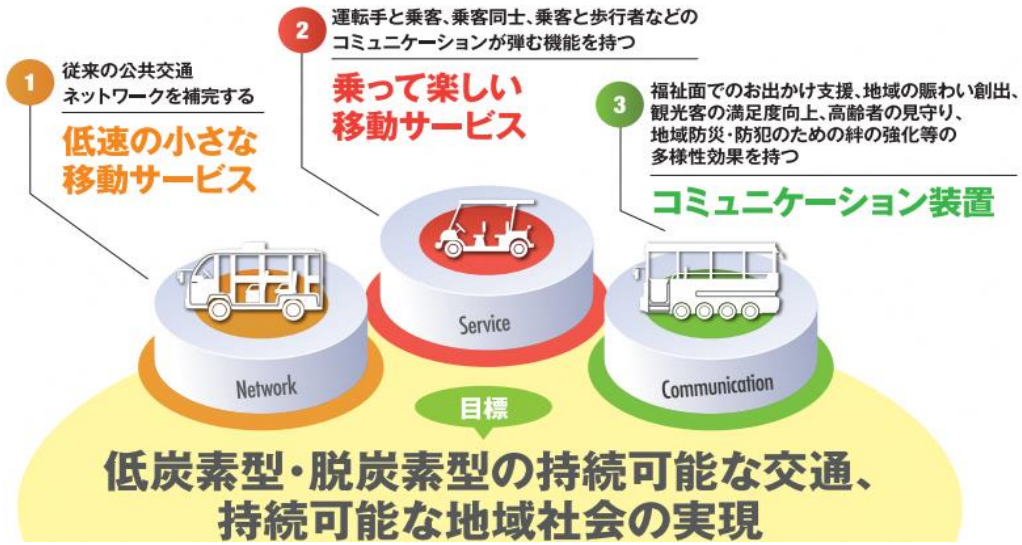
グリーンスローモビリティとは？

「①時速20km未満」で公道を走ることができる「②電動車を活用」した
「③小さな移動サービス」であり、その車両も含めた総称



出典：国土交通省　グリーンスローモビリティ　リーフレット

Green

- 二酸化炭素排出量を低減
- モーター駆動で走行音が小さく、閑静な地域でも走行可能

Slow

- 交通量が多くない道路や、速度が低い区間での走行に向く
- 低速移動で景色が楽しみやすく、観光目的の移動に適する
- 車内外のコミュニケーションが取りやすく、地域コミュニティの活性化や交流にも寄与

出典：国土交通省 総合政策局 環境政策課『グリーンスローモビリティの導入と活用のための手引き』(令和3年)p.2、4を基に記載

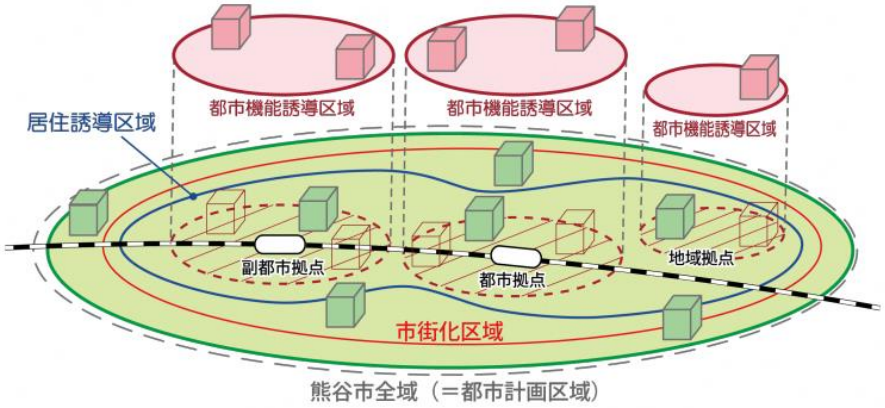
１．熊谷市における「まちなか交通」の考え方

まちづくりの方向性とまちなか交通の考え方

- 熊谷市が目指す「人や地域がまとまり・つながるまち」
  - 基本理念：地域資源を生かした独自性と自立性の高い持続可能なまちづくり
    子どもたちが郷土愛を育みながら健やかに育つ都市づくり
  - 将来都市像：未来に向かって人や地域がまとまり・つながるまち　くまがや

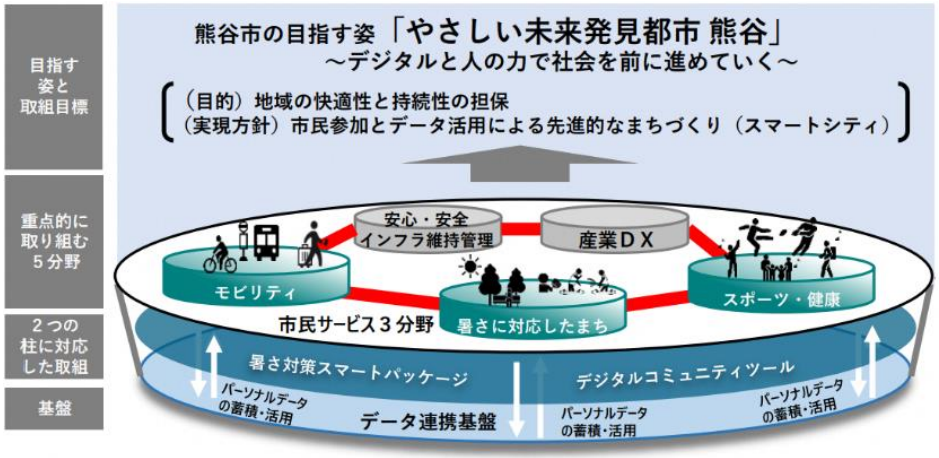
※第2次熊谷市総合振興計画後期基本計画より

※都市計画マスタープランより



＜市の都市機能と居住の誘導のイメージ＞

資料：立地適正化計画



＜熊谷スマートシティの取り組み概要＞

資料：熊谷スマートシティ実行計画

連動

- まちなか交通（特に交通結節点機能の発揮）の考え方を整理



まちなかの交通政策の新しい流れ





「賑わっている状態」とは？

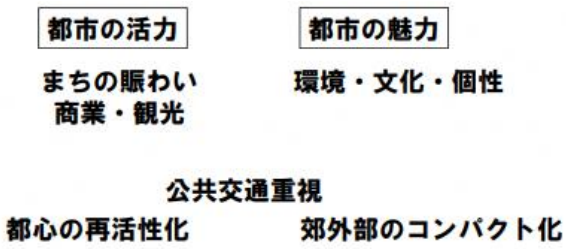
・多くの人が集まり、楽しく歩いている状況を「賑わっている」と言う
・道路を自動車で埋め尽くしても、賑わっているとは言わない

※富山市資料を基に一部改変

これまでの視点	混雑緩和・渋滞解消を図り、円滑な移動を支えることに力点を置いた“自家用車移動主体の交通政策”

⇩ 立地適正化・ウォーカブル　など

新たな視点	都市の活力と魅力を生み出すための“都市交通政策” ＝『交通まちづくり』の考え方の根本



※国土交通省　総合交通メールマガジンより

（参考）立地適正化計画を公表している都市：568都市（2024.3.31現在）
「ウォーカブル推進都市」：382都市（2024.9.30現在）

熊谷市のまちづくりにおけるまちなか交通の位置づけ

公民連携まちづくりに向けて市役所の政策企画方針（コンセプト）として重視する点

以下の点を重視しつつ、市役所の所管するインフラの管理、市民サービス等の面から、民間が活力を発揮できるように努めます。

① コミュニティ
② 持続性
③ （まち、ひとの）ストーリー

（注）上記の政策企画方針（コンセプト）は「熊谷スマートシティ　トータルブランディング方針」と連動。

13

公民連携まちづくりに向けて市役所として重視する基礎的なストーリー

「暑さ対策日本一」を掲げ、また「スマートシティ宣言」を行っている都市とし設定した以下の基礎的なストーリー、及び後に掲げる「特記事項」を踏まえたまちづくりに取組みます。

（ストーリーは随時修正・追加を検討します。また、エリアにおいて独自のストーリーを設定することも可能です。）

【ストーリー１】スマートクールシティへの市民参画
【ストーリー２】データ活用によるまちなかウェルカム、コンパクト×スマートシティの取組み
（注）上記の基礎的なストーリーは「熊谷スマートシティ　トータルブランディング方針」と連動。

14

【特記事項２】公民連携まちづくりと交通まちづくりの連動の必要性①

熊谷市では、公共交通網の環境が厳しさを増す中で、熊谷市地域公共交通会議における「地域公共交通計画」の検討などの場で、以下の方針を設定しています。
平成26年にコンパクト+ネットワークのまちづくりに向けた都市・交通の改正法が施行されてから10年、交通に係る課題の深刻化と、解決策となりうる各種技術の発展のバランスは、予断を許さない状況です。
熊谷市においては、個別の各エリアにおけるまちづくりビジョン等との連動の観点を重視しつつも、以下の整理の下、交通ネットワークのセーフティネットとしての側面と、人流確保による地域の活力維持の側面の両面において、対策の導入時期を失することのないよう、調整・実行に取り組みます。

【交通ネットワークのセーフティネットとしての側面と、人流確保による地域の活力維持の側面の整理について】

○熊谷市はこれまで近隣自治体に比べて密度の高い路線バス・コミュニティバスの路線網を維持してきました。

19

【特記事項２】公民連携まちづくりと交通まちづくりの連動の必要性②

○しかし、運転士の人数の不足により、業務環境を確保しつつ、これまでどおりのサービスを提供することは困難な環境になりつつあります。

○熊谷市では、この事により、「通院などに交通手段が必要な方へのサービス提供」（セーフティネットの側面）と、「自分らしく暮らす行動が制約されることでの地域の活力の低下」（地域の活力維持の側面）の両面の課題が生じるものと考えています。

○具体的な対応としては、前者について、**①ICTを活用して必要な方へのサービス確保に取り組む**と共に、後者について、**②まちなかを自転車や徒歩を含む様々な交通手段の結節点としてとらえ、市域全体のコンパクト&ネットワークの取り組みと連動しながら、活力のある地域づくりに取り組む**方針です。

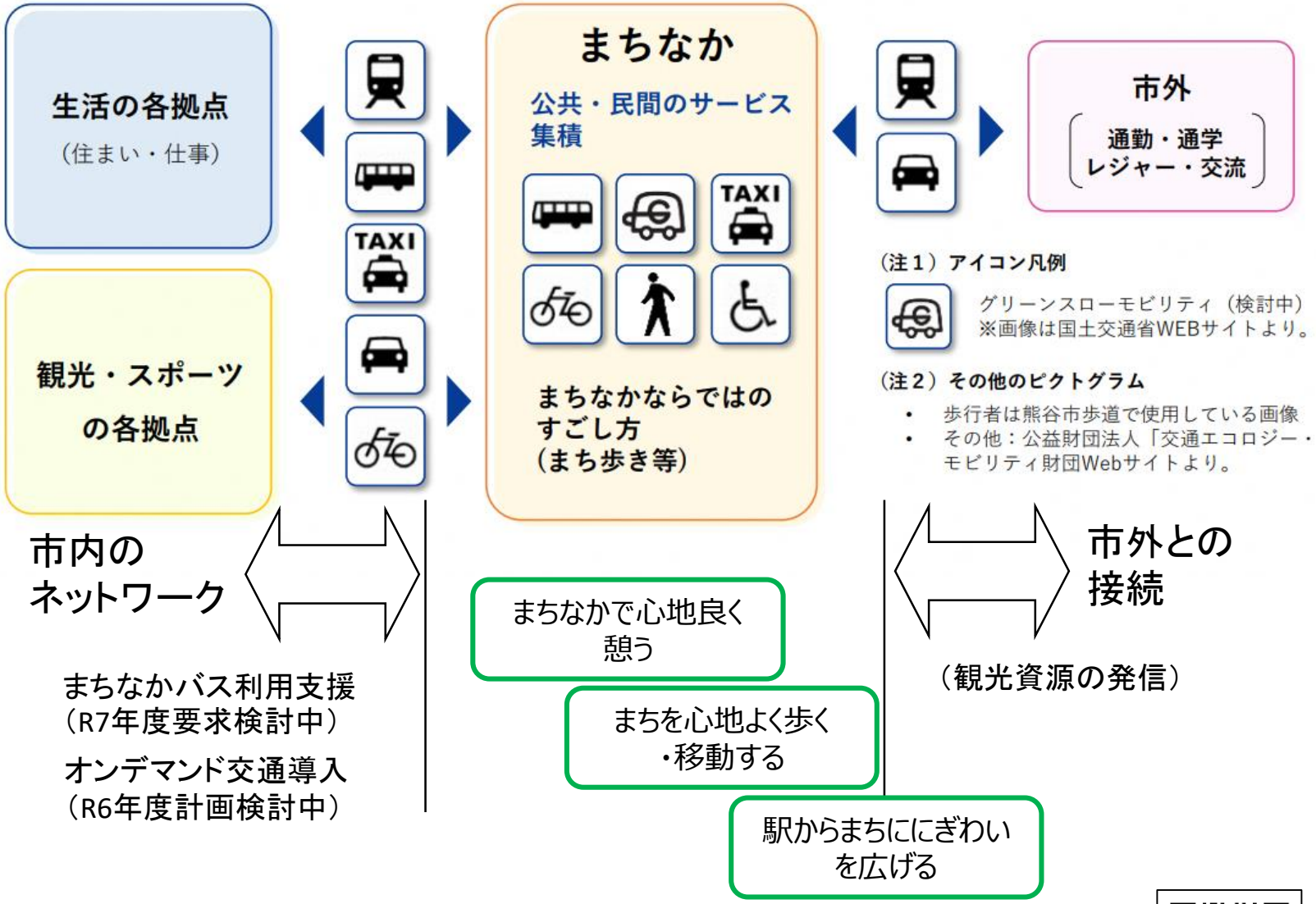
○地域全体の交通ネットワークとコンパクトシティの両立による持続的な地域づくりは喫緊の課題であり、また取組みに影響を与える規制や技術の変化の速度が近年上がっているため、当面の間、上記①②の両面で積極的な情報収集、検討、実証などに取り組むべきと考えています。

○なお、検討にあたっては、生活の中での徒歩による移動の健康の維持に与える効果等についても、考慮するものとします。

20

熊谷市公民連携まちづくり実践方針
https://www.city.kumagaya.lg.jp/about/keikaku/matidukuri/kouminrenkei.html

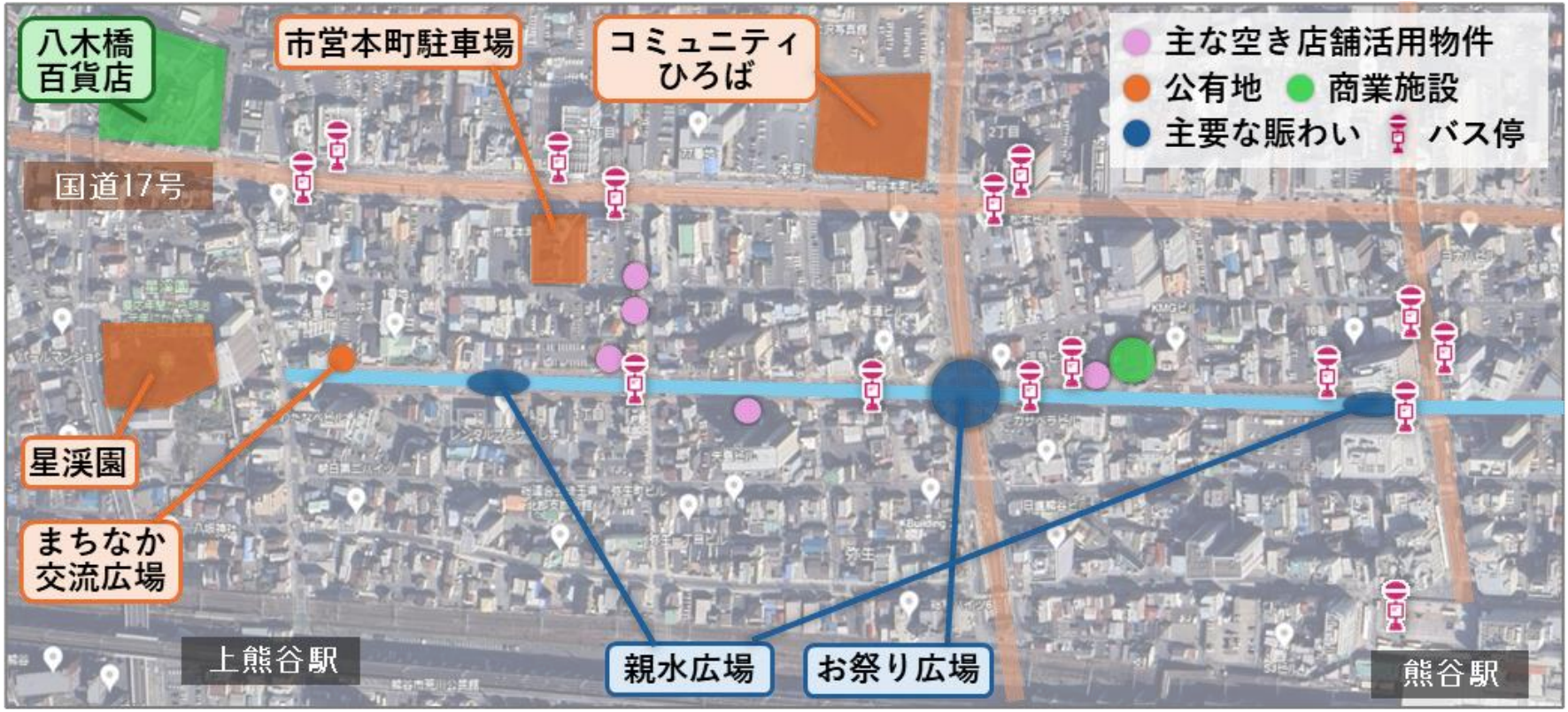
まちなかの交通機能の発揮とまちづくりの連動



出典：熊谷まちなか再生未来ビジョン
将来像実現のポイント
https://kumagayasaisei.wixsite.com/mysite/%E3%81%8A%E7%9F%A5%E3%82%89%E3%81%9B

２．星川周辺エリアにおける交通まちづくりの課題

星川通り周辺の現状（立地施設）



<星川通りとその周辺エリアの施設配置状況>



<星川通りの様子>



<沿道の月極駐車場>



<棚貸し書店･太原堂>



<川の上に設置された東屋>

星川通り周辺の現状（公共交通）

本町 バス停 （10～18時帯）
⇒平均3～4分に1本

◆ 国際十王交通
（上り）熊谷駅方面　平均　約6分（10.3本/1時間）
（下り）籠原・東松山・小川町方面　平均　約6分（10.8本/1時間）
◆ 朝日バス
（上り）熊谷駅方面　平均　約9分（ 7.1本/1時間）
（下り）妻沼・太田方面　平均　約9分（ 7.2本/1時間）



お祭り広場西 バス停

◆ ゆうゆうバス 直実号
1日6便（平均1時間に1本程度）

資料：各バス路線の本数については経路検索サービスNAVITIMEを元に「本町」を整理（2024年10月16日時点）。いずれも平日ダイヤ。

星川通り周辺の目指す姿

目指す姿

誰もが生き生きと暮らし、訪れる人々が楽しく憩える魅力あふれる空間を、一歩ずつ着実にみんなで考え、つくっていく。その歩みを継続していくことで、新たな星川の姿の実現を目指していきます。
そうした歩みを続けた先にある、星川将来ビジョンで目指す姿は

『水辺の日常(とき)、ヒカル街』です。

憂いの朝も、喧噪の昼も、静かな夜も…　ひとり、家族と、友人と…
いつの時も誰と居てもこの場所で佇むとき、日常(いつも)の風景や行き交う人々の姿がキラキラと輝いている
10 年後の星川にはそんな景色が似合ってる

星川に暮らす人、働く人、訪れる人など星川に関わる皆さんがこの目指す姿を共有し、公民が連携して様々な施策に取り組むことで、ビジョンで目指す新たな星川を作ることができると考えています。



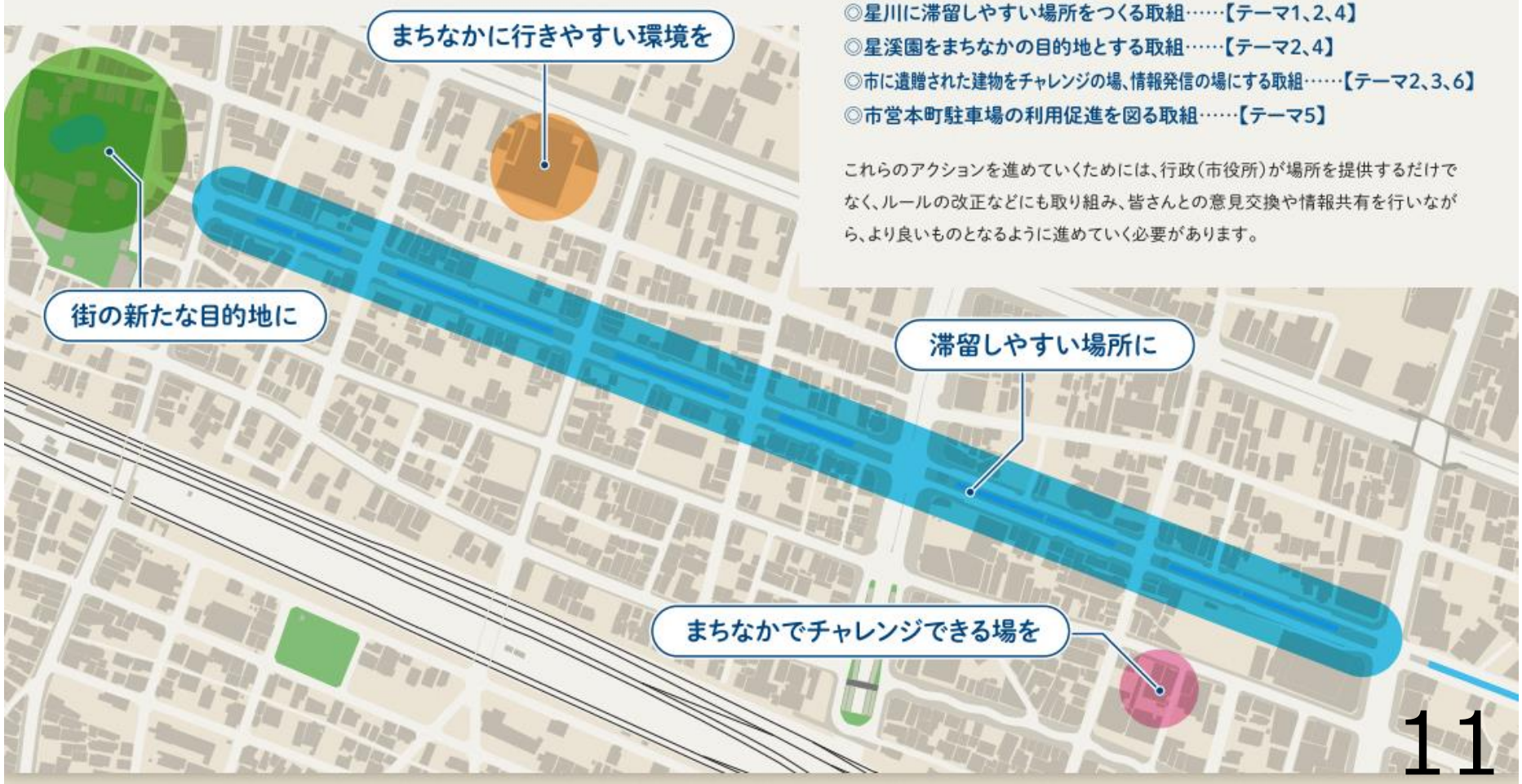
星川通り周辺の目指す姿

資源を活用してアクションをおこそう

星川周辺にある資源を活用して、ビジョンを実現するための4つのアクションを紹介します。まちづくりの6つのテーマにかかる施策の第1歩（ファーストアクト）として、まず、この4つのアクションに取り組み、居心地が良く歩きたくなる空間の創出にチャレンジしていきます。

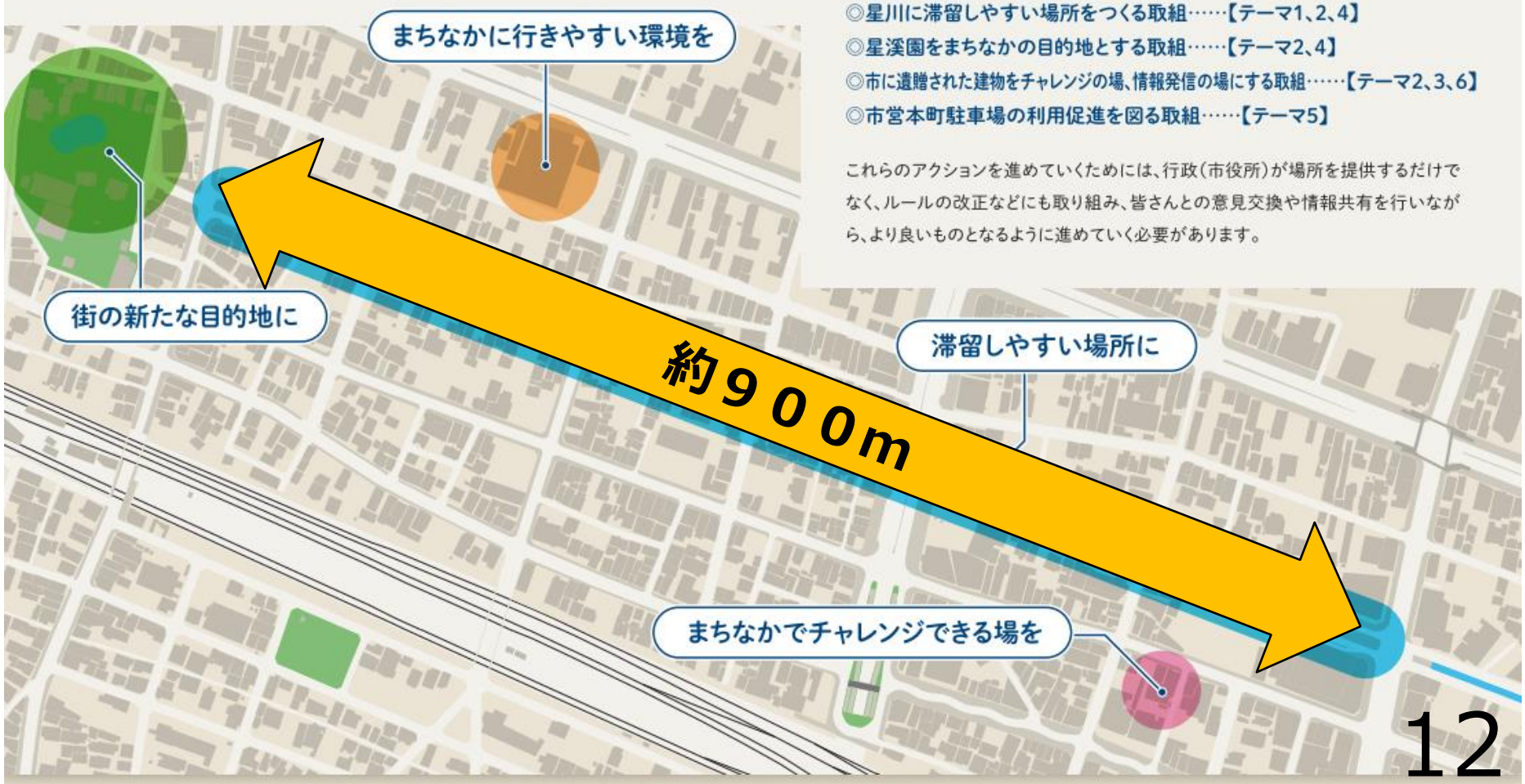
◎星川に滞留しやすい場所をつくる取組……【テーマ1、2、4】
◎星溪園をまちなかの目的地とする取組……【テーマ2、4】
◎市に遺贈された建物をチャレンジの場、情報発信の場にする取組……【テーマ2、3、6】
◎市営本町駐車場の利用促進を図る取組……【テーマ5】

これらのアクションを進めていくためには、行政（市役所）が場所を提供するだけでなく、ルールの改正などにも取り組み、皆さんとの意見交換や情報共有を行いながら、より良いものとなるように進めていく必要があります。



星川通り周辺の目指す姿

課題：往復2キロ弱は徒歩では負担が大きく、負担感軽減・休憩場所・移動支援等の検討が必要。

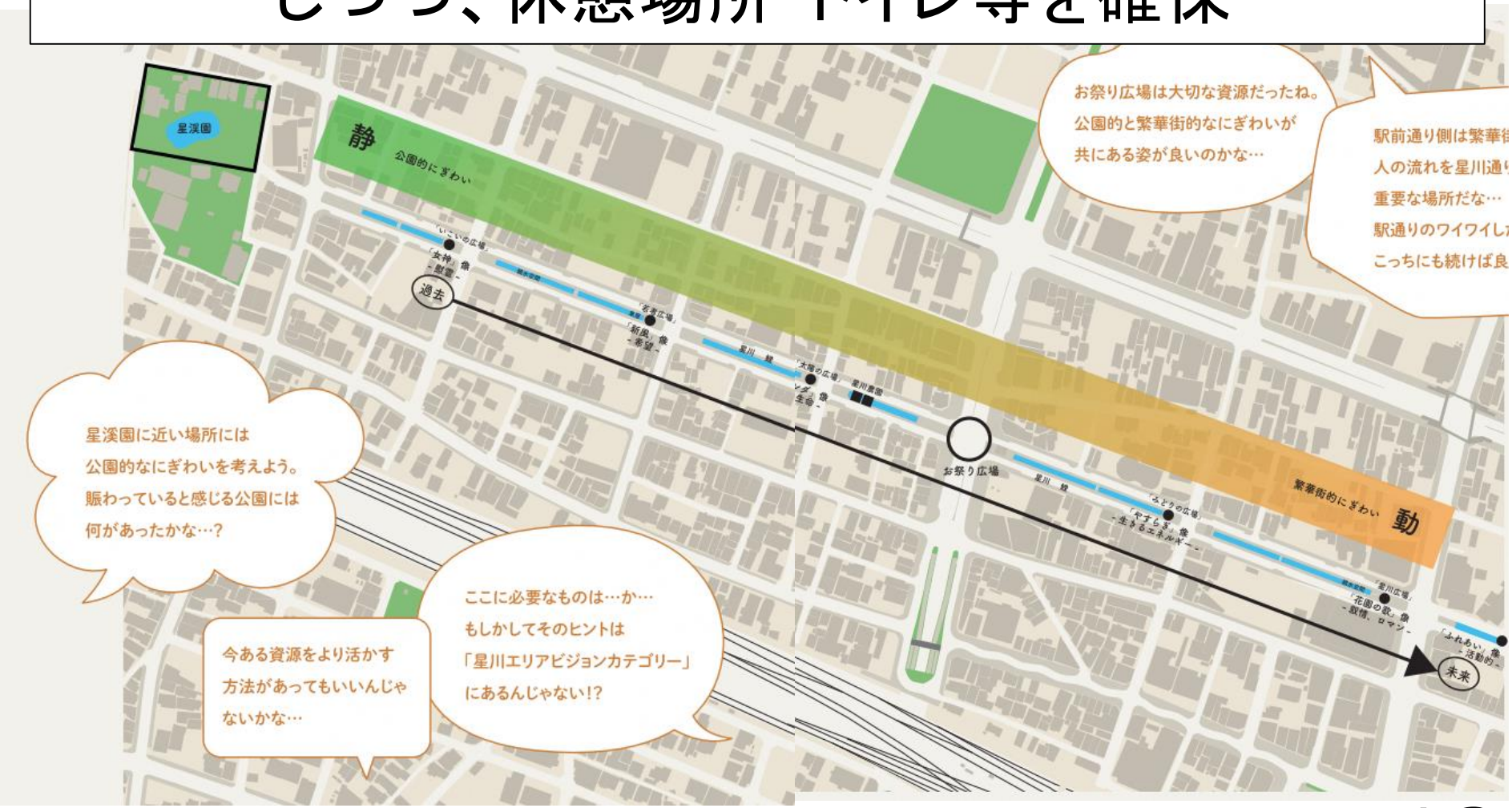


◎星川に滞留しやすい場所をつくる取組……【テーマ1、2、4】
◎星溪園をまちなかの目的地とする取組……【テーマ2、4】
◎市に遺贈された建物をチャレンジの場、情報発信の場にする取組……【テーマ2、3、6】
◎市営本町駐車場の利用促進を図る取組……【テーマ5】

これらのアクションを進めていくためには、行政（市役所）が場所を提供するだけでなく、ルールの改正などにも取り組み、皆さんとの意見交換や情報共有を行いながら、より良いものとなるように進めていく必要があります。

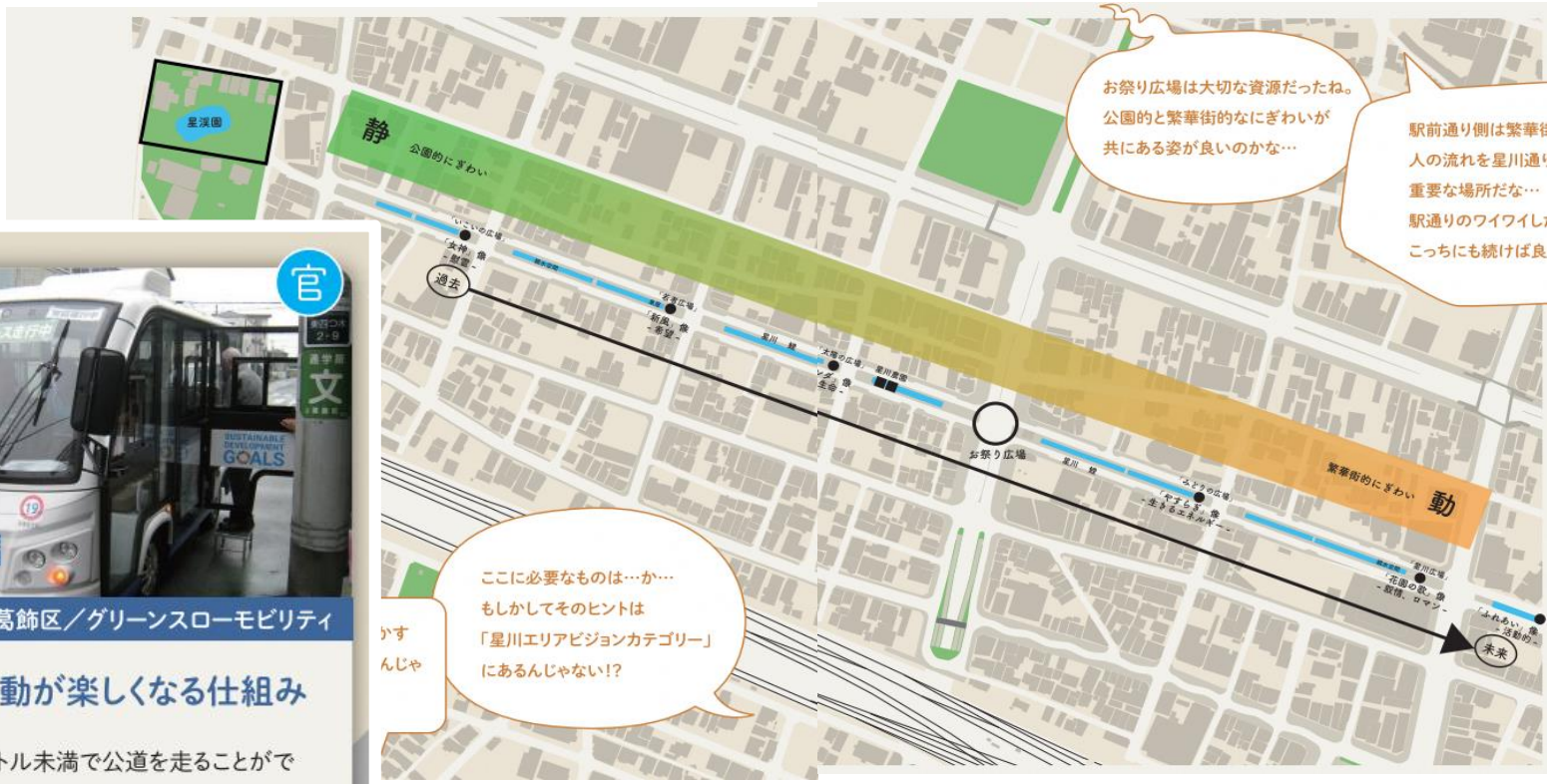
星川通り周辺の目指す姿

対策1：地域に見合った景観等のメリハリを意識しつつ、休憩場所・トイレ等を確保



星川通り周辺の目指す姿

対策2：局所的移動支援（モビリティ）実証の検討



05

官

東京都葛飾区／グリーンスローモビリティ

ちょっとの移動が楽しくなる仕組み

時速20キロメートル未満で公道を走ることができる電動車「グリーンスローモビリティ」の実証実験。地域での買い物など様々な地域の活動に活用されている。高齢などの理由で移動に不便を感じている方でも気軽に利用することができ、地域活性化などの効果が期待されている。

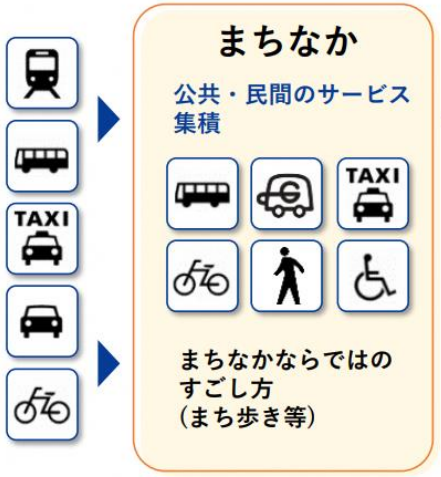
留意点：公共交通とのバランス

熊谷市の強みである路線バスとの競合を起こさない仕組みを交通事業者とも協議しつつ検討

路線バス・自家用車（駐車場利用）・移動支援（モビリティ）・自転車・歩行を自由に組み合わせて利用し過ごすことのできる「まちなかウェルカム」の実現へ



立地適正化と一体的な市全体の交通ネットワークの確保



（※）持続的な運営のためには移動支援への自動運転技術導入等も視野に検討していくことが必要。

３．移動支援のための
モビリティ導入実証へ

移動支援のためのモビリティ導入のねらい

- 「星川将来ビジョン」のテーマのうち、「誰でも訪れやすい」と「まちを知れる」にフォーカスした、**「ちょっとの移動が楽しくなる仕組み」**を導入。
- 星川周辺で行われる交流場整備、星渓園市民活用促進社会実験等とのシナジーにより、効果を拡大。
- 路線バスや自転車等との連携を念頭に、将来の無人での移動支援、個人向けの移動支援などの開発も念頭に、デジタル技術も段階的・効果的に活用。

「星川将来ビジョン」6つのテーマ

01 川と触れ合える
02 時間を過ごせる
03 新しい活動が生まれる
04 涼を楽しめる
05 誰でも訪れやすい
06 まちを知れる



歩行者が安全に通行できるストリート

歩行者が安心して歩ける通りをつくる。スローモビリティやゆとりのある歩行空間、子どもが遊べるスペースや一休みできるベンチ、オープンカフェなどがある通りが期待されています。

移動支援のためのモビリティ導入による期待

1. 徒歩や車移動が難しい方にとって「まちなか」移動の新たな選択肢に

➤星川通り周辺の地域住民の方々に「ちょっとした（楽しくなる）移動」が実装

2. 景色や風を楽しみ低速移動することで、沿道の商店や水辺環境に親しむ機会が増加

➤星川通り沿道の賑わいにつながる来訪・周遊の利便性が向上
➤「車で素通り」「車に気をつけて歩く」等のない、
憩いの空間としての星川通りの実現
➤運転手・乗客同士や通行者とのコミュニケーションの誘発



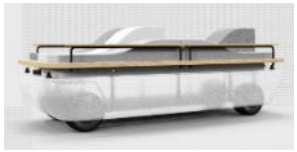
3. 歩行者、来訪者を対象としたイベントや取組との相乗効果も

➤来訪者の増加や、散策のしやすさ、歩行の安全性の向上等により、
星川通りの沿道・オープンスペースでの地域の取組の活性化
➤星川通り周辺の新たな目的地の創出（星渓園、交流場等）

etc…

都市の活力と魅力を生み出す新たな交通のカタチ

- 新たな交通のカタチとして、全国各地に様々なモビリティが登場
  - まちづくりの中で“活力と魅力を生み出すデバイス（装置）”として期待
  - 星川通りにおける「ちょっとの移動が楽しくなる仕組み」、「移動支援」に適したモビリティとして、『グリーンスローモビリティ』に着目。

	パーソナルモビリティ	ベンチ型車両	カート型・バス型車両
イメージ	 WHILL Model F  UNI-ONE  Segway PT i2 SE  C⁺walk	 iino type-R PARTNER MOBILITY ONE   三宿モバイルパークレット	ヤマハ(株)製車両   モビリティワークス(株)製車両 シンクトゥギャザー(株)製車両 
主な特徴	• 主に1～2人乗り • 近距離低速移動に適する • 貸出・返却用ポートが必要	• 複数人乗り • 移動自体よりも移動体験や滞在に適する	• 定員 複数人～10人以上 • 公道走行可能だが低速のため短区間の回遊に向く

出典：WHILL(株)HP、本田技研工業(株)HP、セグウェイHP、トヨタ自動車(株)HP、ゲキダンイイノ(合)HP、
パーソルクロステクノロジー(株)HP、ヤマハ発動機(株)HP、ヤマハ(株)HP、モビリティワークス(株)HP、シンクトゥギャザー(株)HP

グリーンスローモビリティの概要と活用場面

- グリーンスローモビリティの概要
  - 電動・20km/h未満で公道を走る４人乗り以上のパブリックモビリティ。以下の5つの特徴を有する。

①**Green**・・・CO2排出量が少ない**電気**自動車
②**Slow**・・・**ゆっくり**なので、観光にぴったり
③**Safety**・・・速度制限で暗線、**高齢者**も運転化
④**Small**・・・小型なので**狭い道**でも問題なし
⑤**Open**・・・窓がない解放感が乗って**楽しい**

※乗合バス事業、タクシー事業、自家用有償旅客運送で通行可

- 期待される活用シーン
  - グリーンスローモビリティは小型・低速のため、近距離移動を得意とする
  - 既存の交通機関を補完する新たな輸送サービスとして、地域住民のラスト/ファーストワンマイルや観光客向けの新しいモビリティ、地域の賑わい創出などの活用が期待。



①地域の住民の足として
1） バスが走れない地域
2） 高齢化が進む地域
3） お年寄りの福祉増進

②観光客向けのモビリティとして
1） ガイドによる観光案内
2） プチ定期観光バス
3） パークアンドライド
4） イベントでの活用

③ちょこっと輸送
駐車場から施設まで
施設から施設まで

④地域ブランディング
地域の顔として

グリーンスローモビリティの多様な使われ方

中心市街地の活性化をねらいとした運行事例

- バス型モビリティを導入
- 豊島区では池袋駅周辺の公園・文化施設を周遊
- 宮崎市の事例では商店街の共通駐車券で乗車料割引きサービスも。



▲中心市街地での導入（東京都豊島区）



▲中心市街地の活性化をねらいとした運行（宮崎県宮崎市）

観光地での運行事例

- カート型モビリティを導入
- 広島県福山市では「グリスロ潮待ちタクシー」を運行。全国初の緑ナンバーグリスロ。



出典：福山市HP

地域住民の足としての運行事例

- カート型モビリティを導入
- 運転手を地元シニアクラブが担う、幅員が狭い路地を運行等。



▲シニアクラブからの運転者輩出（千葉県松戸市）



▲幅員が狭い道路での運行（岡山県笠岡市）

グリーンスローモビリティの導入事例（１）

- MEGUReMo（宮崎県高千穂町）
  - 観光客自身が運転するグリスロにリモートガイドを実施（2024年2月実証実験）



MEGUReMo（メグリモ）

地域	宮崎県高千穂町
車種	ヤマハ・ランドカーAR-04（運転手込み4人乗り）
概要	観光地における定番スポットへの一極集中解消、地域全体への回遊促進、地域全体の価値向上など目的とする地域課題解決型観光MaaSとして実証実験実施（令和6年2月）。

出典：トヨタ・コニック・プロ株式会社プレスリリース（2024年1月18日）を基に作成





＊ランドカーの運転には普通自動車免許が必要です。



グリーンスローモビリティの導入事例（２）

- 杉並区グリーンスローモビリティ（１）
  - 荻窪駅南側から荻外荘公園、太田黒公園の回遊性向上に向け、狭い路地でも走行できる開放的な移動サービスとして実証。



杉並区グリーンスローモビリティ

地域	東京都杉並区
車種	ヤマハ・ランドカーAR-07（運転手込み7人乗り）
概要	「杉並区地域公共交通計画」における取り組みの一つに位置づけ。 荻窪駅周辺の回遊性向上に資する新たな移動サービスとして、令和6年12月荻外荘公園の開園に向けて、令和3年度から取り組み。

出典：杉並区HPを基に作成



出典：杉並区地域公共交通計画



目標３　気軽で自由な外出と回遊が確保されている

施策３－１
新たな公共交通サービスによる移動の選択肢の拡充

・自宅と交通結節点までのファースト・ラストワンマイルをつなぐ公民連携したデマンド交通の実証運行及び実施　など

施策３－２
新たなモビリティによる移動の選択肢の拡充

・電動マイクロモビリティの安全な利用の促進　など

出典：杉並区地域公共交通計画

荻外荘公園



資料：杉並区HPを元に作成

グリーンスローモビリティの導入事例（２）

- 杉並区グリーンスローモビリティ（２）
  - 令和3年度から実証運行を重ね、令和5年度末に運行計画を策定。
  - 実証運行後、地元住民からは乗る楽しさや移動の足になるとの回答も。





杉並区グリーンスローモビリティ

地域	東京都杉並区
車種	ヤマハ・ランドカーAR-07（運転手込み7人乗り）
概要	「杉並区地域公共交通計画」における取り組みの一つに位置づけ。 荻窪駅周辺の回遊性向上に資する新たな移動サービスとして、令和6年12月荻外荘公園の開園に向けて、令和3年度から取り組み。

出典：杉並区HPを基に作成

■沿革

令和3年度	3月	**荻外荘公園周辺で試乗会を2日間実施**
令和4年度	11月	**荻窪駅南側地域で実証運行を11日間実施**
	2月	第4回杉並区地域公共交通活性化協議会
令和5年度	5～7月	運行事業者を公募型プロポーザル方式により選定
	8月	第5回杉並区地域公共交通活性化協議会
		運行事業者と運行計画策定業務の契約
	1月	グリーンスローモビリティに関する運賃等協議会で運賃協議を実施
		第6回杉並区地域公共交通活性化協議会（運行計画の諮問・答申）
	2月	グリーンスローモビリティ運行計画の策定
		運行事業者と杉並区グリーンスローモビリティ運行協定書を締結
令和6年度	5月～8月	**荻窪駅南側地域で有償による実証運行を約3カ月間実施**

試乗会＆実証実験

実証実験

出典：杉並区HPを元に作成

実証運行後の地元自治会等へのヒアリング調査では、「気軽に乗れて楽しい雰囲気になった」、「乗って楽しい、見て楽しい」、「地域の人たちにとって関心事であったと思われる」、「高齢者の買い物、通院などの足となる」などの回答があった。

出典：杉並区HP（抜粋）

グリーンスローモビリティの導入事例（３）

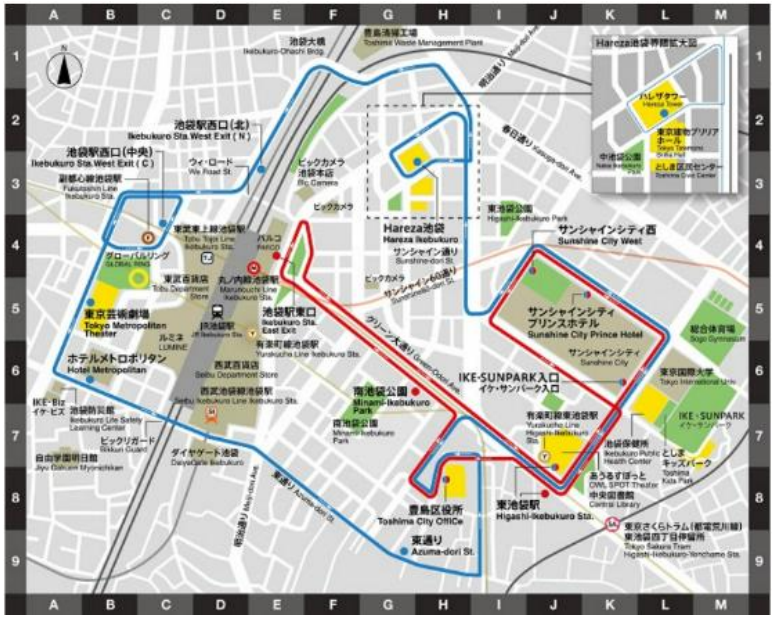
- IKEBUS（東京都豊島区）
  - 2019年より駅周辺の公園・文化施設間を回遊する定時運行を実施
  - ツアーバス・貸切バスも催行。様々なコラボ、幼稚園の遠足活用等地域のシンボルに。



IKEBUS

地域	東京都豊島区
車種	シンクトゥギャザー eCOM-10（※ベース）（22人乗り）
概要	池袋駅周辺の4つの公園や賑わい施設を回遊する、新たな池袋のシンボルとして令和元年11月より運行。車両デザインは水戸岡鋭治氏が担当。貸切利用可能で、オリジナルグッズも販売。

出典：WILLER（株）HP、豊島区HPを基に作成



ツアーバス、貸切バスとしての利用も可能



出典：豊島区HP

池袋を舞台にしたアニメ作品や周辺施設とのコラボ企画実施



出典：豊島区HP



出典：西武・プリンスホテルズワールドワイド プレスリリース（2024年6月24日）

借り上げにより区内保育施設等の5歳児を乗せて周遊を実施



出典：豊島区未来戦略推進プラン2020

グリーンスローモビリティの仮想乗車体験

- 台東区（2024年9月撮影）
- 品川区（2024年10月撮影）
- 豊島区（2024年10月撮影）

※別資料にて、それぞれ
30～60秒程度の動画を再生します







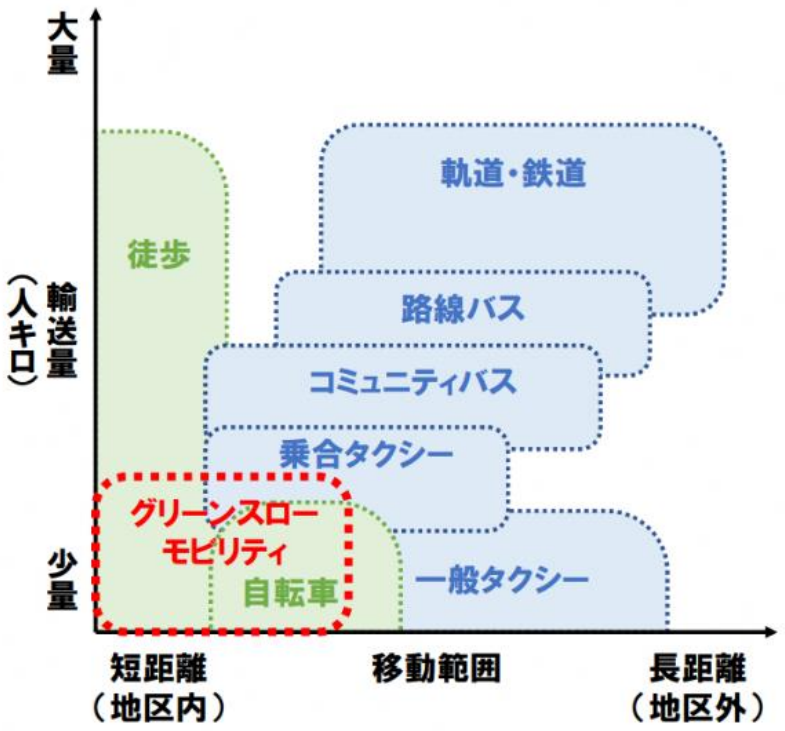
グリーンスローモビリティの可能性

- 他とは違う「モビリティ」としての可能性
  - **<u>少量輸送・短距離移動</u>**に適したモビリティ
  - 「バス」、「タクシー」、「自家用車」でもない
  - 「徒歩」、「シニアカー」、「自転車」でもない

  ⇒「ちょっとそこまで」「もう少しここまで」に対応可能

  ⇒「少量・短距離の輸送に適する」特性をカバー、または強みにする導入事例

  ※ごく少人数の移動、非日常感の演出　等



▲グリーンスローモビリティのサービス領域

- 「スロー」であるがゆえの可能性
  - 最高時速20キロ
  - 徒歩（4km/h）、シニアカー（6km/h）より速いが、車より遅い（車では環境性能も低下）
  - エスカレーター：定格速度3km/h以下

  ⇒「速いエスカレーター（歩行支援）」としての位置づけへの期待

【従来の公共交通】
はやく
時間通りに
遠くまで

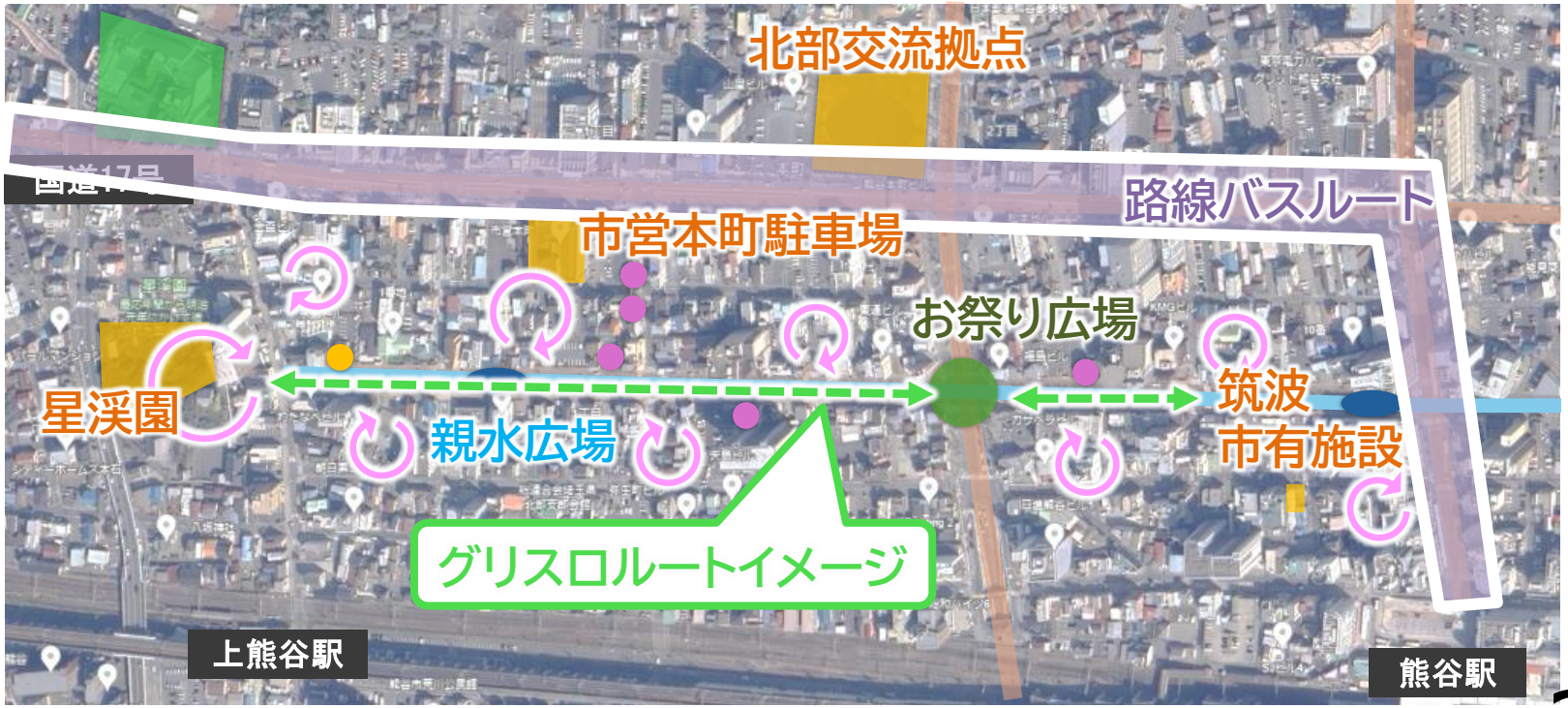
【グリーンスローモビリティ】
ゆっくりと
余裕をもって
近くまで

４．星川周辺エリアにおける交通まちづくり実証の想像

星川通りへの導入を想像した時に……

- 星川周辺の回遊性を向上させ、人の流れを創り、点在している地域資源をつなぎ、賑わいの創出につなげる手段として想定
- まずは、「やってみる」「住民・来訪者の方々に知ってもらう」ことに力点を置いて実証

星川通りにおけるグリスロ走行のイメージ



※上図はあくまでイメージであり、具体的な運行ルート等は今後検討予定。

勉強会で皆さまとも考えていきたいこと

① 「熊谷（星川通り）に合った移動」とはどんなもの？

- どんな人が移動する？　例えば……高齢者の方？ 子どもやご家族連れ？ 観光客？
- どんな目的で移動する？　例えば……お買い物？　通院？　散歩？食べ歩き？
- ゆっくりと移動したい？　少しでも早く目的地につきたい？

② 星川通りでモビリティが走ることで、どんな使い方ができそう？

- 例えば……観光客や来訪者向けの音声ガイドをつける、○○の施設やイベントの利用者に利用してもらう、沿道のお店や周辺施設とコラボする、星川通りの景色や空気感を楽しみながら移動してもらう　等

【目的・コラボの対象】既存の地域資源や、星川ビジョンに基づき、周辺で行われる交流場整備、星渓園市民活用促進社会実験等

③－１　星川通り周辺のどこで乗り降りできるとよさそう？

- 例えば……西端の星渓園、せせらぎの聞こえる親水広場、スペースのあるお祭り広場　等
- 自由に乗り降りできる方がよい？
  ※オンデマンド方式の運行事例も。
- 他の交通手段との乗り継ぎは？
  役割割分担は？

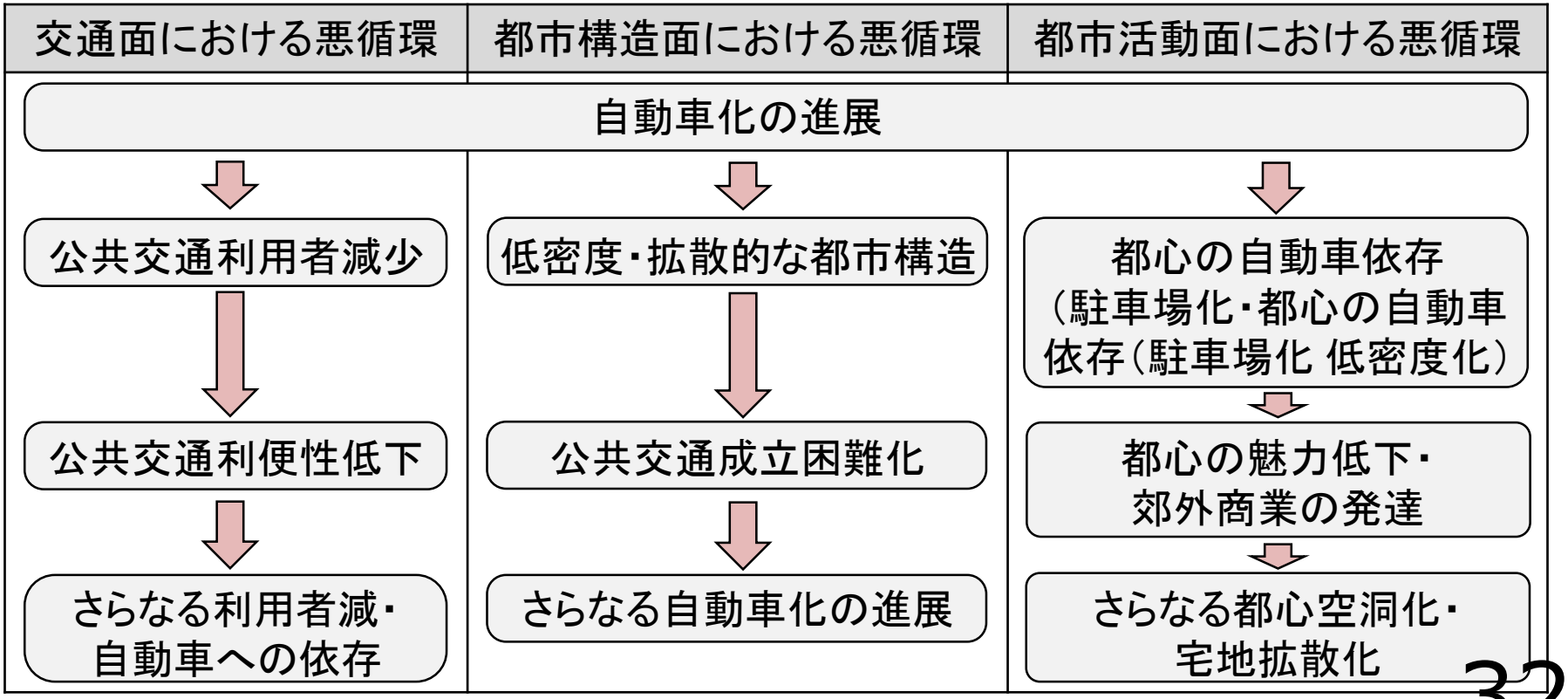
③－２　星川通りで走っているといいと思うモビリティ（車体）はどんなもの？

- 小さめのカート型グリスロ？　中型のバス型グリスロ？　それとも……？
- 時速20km以上の東西の通過交通はそもそも星川の西側エリアに必要？

参考資料

（参考）都市交通において避けるべき3つの悪循環

- まちなかの交通機能と、まちなかの拠点・都市機能はお互いに支え合う関係にある。
- 以下の悪循環に陥らないように、両機能の維持・向上に向けた不断の努力が必要。

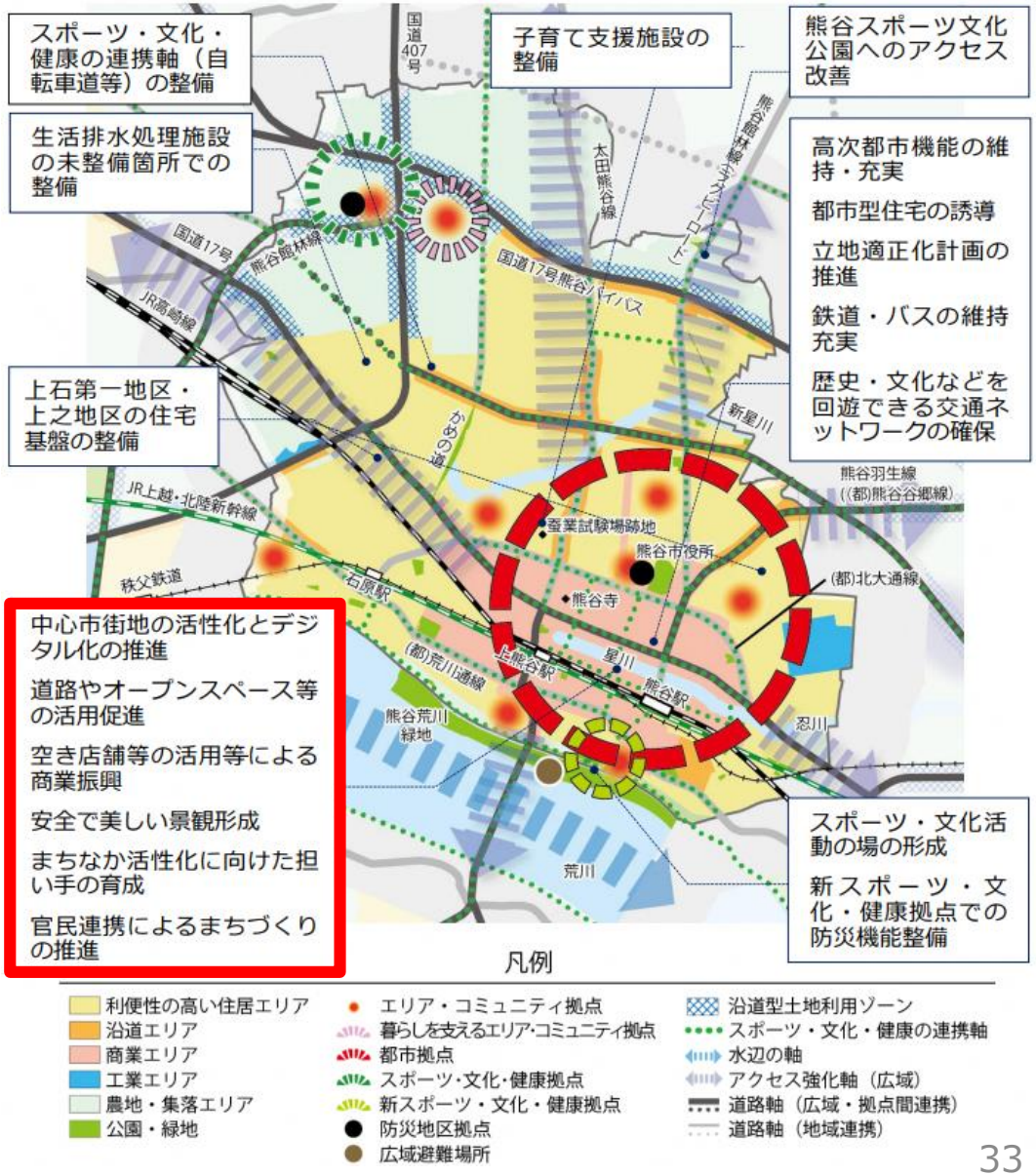


（参考）都市計画マスタープランにおける記載

【地域の将来像】
ヒト・モノが集まり、めぐることで、誰もが暮らしやすい地域

ヒト・モノが集まり・めぐることで、
新しい産業やまちの魅力が生まれる
中心的な地域を形成します。
また、利便性が高い環境を生かし、
全ての世代の人々が暮らしやすい
地域を形成します。

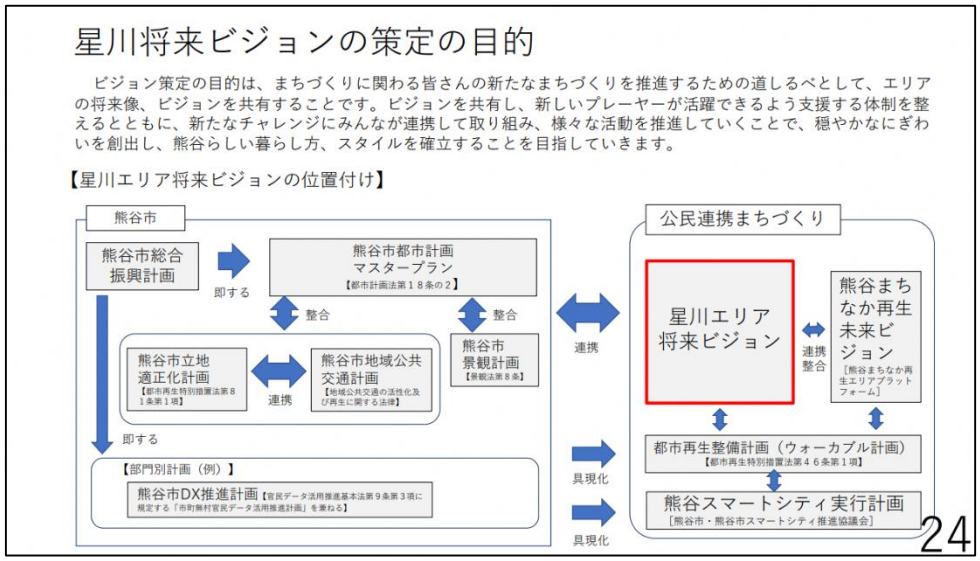
上記の将来像の実現に必要なピースとして、ビジョンの検討の中でまちなかの交通機能の必要性を確認してきたところ。



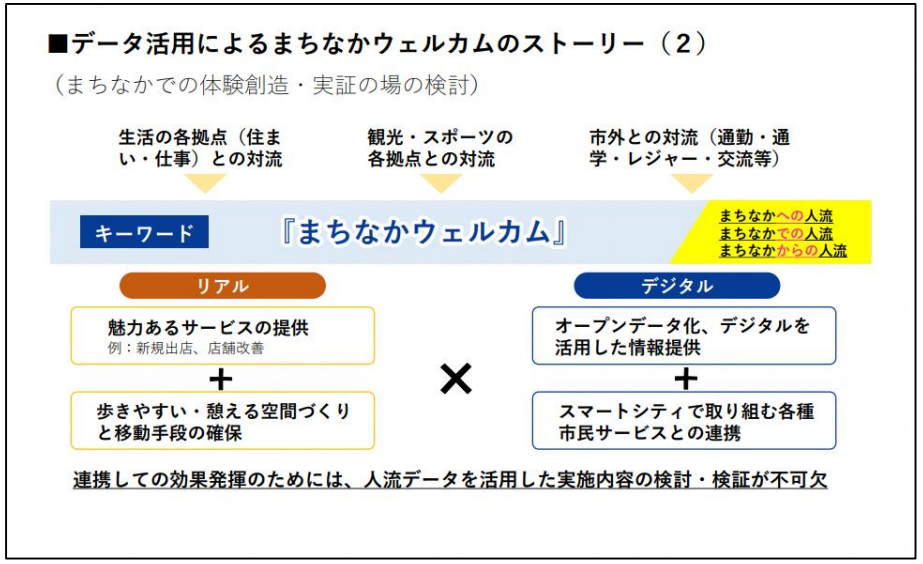
熊谷市都市計画マスタープラン（地域別構想）
https://www.city.kumagaya.lg.jp/about/soshiki/toshi/toshikeikaku/kyokatodokede/master_plan.html

（参考）熊谷市のまちづくり・交通政策の特徴

【ビジョンを市民と共有・ブラッシュアップ】



【データ・デジタルの活用方針】









熊谷市公民連携まちづくり実践方針
https://www.city.kumagaya.lg.jp/about/keikaku/matidukuri/kouminrenkei.html

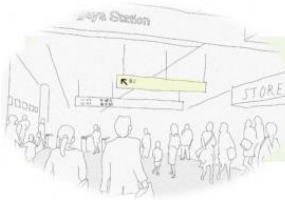
星川将来ビジョン（第一版）
https://www.city.kumagaya.lg.jp/about/soshiki/sangyo/shogyokanko/machinakasaisei/hoshikawavision.html

（参考）熊谷まちなか再生未来ビジョンの記載

- 星川通りの「心地よく歩く軸」としての位置づけ

POINT 1　駅からまちに　にぎわいを広げる

駅や駅ビルに集まっているにぎわいを、まちなかに広げていくことを目指します。



駅と直結している駅ビル、商業施設が多数立地し、生活に快適な環境が整っているため、駅構内では行き交う人が多くみられます。

駅構内に滞留している人も歩きやすい環境や魅力的な店が駅周辺に増えることで積極的に駅外へ出歩くことが期待できます。





バリアフリー整備やユニバーサルデザインに配慮した整備を検討します。

POINT 2　まちを心地よく歩く・移動する

駅からまちなかへの人の流れを、公共施設などの拠点や魅力的なお店とをネットワーク化することにより、子育て世代や若者に支持されるような快適で居心地の良いウォーカブルなまちを官民連携で目指します。



歩きたくなる魅力的なまちなかを形成するために、景観の向上を図ります。路面の修繕も計画的に行います。

まちなかでの人と環境にやさしい道づくりを進めるために、歩行者にとって安全な道路空間を計画的につくっていきます。





まちなかの回遊性の向上を図るため、公共交通を補完する環境に配慮した新たなモビリティの導入の検討を進めていきます。

POINT 3　まちなかで心地よく憩う

駅からまちなかに広がった人の流れを、各スポット（公共施設、教育機関、スポーツ施設など）をはじめ、動線上に長く滞在してもらうために、心地がよく、みんなの活動や交流ができるような魅力ある居場所の充実を、官民に加え大学とも連携して目指します。



人の流れの動線上で長く滞在してもらうために広い歩道など公共空間を利活用したプロジェクトを進めていきます。

子育て世代の応援、みんなの活動や交流ができるような魅力ある居場所を充実させていきます。





店先のオーニングなど、駅からまちなかに広がった人々が心地よく憩う空間を作っていきます。



心地よく歩く軸

心地よく憩うポイント

出典：熊谷まちなか再生未来ビジョン
https://kumagayasaisei.wixsite.com/mysite/%E3%81%8A%E7%9F%A5%E3%82%89%E3%81%9B