

- ・買物や通院、通勤、通学など日常生活の移動を支えるための便利で快適な交通ネットワークの形成
- ・公共交通空白地区を改善し、市内のネットワークの構築
- ・交通結節点等におけるバリアフリー化の推進

#### 計画目標 II

##### 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

- ・公共交通を維持、発展させていくためには、行政だけの取り組みでは限界があるため、市民や交通事業者等と一体となって「守り、支え、育てる」持続可能な公共交通の仕組みの構築
- ・低炭素社会の実現に資する環境共生型の公共交通ネットワークの構成

## 第2章 都市構造や防災上の現状と課題

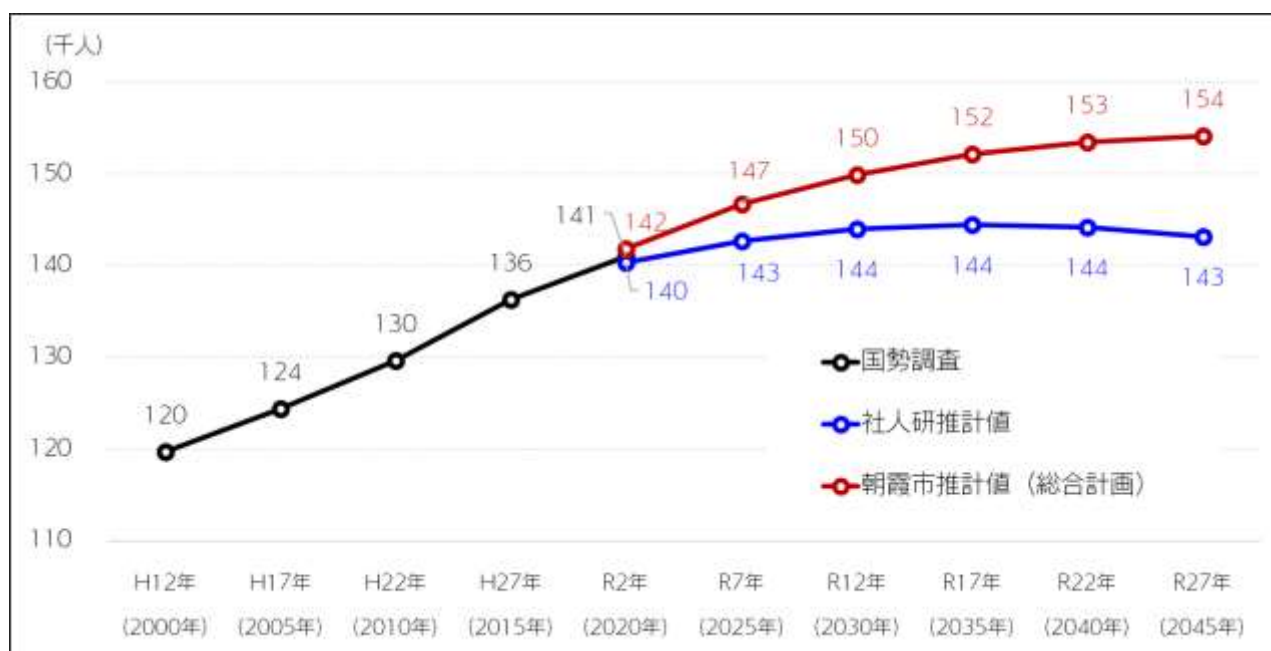
### 1 都市構造上の現状と課題

#### (1) 人口・高齢化の見通し

本市の人口は増加基調にあります。第5次朝霞市総合計画後期基本計画における推計値（以下、総合計画推計値）では概ね30年後の令和32（2050）年をピークに人口減少に転じる見通しとなっていますが、国立社会保障・人口問題研究所（以下、社人研）推計値では5年以上早くピークが到来する見通しとなっています。立地適正化計画は人口減少を前提とした都市構造を目指すための計画であることから、本計画においては、より早く人口減少局面が訪れる厳しい推計値である社人研の推計値を用いることとします。合わせて、様々な政策の実施によって推計値より人口が増加する効果も想定されますが、本計画においてはその効果は見込まないものとします。

なお、高齢化率は年々増加しており、総合計画推計によると、人口ピークとなる令和32（2050）年には約28%に達する見通しとなっています。

【朝霞市の将来人口（総合計画推計値と社人研推計値の比較）】



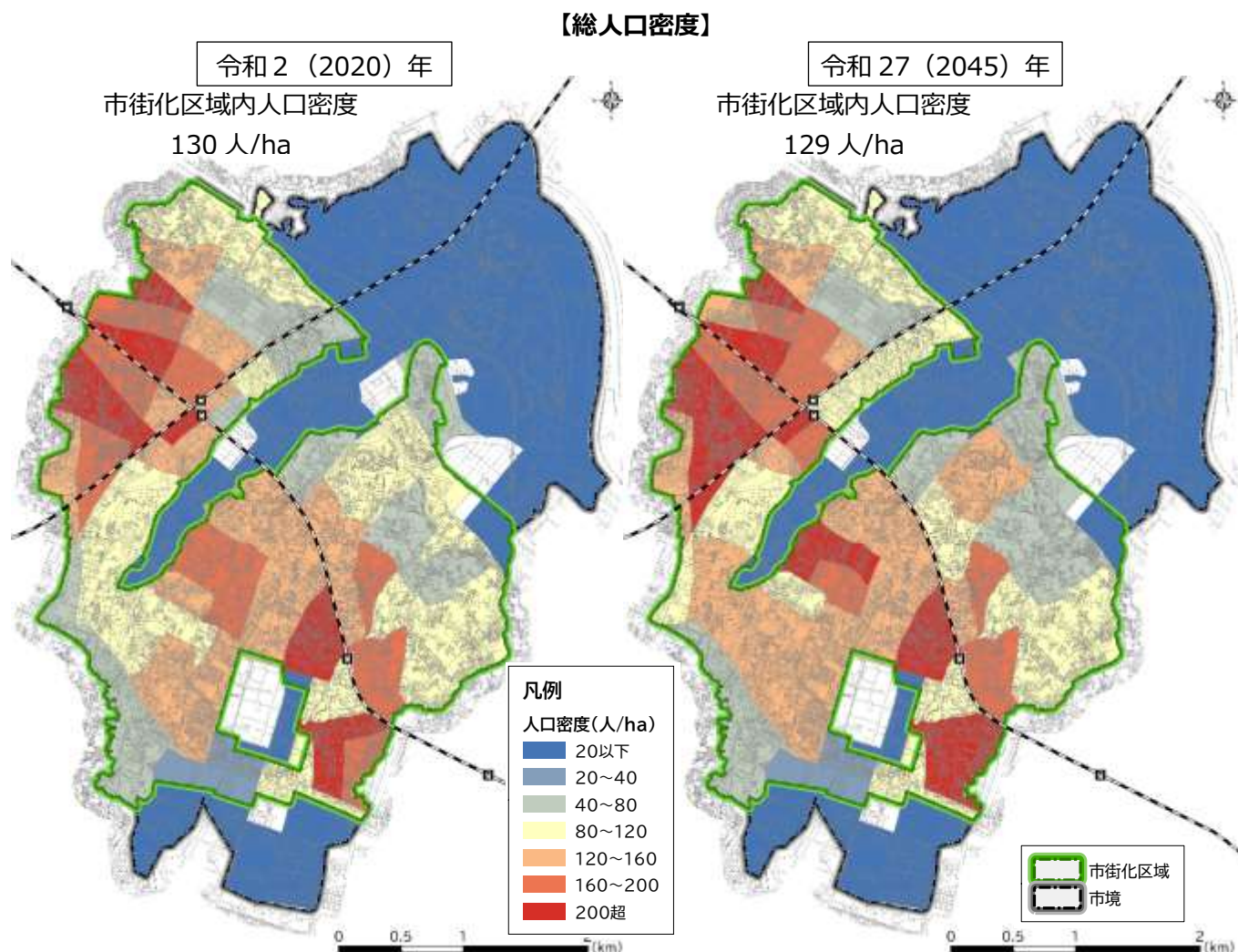
出典：実績値は国勢調査、推計値は総合計画・社人研における推計結果



## (2) 人口密度

市街化区域内人口密度は、令和 2（2020）年で約 130 人/ha で、その後の人口増加基調を反映し、令和 27（2045）年において約 129 人/ha と、高い人口密度を維持するものと見込まれます。

地域別では、令和 2（2020）年は鉄道駅周辺や旧来の市街地（昭和 40（1965）年 D I D）で 160 人/ha 以上の特に高い地域が集中しています。令和 27（2045）年でもおおむね令和 2（2020）年水準以上の密度を維持し、ほとんどの区域で D I D の密度基準（40 人/ha）を大きく上回っていることから、集約的な人口集積市街地が維持されると見込まれます。



出典：国勢調査。将来推計は「将来人口・世帯予測ツール V2（H27 国調対応版）」（国土技術政策総合研究所）を用いた小地域毎の推計値

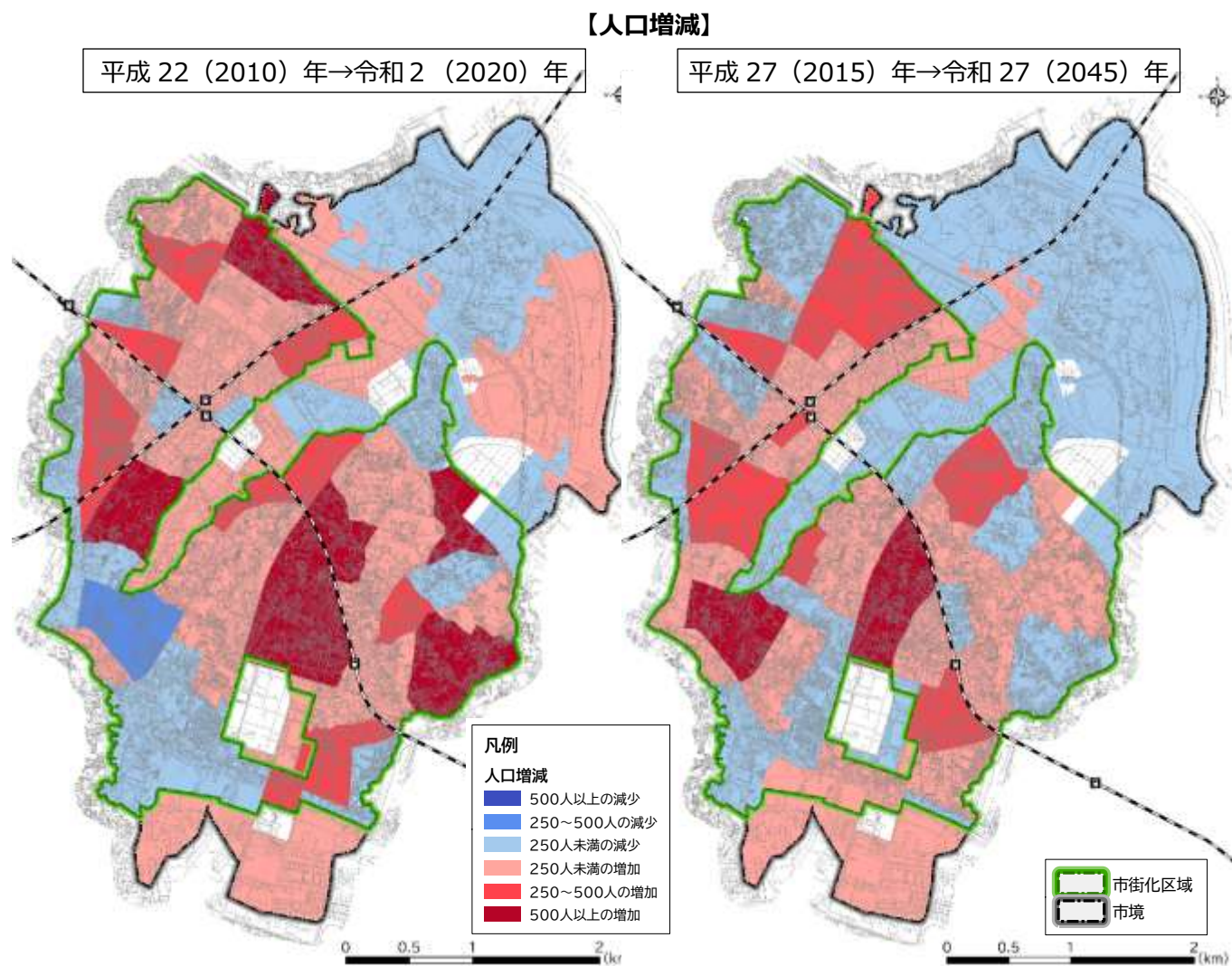
### 参考：「将来人口・世帯予測ツール V2（H27 国調対応版）」を用いた将来推計について

国土技術政策総合研究所が開発したソフトであり、国勢調査の小地域人口・世帯データを用いて、コーホート法により将来人口予測を行うものです。平成 27 年国勢調査による小地域ごとの人口データを用いて、小地域ごとに将来人口の予測値を算出しています。

なお、現況値、将来推計ともに小地域ごとに着色しているため、小地域より細かい地域で見た場合には、実態と異なる場合があります。

地域別の人口増減は、平成 22（2010）年から令和 2（2020）年の 10 年間の実績値では、鉄道駅周辺（特に朝霞駅周辺）で顕著に増加しているのに対し、市街化区域縁辺部などで人口が減少した地域がみられます。

一方、令和 2（2020）年から令和 27（2045）年の予測値では、駅周辺での増加がやや鈍化するとともに、駅周辺以外で増加が顕著な区域が発生すると見込まれます。

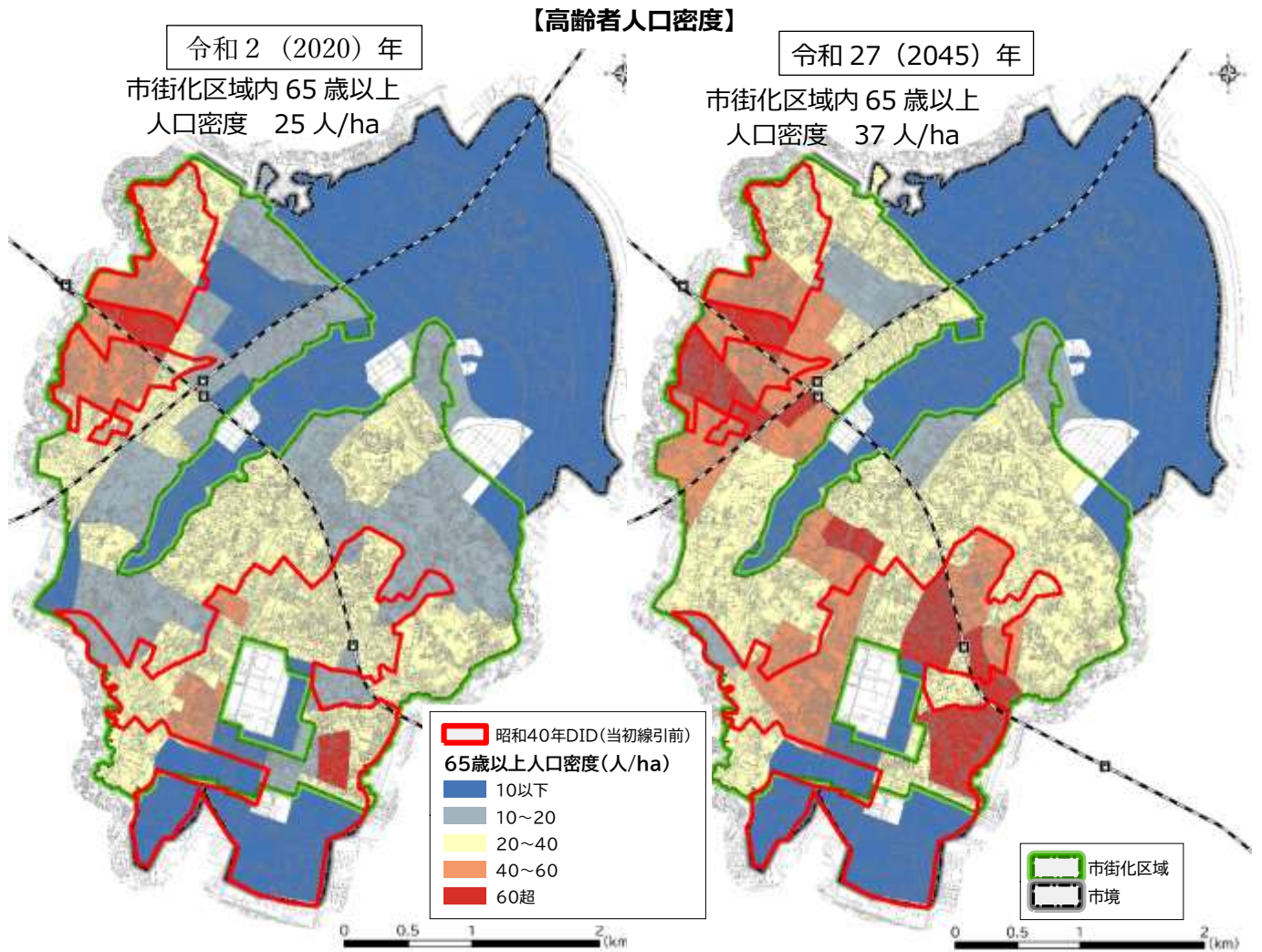


出典：国勢調査。将来推計は「将来人口・世帯予測ツール V2（H27 国調対応版）」（国土技術政策総合研究所）を用いた小地域毎の推計値

### (3) 高齢者人口

市街化区域内高齢者(65歳以上)人口密度は、令和2(2020)年は25人/haで、令和27(2045)年には約1.5倍の37人/haと大きく増加する見通しです。

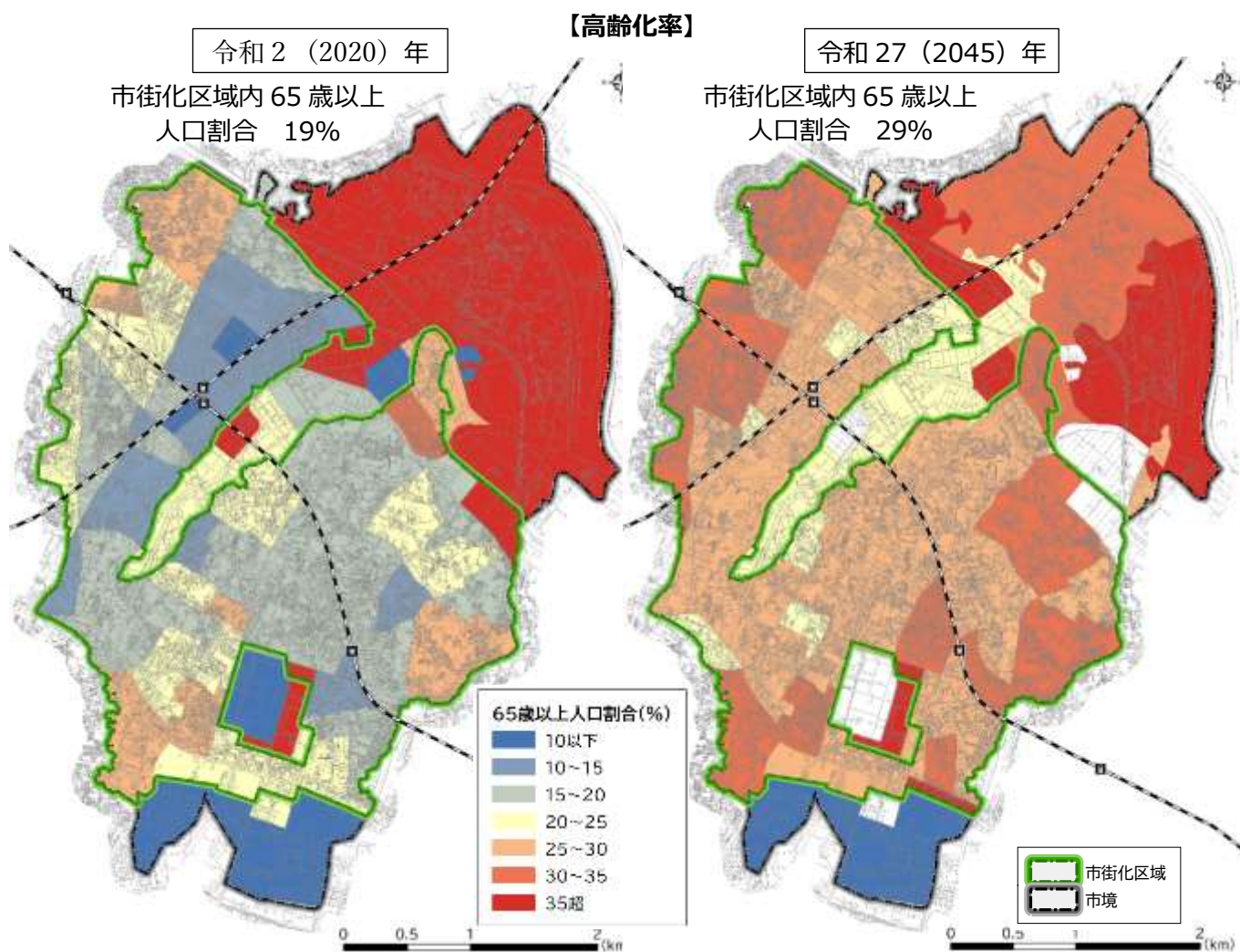
令和27(2045)年には特に駅周辺や旧来の市街地において、40人/ha以上の区域が多数発生し、市街化区域内ほぼ全域で20人/ha以上となる見込みです。



出典：国勢調査。将来推計は「将来人口・世帯予測ツール V2 (H27 国調対応版)」(国土技術政策総合研究所)を用いた小地域毎の推計値

高齢化率（総人口に対する 65 歳以上人口の割合）は、令和 2（2020）年では北部の市街化調整区域（内間木地区）では 35%以上と高い高齢化率となっていますが、市街化区域内では 20%以下の区域が半分以上となっています。

しかし、令和 27（2045）年においては市街化区域内でも大部分が高齢化率 25%以上となり、30%以上の区域も発生し、市街化区域内での高齢化の進展が顕著となる見通しです。



出典：国勢調査。将来推計は「将来人口・世帯予測ツール V2（H27 国調対応版）」（国土技術政策総合研究所）を用いた小地域毎の推計値

#### (4) 生活サービスの利便性

市民が日常的に利用する商業施設、医療施設、福祉施設、子育て支援施設、公共施設を対象として、これらの徒歩圏での利用圏を抽出し、評価します。なお、徒歩圏範囲は、健常者及び高齢者を対象として、徒歩でおおむね10分の圏域として、800m圏、500m圏の2パターンを抽出しました。（「都市構造の評価に関するハンドブック」（国土交通省）を参考に設定。）

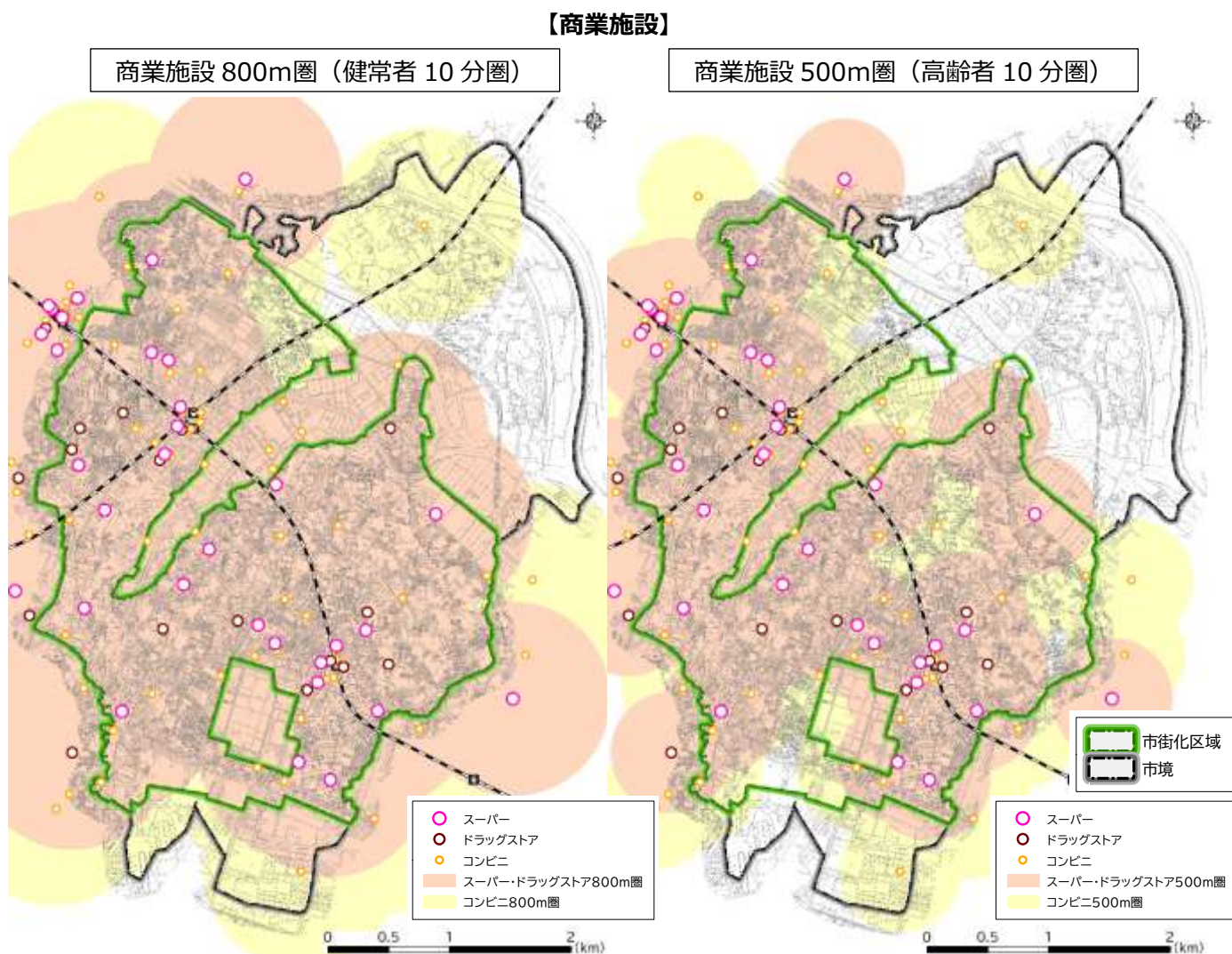
##### ① 商業施設

商業施設は、市民が日常的に食料品・日用品等の買物を行うスーパー、ドラッグストア、コンビニを対象とします。

立地状況は、市内鉄道駅及び隣接する志木駅周辺に集積するほか、市内に点在しています。

800m圏では、スーパー、ドラッグストアで市街化区域内がほぼカバーされており、市街化区域内では概ね徒歩圏で食料品、日用品の購入可能な環境が整っています。

500m圏では、スーパー、ドラッグストアでは市街化区域内の一部が徒歩圏から外れますが、これらの区域でもコンビニの徒歩圏に含まれており、日常的な商業サービスの利用は充足されています。



（施設データはiタウンページおよびインターネット検索により収集。令和4（2022）年3月時点）

## ② 医療施設

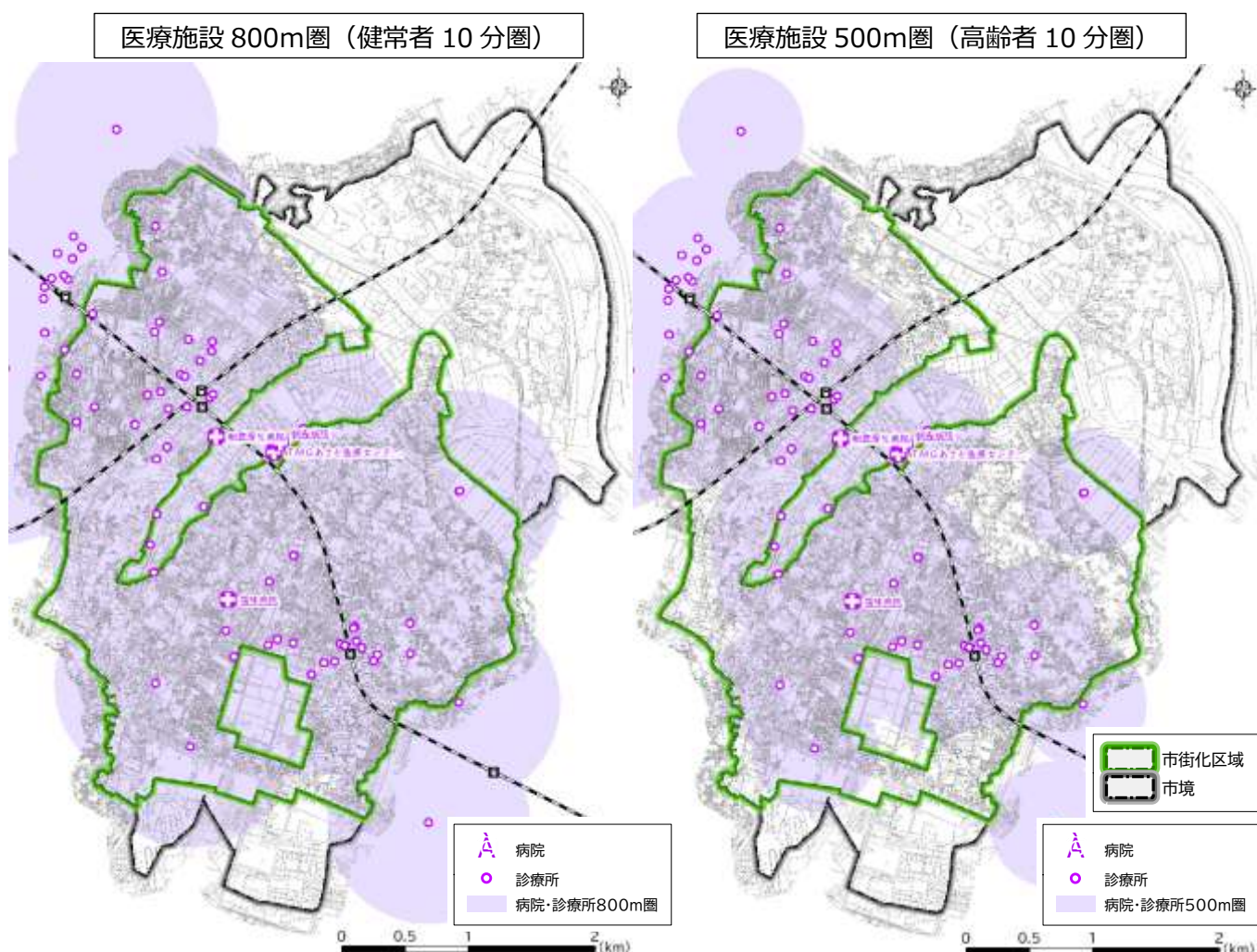
医療施設は、病院及び診療所（内科、外科、小児科、産科）を対象とします。

立地状況は、病院は、塩味病院は市街化区域内ですが、TMG あさか医療センター及び朝霞厚生病院は市街化区域に隣接した市街化調整区域に立地しています。診療所は市内鉄道駅及び隣接する志木駅周辺に集積しています。

800m圏では、市街化区域内はほぼカバーされており、利便性が高いといえます。

500m圏では、根岸台の一部や市街化区域縁辺部の一部などが徒歩圏から外れるものの、おおむね市街化区域はカバーされています。

### 【医療施設】



(市内の医療施設は市内の病院・診療所一覧(令和3(2021)年2月時点 歯科を除く)を地図化したもの、市外の医療施設は埼玉県医療機能情報提供システムより抽出した令和4(2022)年3月時点のデータ)

### ③ 福祉施設

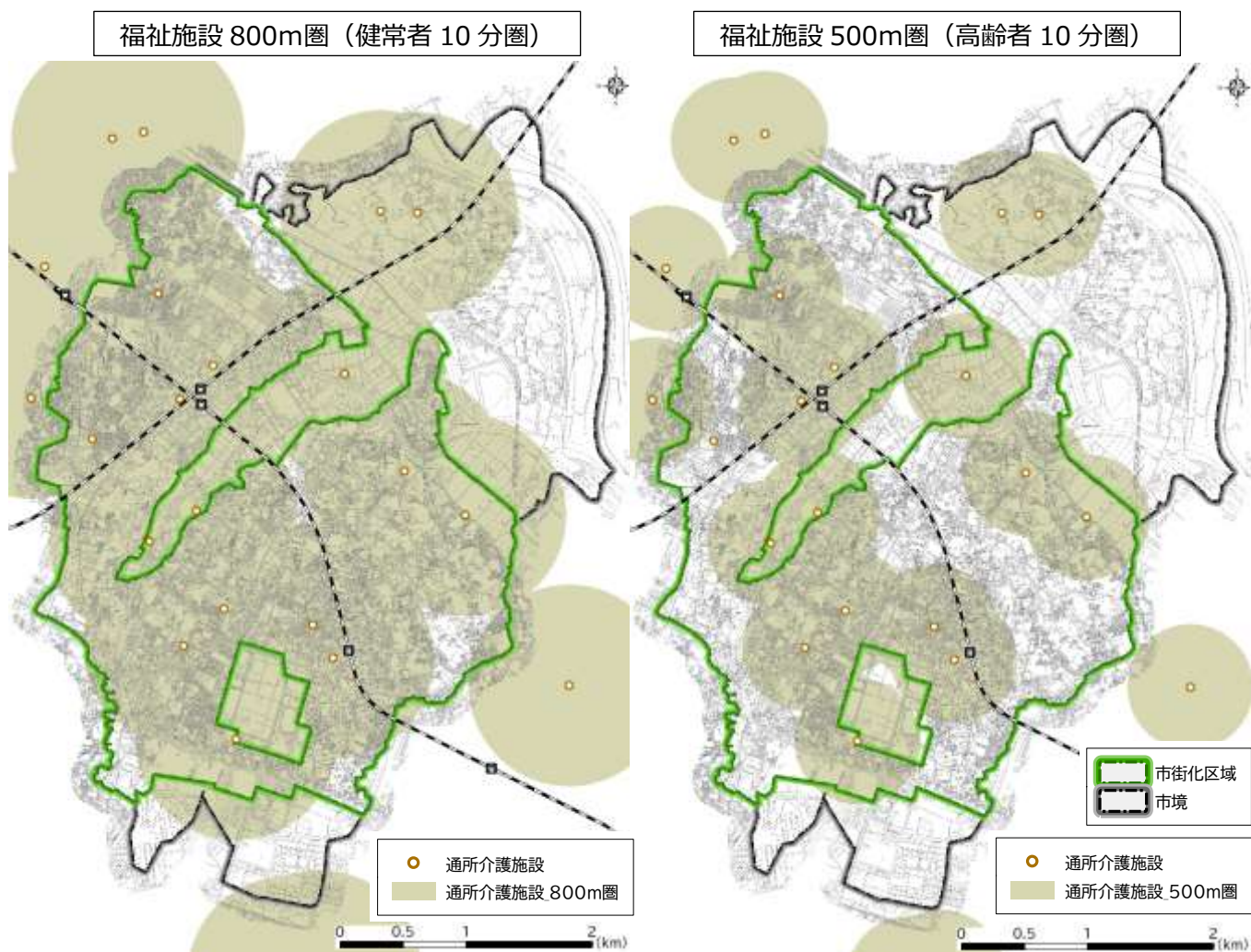
福祉施設は、通所介護施設（デイサービス等）を対象とします。

立地状況は、市街化区域だけでなく、市街化調整区域にも点在しています。

800m圏では、市街化区域内はほぼカバーされています。

500m圏では、市街化区域内で徒歩圏（高齢者 10 分圏）から外れる区域もかなり存在します。ただし、多くの通所介護施設の利用においては車による送迎サービスで利用者の利便を確保しています。

#### 【福祉施設】



（デイサービス等の通所介護施設を対象とし、埼玉県介護事業所・生活関連情報検索システムより抽出した令和4（2022）年3月時点のデータ）

#### ④ 子育て支援施設

子育て支援施設は、幼稚園、保育所、認定こども園、地域型保育施設、家庭保育室を対象とします。

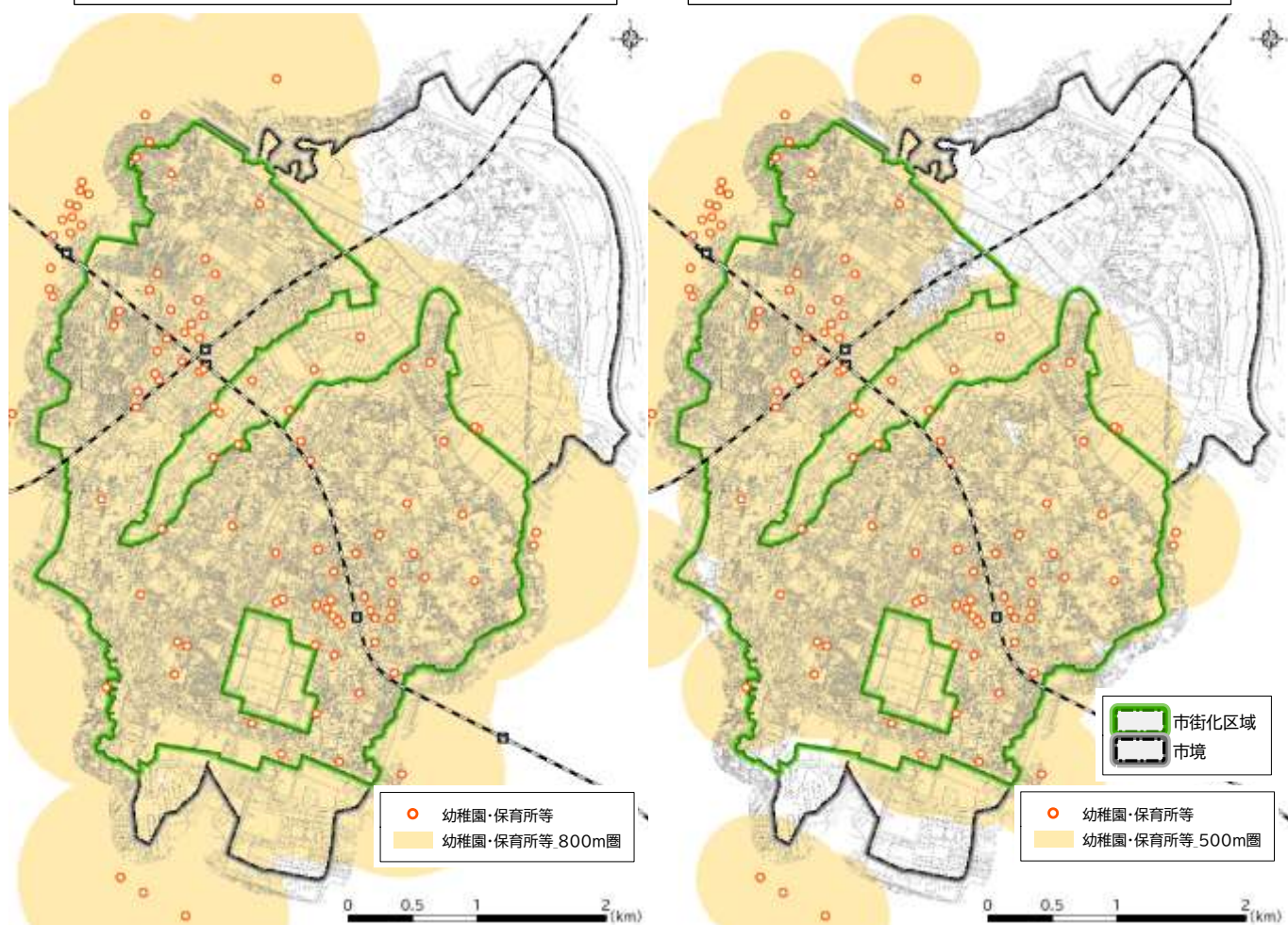
立地状況は、鉄道駅周辺のみならず市街化区域内を中心に広く立地しています。

これにより、800m圏、500m圏ともに市街化区域内はカバーされています。

#### 【子育て支援施設】

子育て支援施設 800m圏（健常者 10 分圏）

子育て支援施設 500m圏（高齢者 10 分圏）



（幼稚園、保育所、認定こども園、地域型保育施設、家庭保育室を対象とし、朝霞市 HP 等より抽出した令和 4（2022）年 3 月時点のデータ）



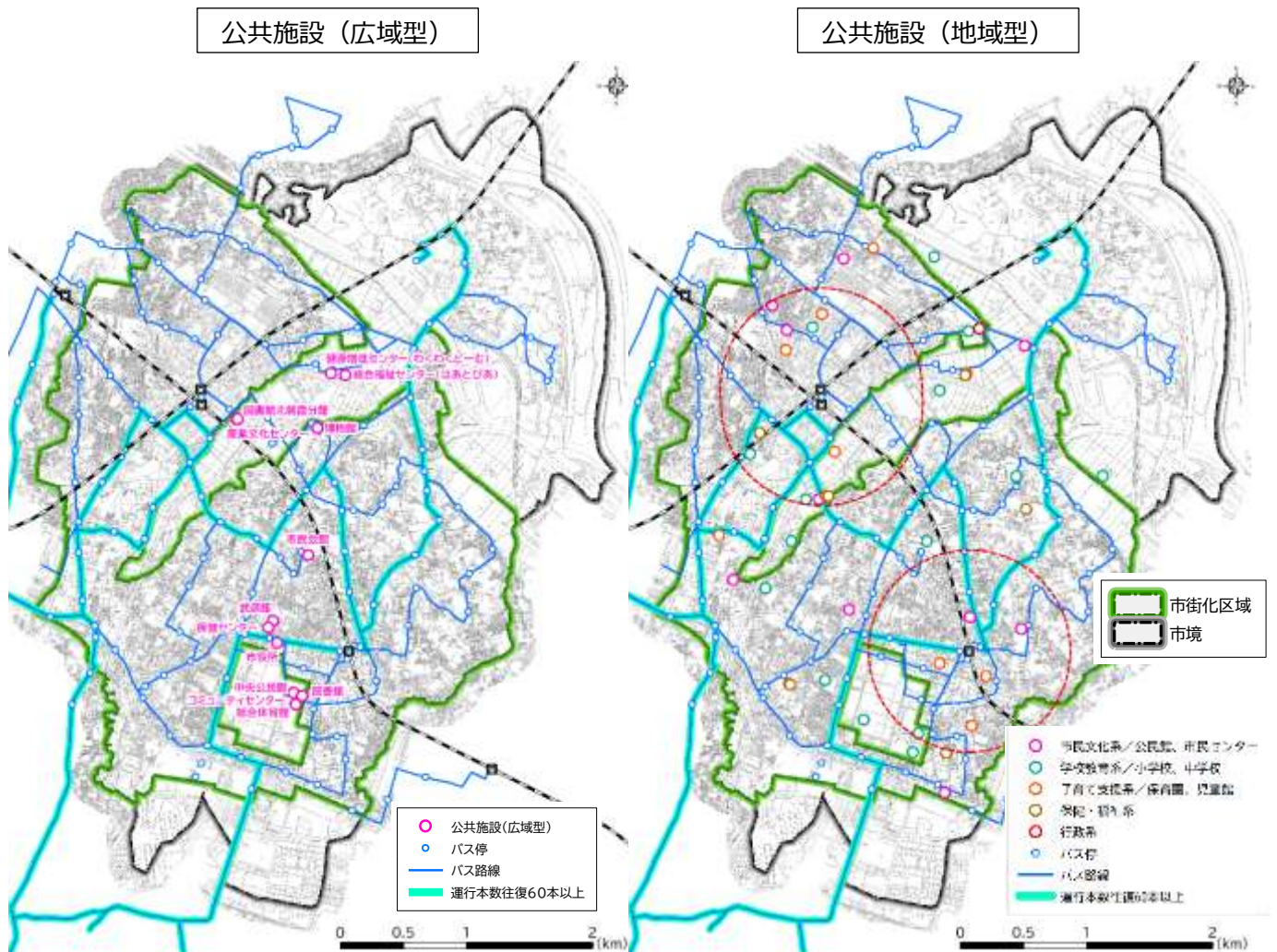
## ⑤ 公共施設

公共施設は、広く市民に利用される広域型の公共施設（下図に施設名を明記）及び身近な利用が主体の地域型の公共施設（下図の凡例に具体的な区分を明記）を対象とします。

広域型の公共施設は、交通の結節点となる鉄道駅から 800m 圏域内におおむね立地していますが、北朝霞駅周辺では、圏域から外れた地区に施設が立地しています。特に北朝霞駅の西部地区においては、朝霞駅周辺に比べて公共施設が少ない状況です。

地域型の公共施設は、地域コミュニティの利用が主体であり、市街化区域内に広く分布していますが、一部において、保健・福祉系施設（老人福祉センター等）や子育て支援系施設（児童館等）が少ない地域も見られます。

### 【公共施設】



注：赤破線の円は鉄道駅から 800m 圏

（市民ハンドブックあさか及び朝霞市 HP 等より抽出した令和 4（2022）年 3 月時点のデータ）

## ⑥ 生活サービス施設の徒歩圏カバー率

以上に整理した各種生活サービス施設の市街化区域内における徒歩圏カバー率をまとめると下表のようになります。

商業、医療、福祉、子育て支援施設ともに市街化区域における徒歩圏カバー率は9割以上を占めており、現況市街地においては、高い水準の生活サービスが確保されているといえます。

【各種生活サービス施設の徒歩圏カバー率（市街化区域内）】

| 生活サービス施設 |                              | 徒歩圏カバー率<br>(市街化区域) | 備考      |
|----------|------------------------------|--------------------|---------|
| 商業施設     | スーパー、ドラッグストア                 | 96.2%              | 施設800m圏 |
|          | スーパー、ドラッグストア、コンビニ            | 100.0%             | 施設800m圏 |
| 医療施設     | 病院、診療所（歯科以外）                 | 96.2%              | 施設800m圏 |
| 福祉施設     | 通所介護施設                       | 92.5%              | 施設800m圏 |
| 子育て支援施設  | 幼稚園、保育所、認定こども園、地域型保育施設、家庭保育室 | 100.0%             | 施設800m圏 |

### ⑦ 駅周辺の商業機能

平成 27 年度埼玉県広域消費動向調査により自市内購買率を近隣市と比較すると、本市は全買物品目で最も低く、市外への買い物依存度が高いことが伺えます。

また、第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査によると、鉄道駅を含む地区（集計ゾーン）では、買い物等の私事目的行動が地区内で完結している割合は 4 割弱で、朝霞市全体と同程度となっています。駅周辺において商業施設が集積しているとはいえ、駅周辺の商業依存度は高くはないことが想定されます。特に北朝霞駅・朝霞台駅周辺地区においては市外の割合が高く、近接する志木駅や新座駅周辺等への流出度合いが相対的に高いといえます。

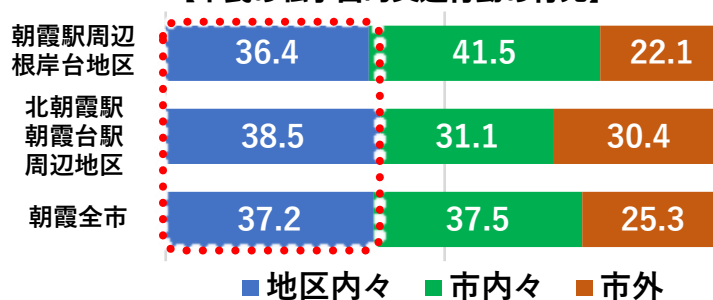
【自市内購買率の近隣市比較】

| 品目毎の<br>自市内購買率 | 朝霞市   | 志木市   | 和光市   | 新座市<br>(志木駅<br>含む) |
|----------------|-------|-------|-------|--------------------|
| 全買物品目          | 43.8% | 47.3% | 53.4% | 64.3%              |
| 食料品,日用品        | 78.8% | 87.0% | 77.4% | 83.6%              |
| 洋服,衣料品         | 26.7% | 29.6% | 43.5% | 54.1%              |
| 家族で買物を楽しむ      | 14.7% | 13.4% | 21.0% | 28.4%              |

凡例： 1位 2位 3位 4位

出典：平成 27 年度埼玉県広域消費動向調査（平成 28（2016）年 3 月）

【市民の私事目的交通行動の行先】



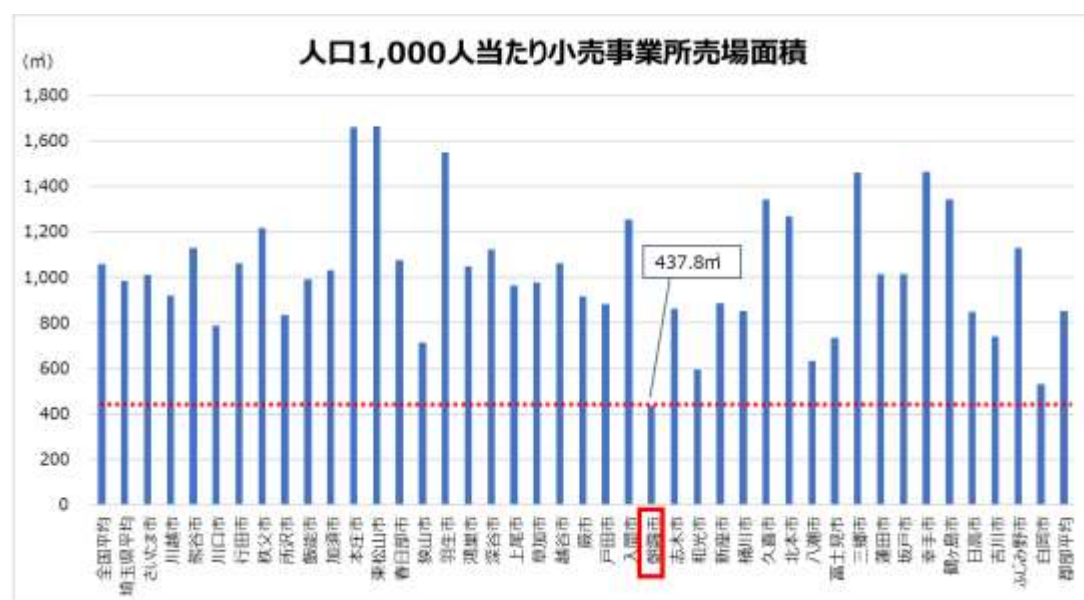
出典：第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査（平成 30（2018）年）

### ⑧ 他市と比較した本市商業機能の集積状況

平成 28 年経済センサスのデータをもとに、本市の小売商業機能の集積状況を県内他都市や県平均、全国平均と比較します。

人口 1,000 人当たりの小売事業所数と小売事業所売場面積を比較すると、本市は県内でも特に乏しい自治体のひとつとなっています。

このような状況が「⑦駅周辺の商業機能」で述べた志木駅や新座駅周辺等への流出の要因の一つになっているとも言え、駅周辺を中心に小売をはじめとする商業機能を集積していくことが求められます。



(注) 小売事業所には以下の種類の小売業を含んでいる

| 種別             | 種類  |
|----------------|---|
| 各種商品小売業        | 百貨店、総合スーパー 等                                  |
| 織物・衣服・身の回り品小売業 | 呉服・服地・寝具、男子服小売業、婦人・子供服小売業、靴・履物 等              |
| 飲食物品小売業        | 各種食料品小売業、野菜・果実小売業、食肉小売業、鮮魚小売業、酒小売業、菓子・パン小売業 等 |
| 機械器具小売業        | 自動車小売業、自転車小売業、機械器具小売業(自動車、自転車を除く) 等           |
| その他の小売業        | 家具・建具・畳小売業、じゅう器小売業、医薬品・化粧品小売業 他に分類されない小売業 等   |
| 無店舗小売業         | 通信販売・訪問販売小売業、自動販売機による小売業 等                    |

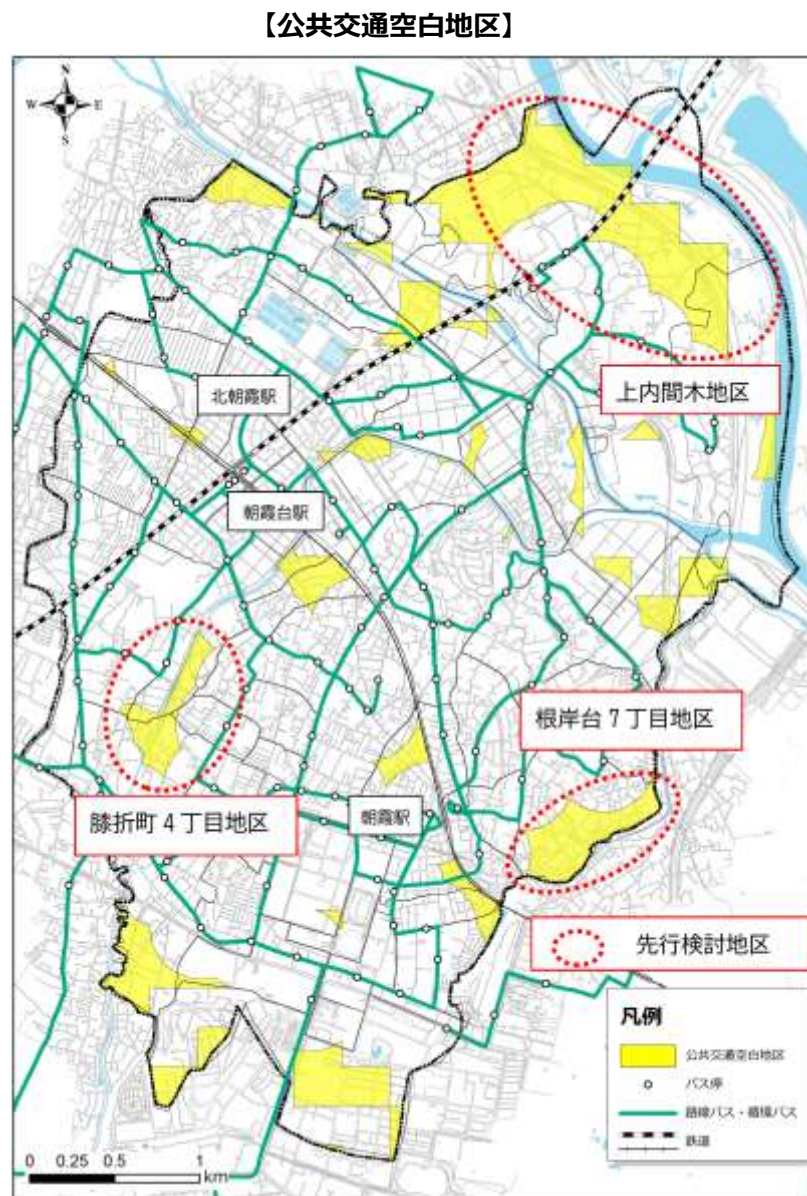
出典：小売事業所は平成 28 (2016) 年経済センサス - 活動調査、人口は同年の住民基本台帳より

## (5) 交通利便性

### ① 公共交通

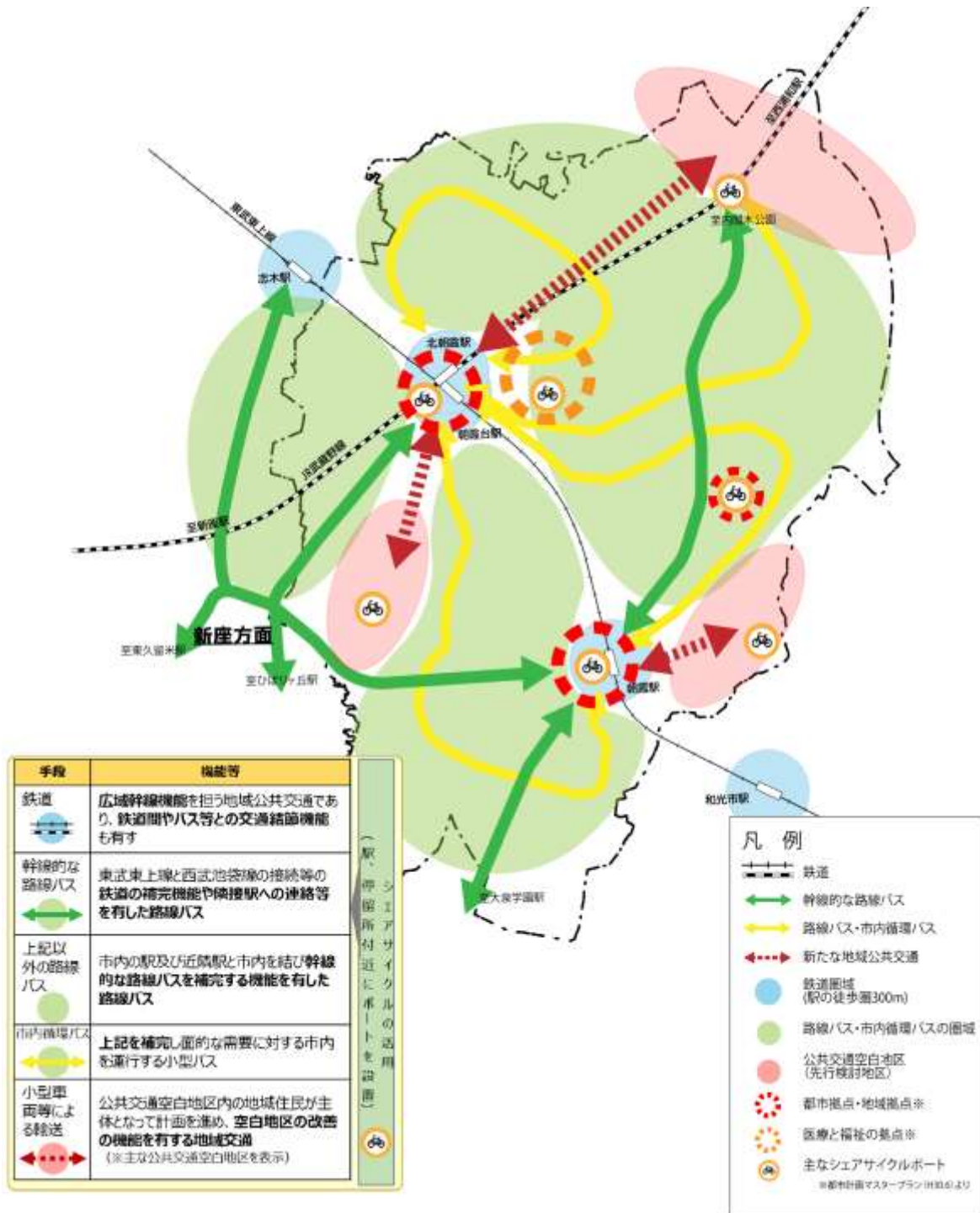
朝霞市地域公共交通計画によれば、鉄道駅やバス停から徒歩圏内（駅・バス停から半径 300m）の人口カバー率は 96.6% となっていますが、一部、鉄道駅やバス停の徒歩圏外の公共交通空白地区（市域面積の約 12%）が存在します。

同計画では、公共交通空白地区のうち比較的人口がまとまっている地区（上内間木地区、根岸台 7 丁目、膝折町 4 丁目）を先行検討地区として設定しています。（次ページ参照）



### 【朝霞市地域公共交通計画における目指すべき地域公共交通体系】

「既存の交通手段の利便性を維持・向上しながら、新たな交通手段を導入し、各交通手段が連携して、きめ細やかな運行サービスを提供する地域公共交通体系を構築する。」



出典：朝霞市地域公共交通計画（令和3(2021)年2月）

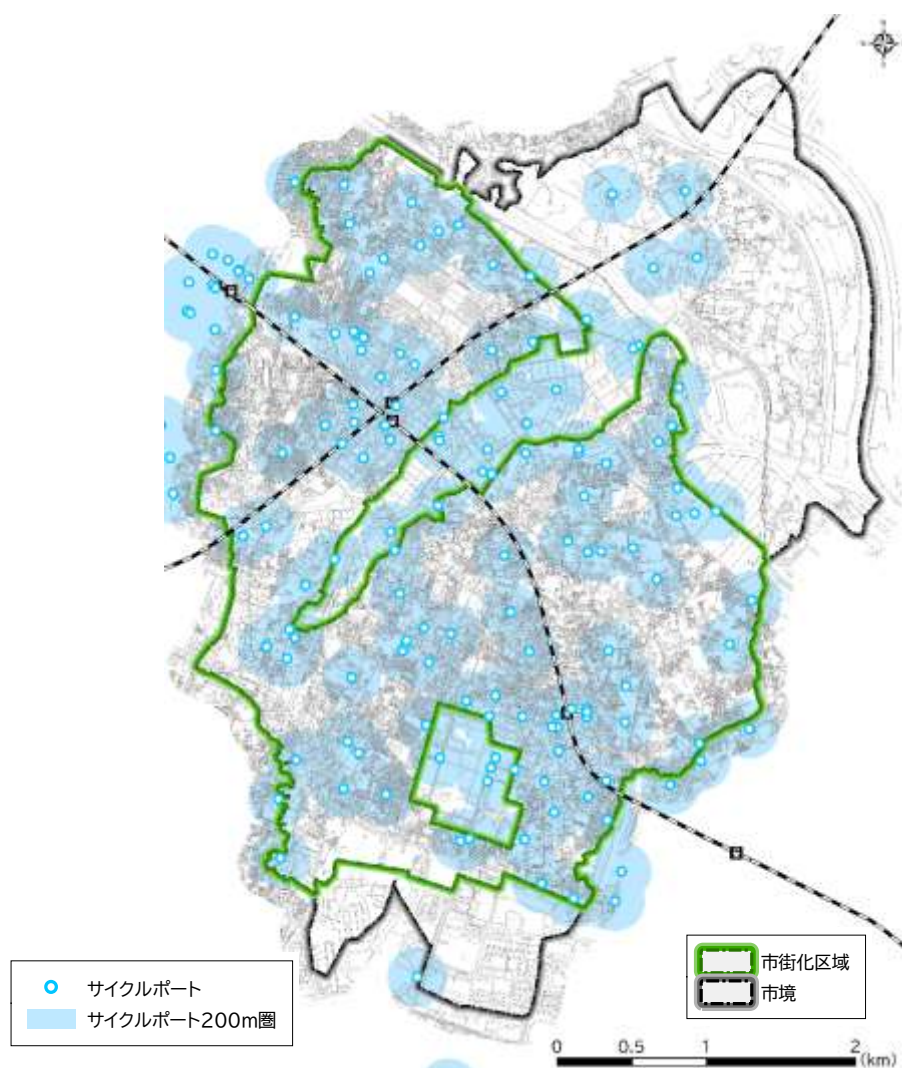
## ② シェアサイクル

シェアサイクルポートは高い密度で分布し、ポート 200m圏の場合、市街化区域の約 66%をカバーしています。

特に駅付近、集客施設や駅徒歩圏外の利用が多く、バス等の公共交通を補完する交通手段として利用されていることがうかがえます。

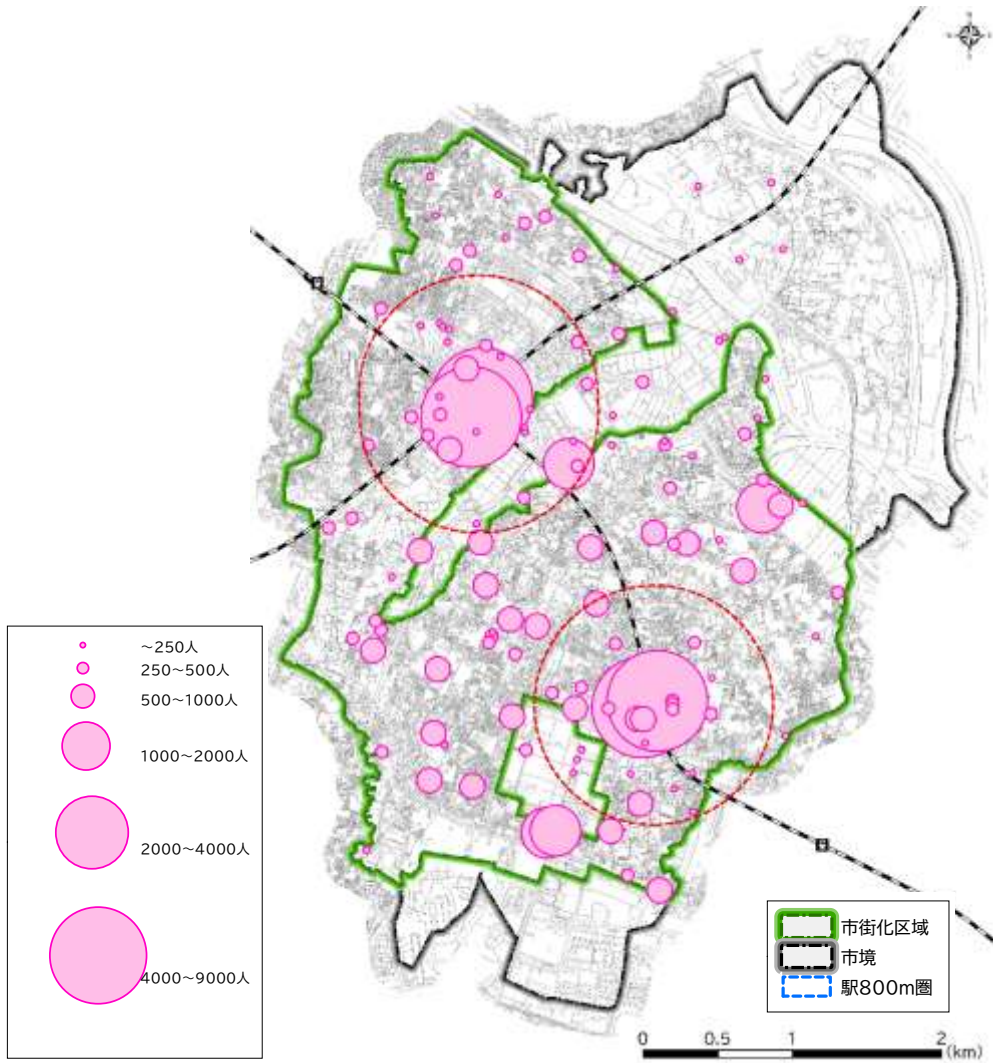
また、シェアサイクルポートは令和 3（2021）年 10 月時点で 126 ポート設置されており、ポート数の増加に伴い、利用者数も増加・定着の傾向にあります。（利用状況、利用の推移は次頁参照）

【シェアサイクルポートの分布】



（令和 3（2021）年 10 月時点の朝霞市保有データより作成）

### 【シェアサイクルポートの利用状況】



(令和3(2021)年11月の1ヶ月における延べ利用人数(貸出・返却利用の計)  
朝霞市保有データより作成)

### 【シェアサイクルのポート数及び貸出回数の推移】





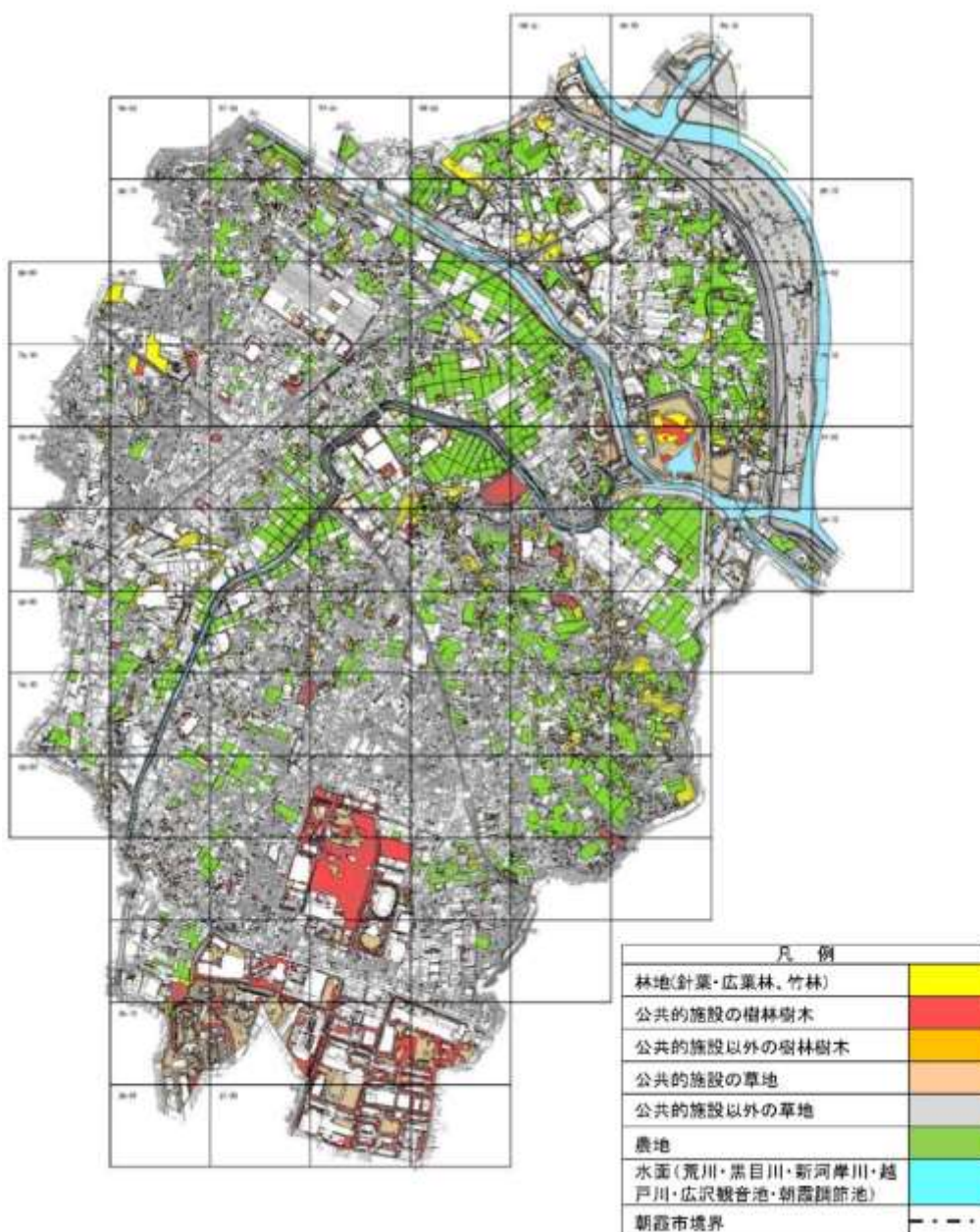
## (6) 緑や農地

本市の緑被地面積は、平成 30 (2018) 年時点において約 6.62 km<sup>2</sup>で、緑被率は 36.10%となっています。緑被率は、平成 25 (2013) 年の調査と比較して 1.44%減少しており、社会情勢の変化に応じて緑地の量が減少したものと考えられます。

緑被地の約 1 / 3 を占め、最も割合が多いのは農地です。農地のうち市街化区域において計画的に農地を保全し、良好な都市環境の形成を図ることを目的に指定されたものを生産緑地と言います。生産緑地は令和 4 (2022) 年 9 月時点で約 66ha です。これは市街化区域の約 6%にあたり、本市の市街地では生産緑地が比較的多く残されています。

減少しつつある都市の緑を保全したり、本市の緑の特色である生産緑地を残したりしていくことは、良好な生活環境の保全のみならず、二酸化炭素の排出の抑制や、保水力の向上による水災害の防止などの効果もあります。

【緑被マップ (平成 30 (2018) 年時点)】



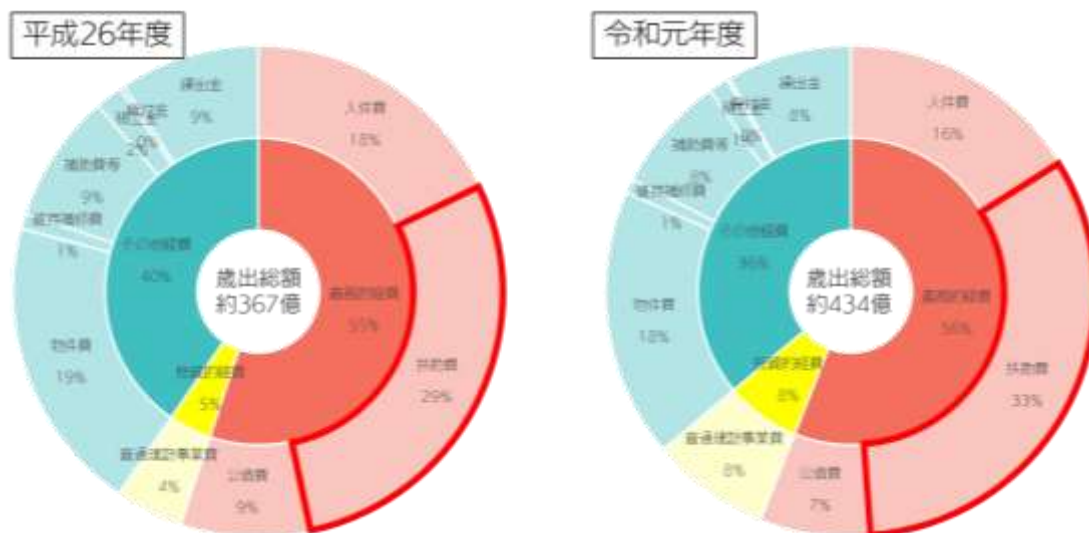
出典：緑被率経年変化調査 (みどり公園課)

## (7) 都市経営

本市の歳出内訳の推移をみると、扶助費は増加傾向にあり、今後の高齢化の進展等により投資的経費や維持補修費等を圧迫することが懸念されます。

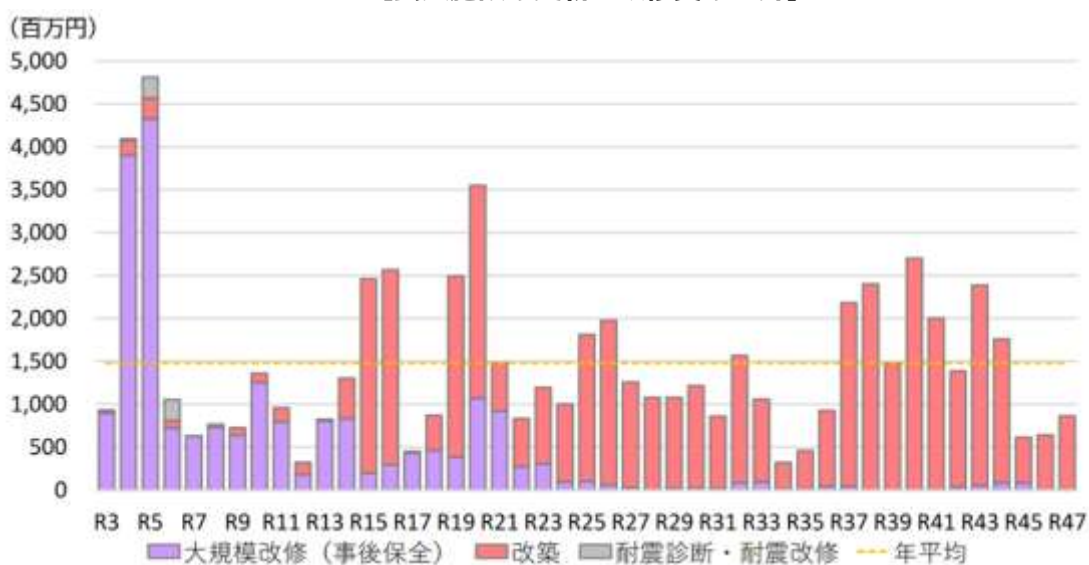
また、公共施設の老朽化に伴い、施設更新・改修費等も増大する見込みとなっています。

### 【歳出内訳の推移】



出典：朝霞市の財政（令和2年度版）

### 【公共施設の更新・改修費の試算】



出典：朝霞市公共施設等マネジメント実施計画（令和3（2021）年2月）

## (8) 都市構造上の課題

以上の現況整理を踏まえ、都市構造上の現状と課題を下記のとおり整理します。

### 【都市構造上の現状と課題】

| 項目          | 現状と課題の内容   |
|-------------|--|
| 人口・高齢化の見通し  | <ul style="list-style-type: none"> <li>概ね 20 年後（以下、将来）をピークに人口減に転じる見込み</li> <li>高齢化は緩やかに進展し、将来には高齢化率 2 割台後半に達する</li> </ul>  |
| 人口密度        | <ul style="list-style-type: none"> <li>市街化区域内は高い水準の人口密度を維持（ほぼ全町丁目で 40 人/ha を維持）</li> </ul>   |
| 高齢者人口       | <ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者人口密度は将来的に約 1.7 倍。駅周辺や旧来の市街地で高齢者が大幅増</li> <li>高齢化は市街化調整区域で先行して進行。将来は全市的に高齢化率 2 割台後半～3 割</li> </ul>  |
| 生活サービス（地域型） | <ul style="list-style-type: none"> <li>市民が日常的に利用する医療、福祉、子育て支援施設（保育所等）は、市街化区域内に広く立地しており、概ね徒歩圏で利用可能な状況</li> </ul>  |
| 生活サービス（広域型） | <ul style="list-style-type: none"> <li>商業施設については、日常的に利用するコンビニ等は市内に広く立地しているものの、近隣市と比較して自市内購買率は相対的に低い状況。さらに小売事業所数・売り場面積は県内でも最も乏しい状況であることも踏まえ、駅周辺における商業機能の強化が課題</li> <li>公共施設については、北朝霞駅周辺では徒歩圏域外に立地しており、朝霞駅周辺に比べて不足している状況</li> <li>コロナ禍を踏まえた多様な働き方を支援する施設や、地域の交流を生む施設が不足している状況</li> </ul> |
| 交通利便性       | <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道・バス停から徒歩圏内の人口カバー率は 96.6% であるが一部鉄道駅やバス停の徒歩圏外の公共交通空白地区がみられる</li> <li>シェアサイクルポートも充実・利用されており、公共交通を補完している状況</li> </ul>   |
| 緑や農地        | <ul style="list-style-type: none"> <li>市域面積に対する緑被面積は約 36% で、減少傾向が続いている</li> <li>生産緑地は市街化区域の約 6 % を占め、本市の市街地では生産緑地が比較的多く残されている</li> </ul>   |
| 都市経営（財政）    | <ul style="list-style-type: none"> <li>扶助費は増加傾向で今後の高齢化の進展等により投資的経費等が圧迫</li> <li>公共施設の老朽化に伴い、施設更新・改修費も増大する見込み</li> </ul>  |



- 市街化区域内の人口集積を引き続き高めながら、生活サービス・交通利便性を維持・確保するとともに、高齢化や低炭素化、都市の緑や農地の保全への対応が必要
- 駅周辺の拠点となる地域において、公共機能のほか、不足する商業機能や業務、文化・交流機能など、拠点性を高めるための都市機能の立地を中長期的に誘導しながら、交通施策と連携したコンパクト・プラス・ネットワークの実現が必要。

## 2 防災上の現状と課題

### (1) 災害の危険性の把握の考え方

#### ① 自然災害の前提となる地形・水系

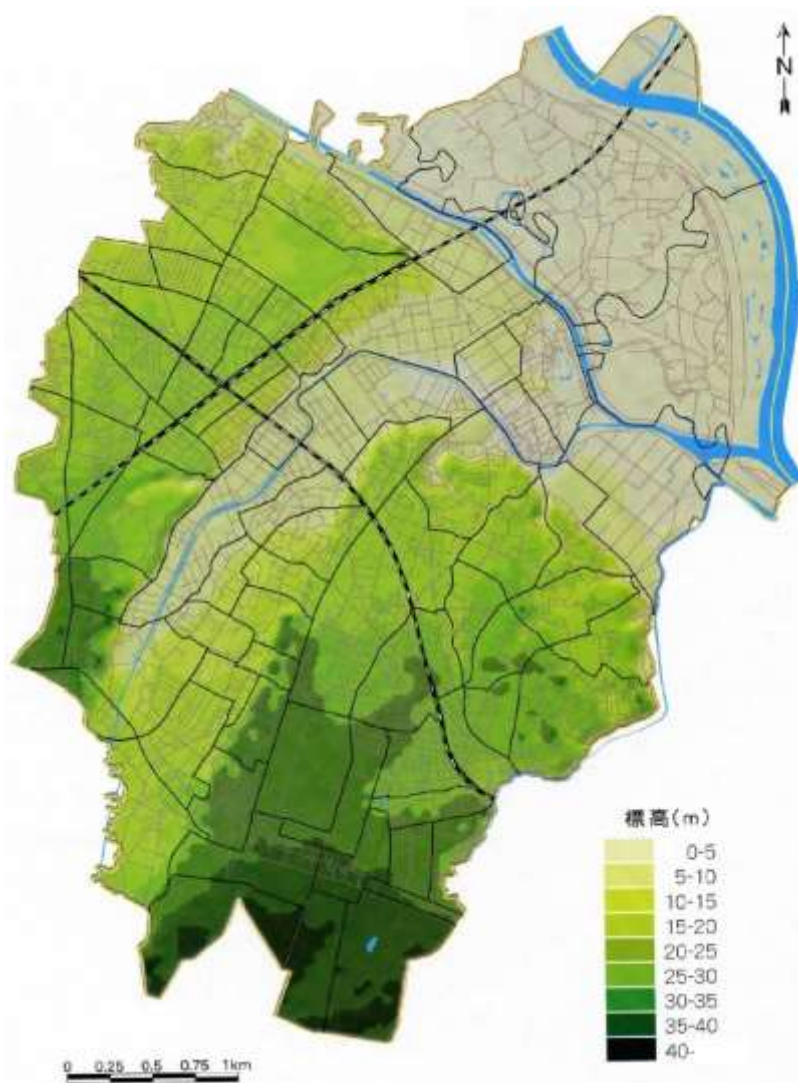
本市の区域は、東西約 4.6km、南北約 6.3km で、面積約 18.34 km<sup>2</sup>となっています。

地形は武蔵野台地（約 70%）と荒川低地（約 30%）に大別され、その間の斜面地には樹林地があり、武蔵野の面影を残しています。市役所の位置で海拔 30.15m、市内の最大高低差は約 53 mです。

北東部には荒川と新河岸川が流れ、中央部を黒目川が東西に流れ新河岸川に合流しており、また、東南部を越戸川がほぼ南北に流れています。

地質は、荒川低地が沖積層を主体とし、武蔵野台地が河岸段丘堆積物（砂・砂れき層）とその上部に存在する武蔵野・立川ローム層（関東ローム層）を主体としています。関東ローム層の下部には、良好な水質の地下水が大量に蓄えられています。

#### 【本市の地形の概要】



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）

## ② 災害の危険性の把握の対象

立地適正化計画においては、「居住や都市機能の誘導を図る上で必要となる都市の防災に関する機能」として防災指針を定めることとされています（「都市計画運用指針」）

防災指針において検討する災害ハザードは主に下記を対象とします。

### 【朝霞市立地適正化計画において対象とする災害や防災上の現状と課題】

- ①水害（洪水ハザード・内水ハザード 等）
- ②土砂災害（土砂災害ハザード 等）
- ③火災及び地震（住宅密集地）
- ④地震（地表震度分布 等）

## (2) 災害の危険性の把握

### ① 水害（洪水ハザード）

朝霞市水害ハザードマップ（1/1000年確率以上の想定最大規模降雨による予測）を確認すると、水害は黒目川流域の低地部及び内間木地域において想定されています。

#### 【朝霞市水害ハザードマップ】

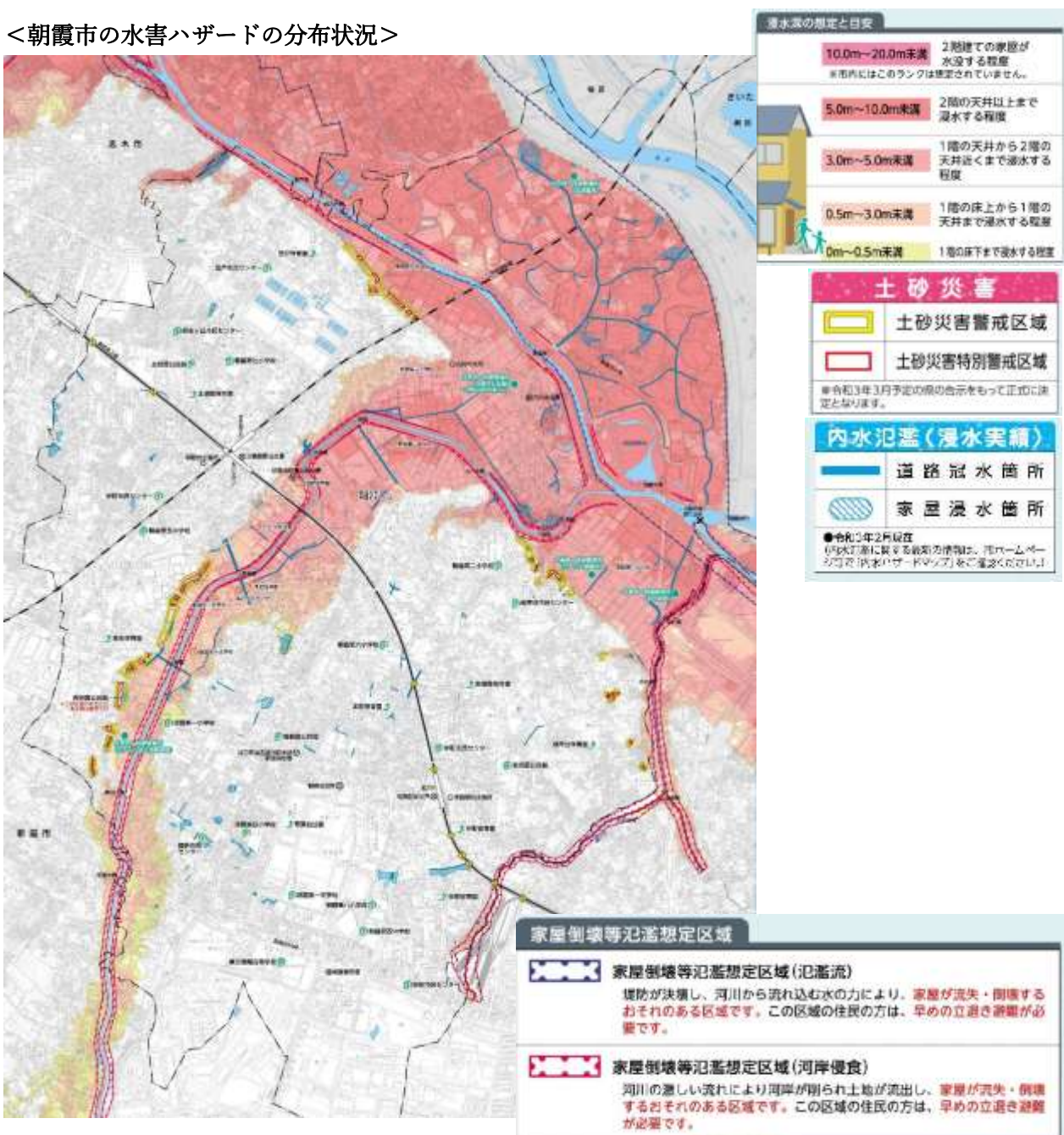
##### 水害ハザードマップについて

このハザードマップは、荒川、入間川、新河岸川流域（黒目川含む）のいずれかが氾濫した場合に発生する、最大の浸水予想（最大エリアと最大浸水深）をマップにしたものです。

もととした浸水想定区域図・水害リスク情報図は、1/1000年確率以上の想定最大規模降雨に伴う洪水により河川が氾濫した場合の浸水の状況をシミュレーションにより予測した以下のものです。

- ・荒川浸水想定区域図（荒川上流河川事務所・荒川下流河川事務所：平成28年5月30日指定）－ 想定最大規模降雨 荒川流域の72時間総雨量632mm
- ・入間川浸水想定区域図（荒川上流河川事務所：令和元年6月20日指定）－ 想定最大規模降雨 入間川流域の72時間総雨量740mm
- ・新河岸川流域浸水想定区域図・水害リスク情報図（埼玉県：令和2年5月26日）－ 新河岸川流域の48時間総雨量748mm

#### <朝霞市の水害ハザードの分布状況>

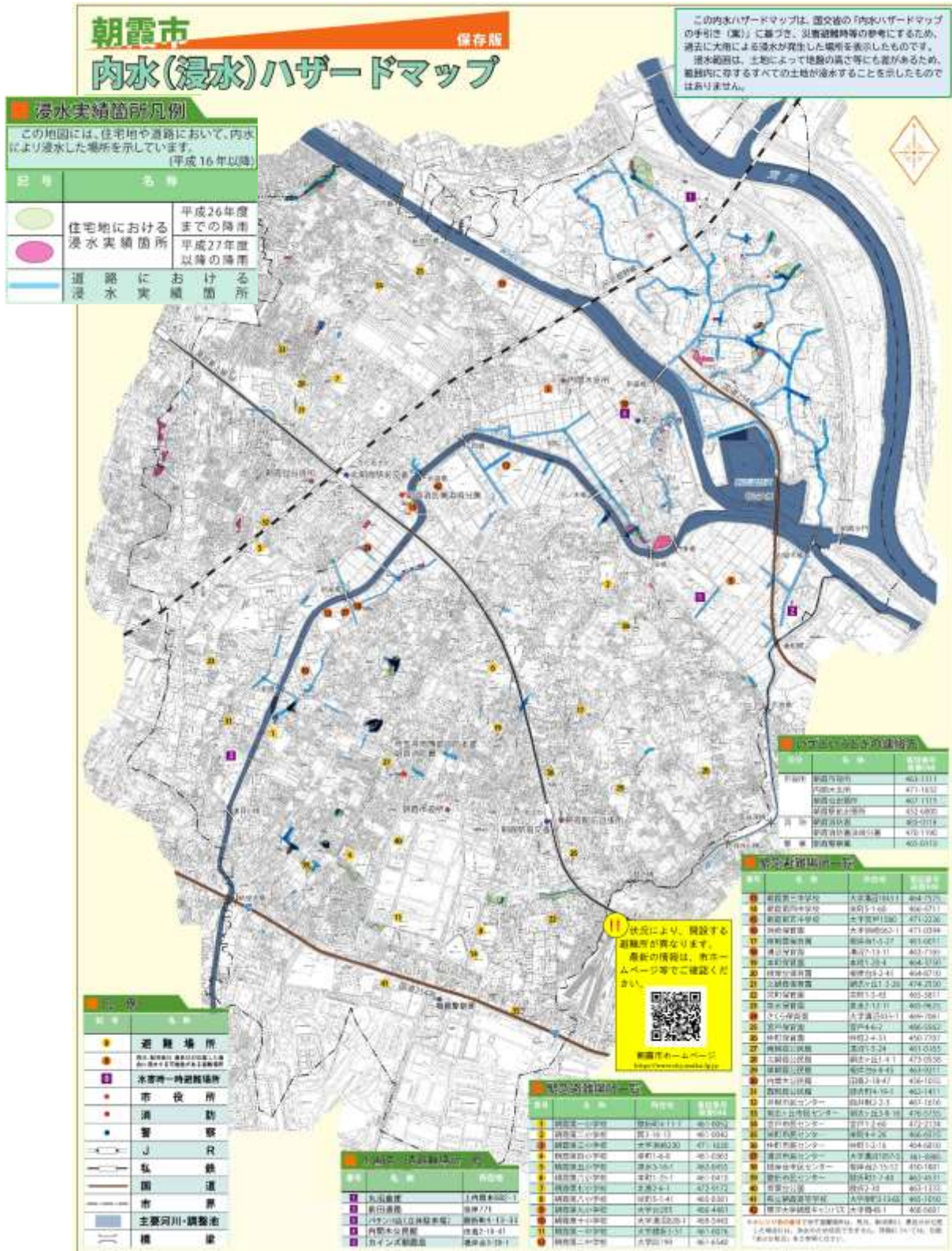


出典：朝霞市水害ハザードマップ（令和3（2021）年2月発行）

## ② 水害（内水ハザード）

内水（浸水）ハザードマップには平成16（2004）年以降令和4（2022）年7月現在までの浸水実績箇所が明示されています。黒目川流域の低地部及び内間木地域の市街化調整区域だけでなく、朝志ヶ丘、三原、溝沼、膝折町の市街地においても内水浸水リスクを抱えるエリアがあることがわかります。

【朝霞市内水（浸水）ハザードマップ】

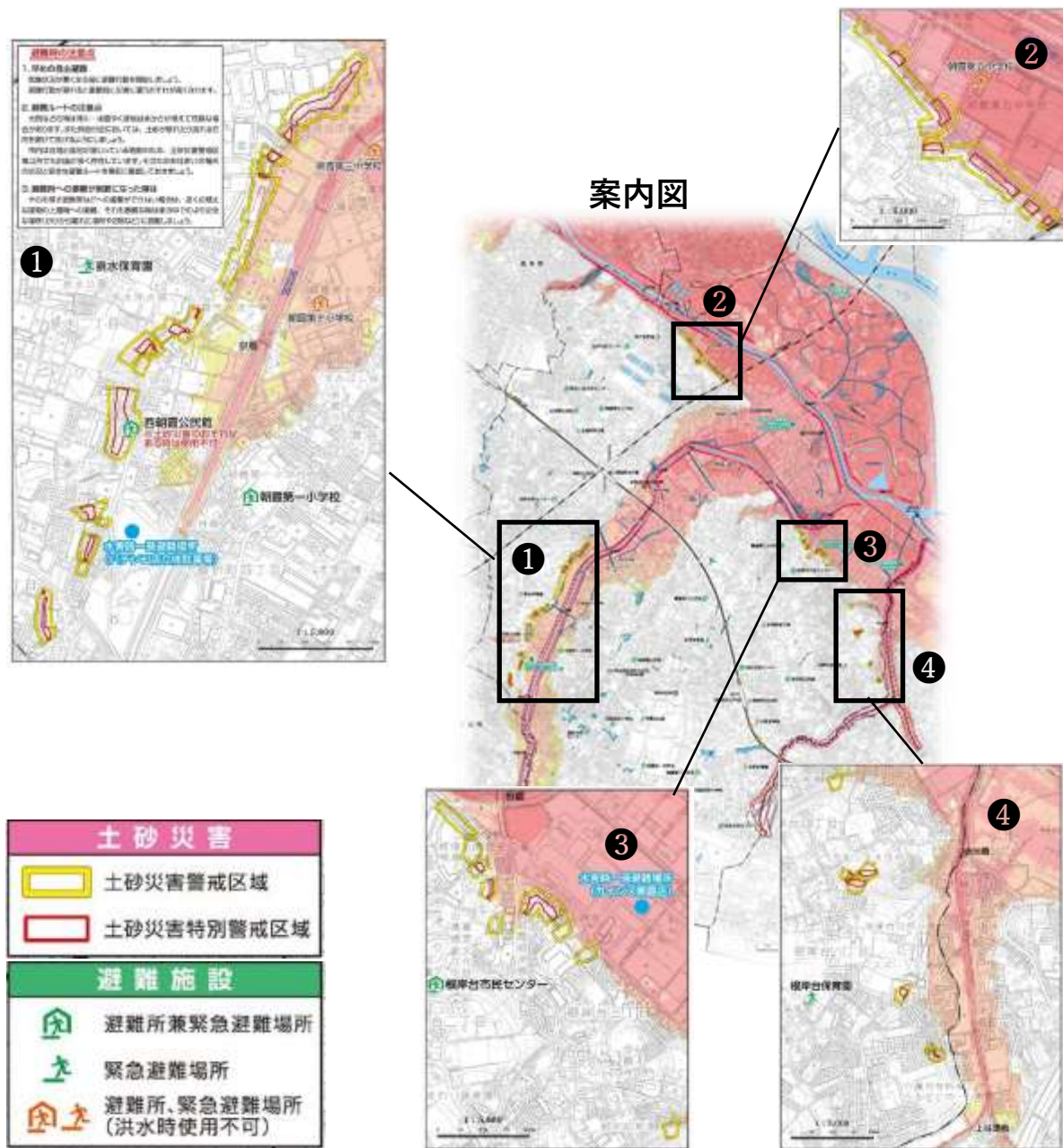


出典：朝霞市内水（浸水）ハザードマップ（令和4（2022）年7月最終更新）

### ③ 土砂災害（土砂災害ハザード）

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おり、建築物の構造規制等が講じられるレッドゾーンも存在します。

【朝霞市土砂災害ハザードマップ】



**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。

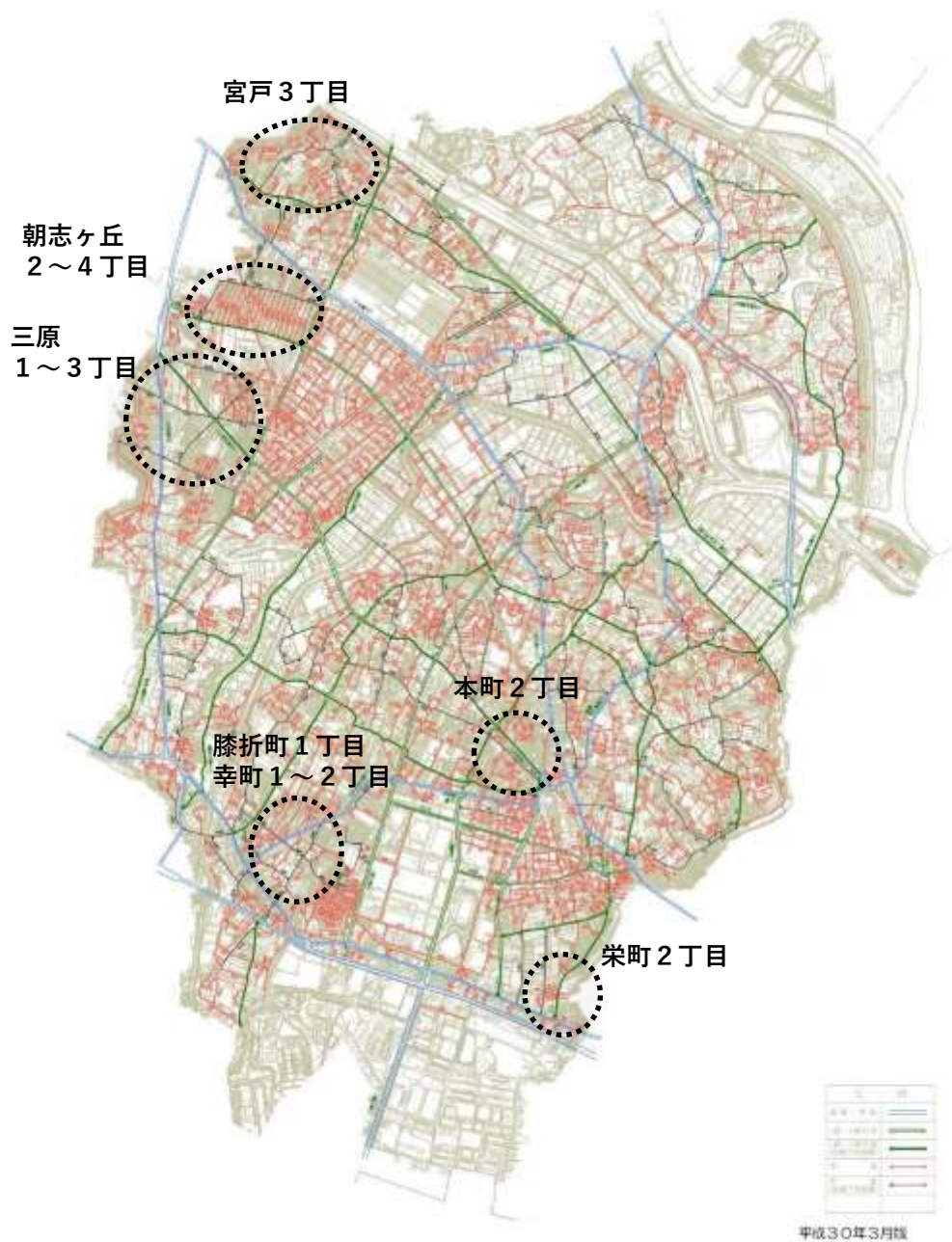
出典：朝霞市土砂災害ハザードマップ（令和3（2021）年3月更新）



#### ④ 住宅密集地

朝志ヶ丘地区などについては、狭あい道路が多く、道路や公園などの都市基盤の不足や、木造住宅、老朽住宅などが密集するエリアがみられます。

#### 【住宅密集地】



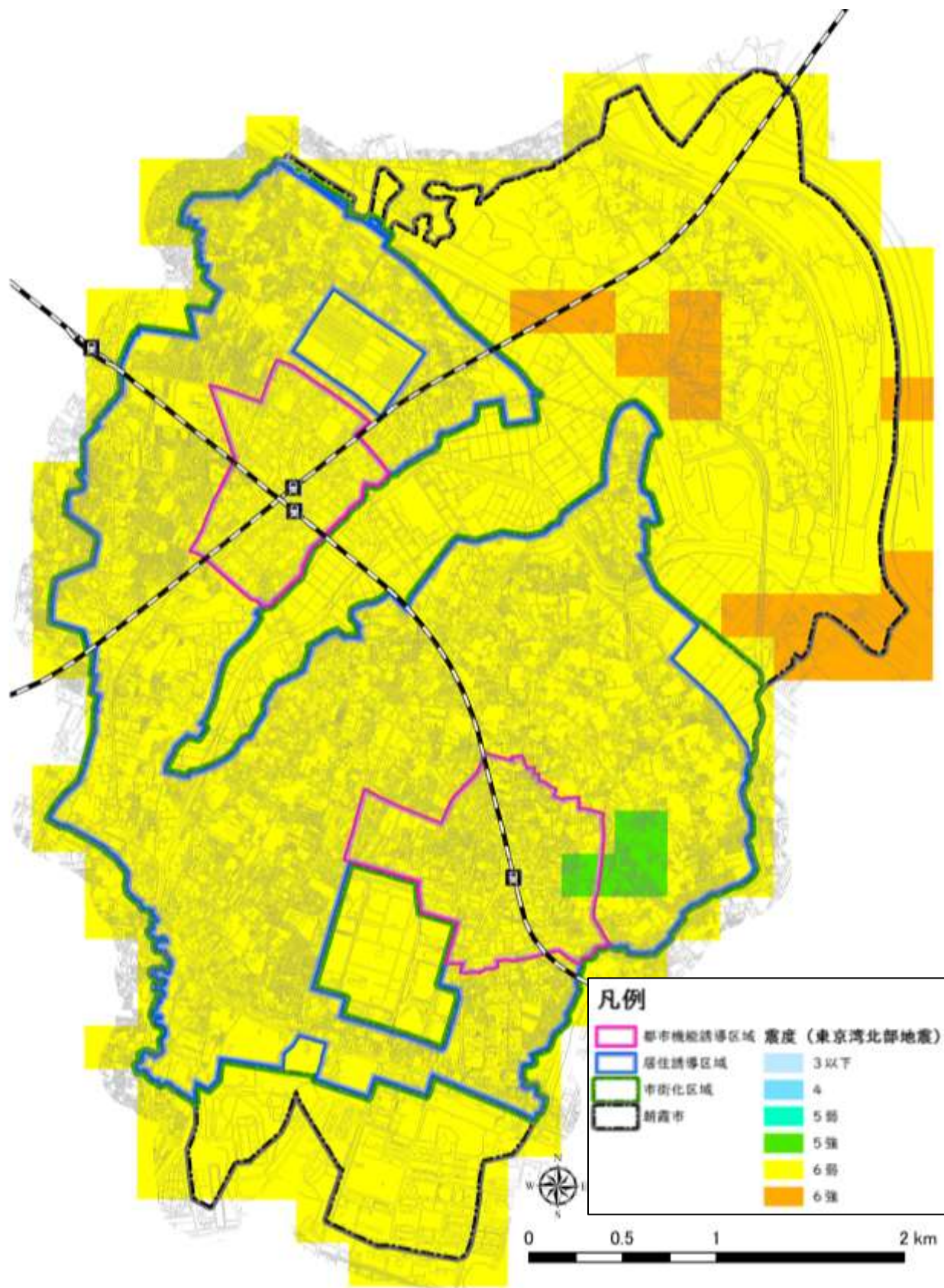
ベース図は「朝霞市道路網図」(共用済み(平成30(2018)年3月時点)の路線を表示

ベール山興・初段中道増設計画(下付九(2017)年3月)

⑤ 地表震度分布（東京湾北部地震 [M7.3]）

東京湾北部地震 [M7.3] が発生した場合、市のほぼ全域で震度6弱以上の揺れが発生します。また、内間木、浜崎、台の一部地域では、震度6強となります。

【地表震度分布（東京湾北部地震 [M7.3]）】

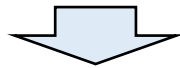


### (3) 防災上の現状と課題

以上の現況整理を踏まえ、防災上の現状と課題を下記のとおり整理します。

#### 【防災上の現状と課題】

| 項目                      | 現状と課題の内容   |
|-------------------------|--|
| 水害<br>(洪水ハザード)          | ・市街化区域の一部に洪水浸水想定エリアがある。<br>・市街化調整区域では黒目川流域の低地部及び内間木地域に水害ハザードあり。特に内間木地区（市街化調整区域）は全体的に家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流）に含まれる。 |
| 水害<br>(内水ハザード)          | ・内水による道路冠水箇所や家屋浸水箇所は市域全体（市街化区域及び市街化調整区域）に点在している。   |
| 土砂災害<br>(土砂災害ハザード)      | ・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おり、レッドゾーンも存在している。  |
| 火災及び地震<br>(住宅密集地)       | ・木造住宅が密集し、火災発生時の延焼リスクなどが他地区と比較して高いものと想定される。  |
| 地震<br>(地表震度分布（東京湾北部地震）) | ・ほぼ市全域で震度6弱または6強の高い震度が想定される。<br>・各インフラ施設が被災するため、ライフラインが一定期間停止するおそれがある。                                     |



- 災害リスクの少ない安全な場所へ中長期的に居住を誘導していく
- 市街地の防災性を高める市街地整備の方向性を取りまとめる
- 立地適正化計画における防災指針では、居住誘導区域を対象とすることが一般的であるが、災害リスクが見込まれる内間木地区等は、居住誘導区域外である市街化調整区域であっても防災指針で防災対策の状況を取りまとめる

## 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

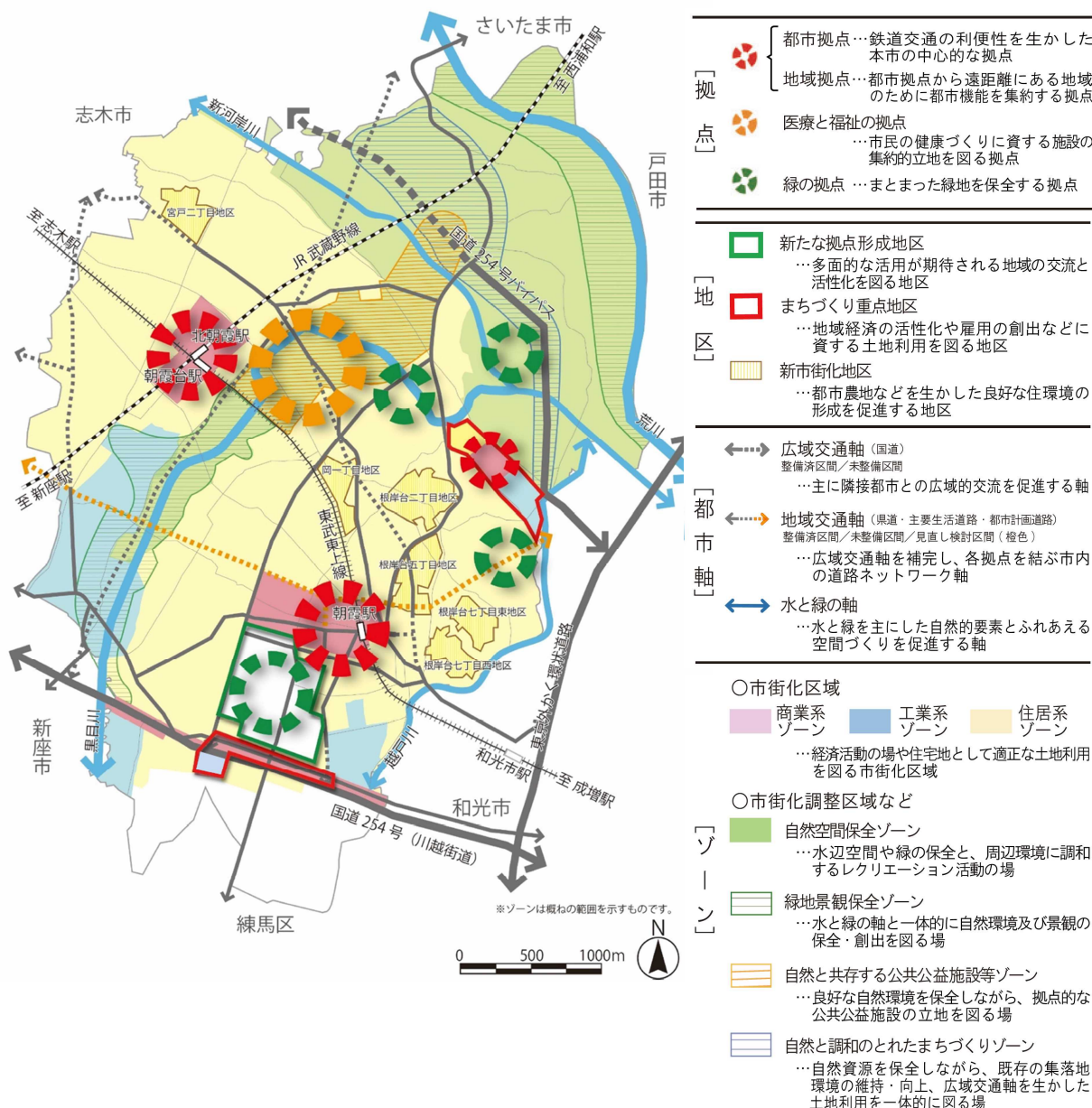
## 2 目指すべき都市の骨格構造

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。

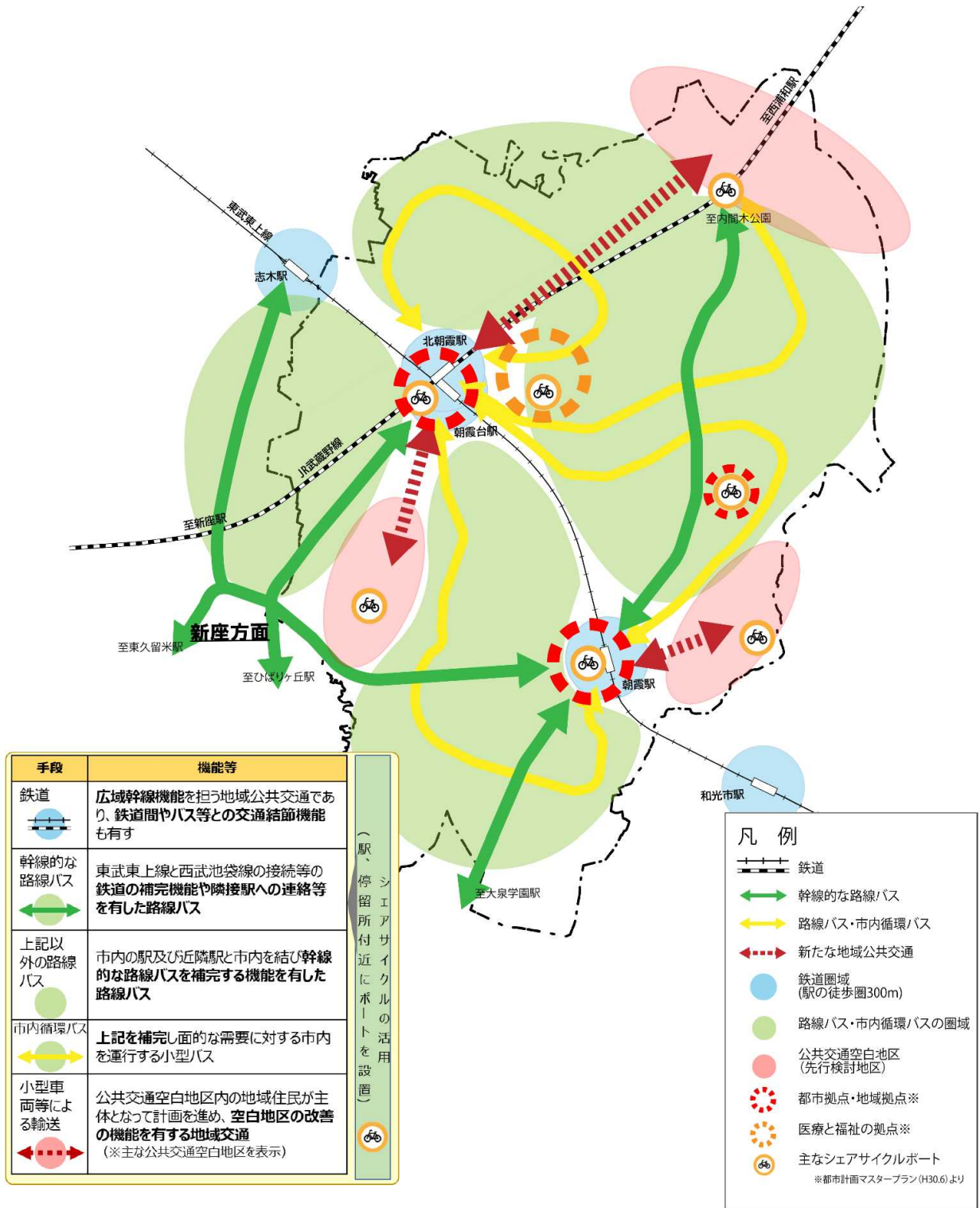
同時に、朝霞市地域公共交通計画において目指すべき地域公共交通体系が定められており、同計画と整合を図り、公共交通軸を定め、バス路線沿線の人口密度の維持、公共交通の持続性の確保を図ります。（次ページ参照）

【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。