令和6年度　熊谷駅南口周辺再整備促進事業業務委託（業務概要）

1.業務の目的

熊谷駅南口周辺再整備促進事業は、第２次熊谷市総合振興計画後期基本計画リーディング・プロジェクト２「市民生活を支える将来を見据えた都市基盤・社会資本の整備」の主な取組内容である「熊谷駅南口エリアの開発促進」に基づき、高度な土地利用がされておらず駐車場としての利用が多い熊谷駅南口周辺の再整備を促進するため、熊谷駅南口駅前交通広場（以下、駅前広場）及びその東側エリアにおける交通ネットワークや土地利用についての検討を行った。

2.交通ネットワークの課題

2-1.熊谷駅南口周辺の交通基盤の状況

（1）熊谷駅南口周辺の区画街路の状況

駅前広場周辺の道路について、駅前広場の東側エリアは６ｍ未満、西側エリアは８ｍ未満の歩車分離がされていない区画街路により形成された箇所が多く、開発当初は戸建て住宅地としての利用を想定したと考えられる基盤状況となっている。

しかし、現在は駐車場利用が多いことから、当初想定した以上の通行量が発生していると考えられ、一方通行の交通規制により対応している状況である。

■区画街路の状況（歩車分離がされておらず、一方通行が多い）






（2）駅前広場の利用状況

熊谷駅南口駅前広場は、朝夕の通勤通学の時間帯がバス・自動車の利用のピークとなっており、駅前広場内に収まらない送迎バスや一般車があるなど、利用実態として問題がある状況が生まれている。

■駅前広場の状況



（3）駅前広場のバス利用の状況

バスの時刻表等から、6時～20時の時間帯における駅前広場のバス利用状況を整理し、通勤通学のピークとなる7～9時台及び16～18時台の利用が多く、最も多い18時台では路線バス15台、その他民間バスが23台、合計38台の利用があることを確認した。

■駅前広場のバス利用の状況

時刻	路線バス	その他民間バス	総数
6時台	3	15	18
7時台	6	20	26
8時台	11	18	29
9時台	12	17	29
10時台	12	7	19
11時台	12	9	21
12時台	13	10	23
13時台	6	6	12
14時台	12	7	19
15時台	12	1	13
16時台	13	14	27
17時台	11	19	30
18時台	15	23	38
19時台	6	9	15
合計	144	175	319

2-2.交通計画の検討

(1)検討の必要性

現在の熊谷駅南口周辺は、住宅整備を想定した道路整備がされたと考えられる。しかし、現状としては平面駐車場・立体駐車場等の利用が進み、当初想定していた市街地形成とは乖離した土地利用の状況となっている。

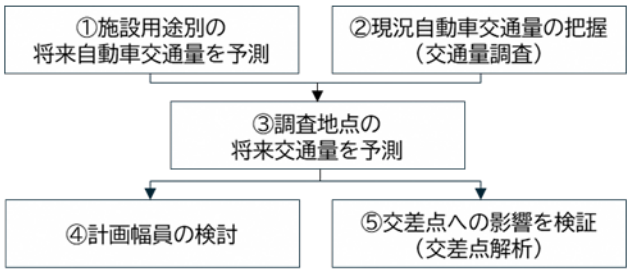
加えて、駅前広場についても社会環境の変化に伴い朝夕のピーク時における送迎用車両の停車、企業・大学・高校等の送迎バスの利用など、円滑な交通処理が行えない状況も生じている。

以上のことから、熊谷駅南口周辺の再整備の検討を進めていくための条件を整理するために、現況の交通量調査の実施を踏まえた、交通計画の検討を行う必要がある。

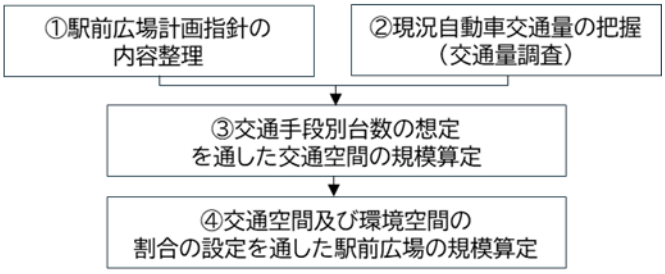
(2)検討の進め方

交通計画の検討の流れは下記のとおりで、「施設用途別の将来自動車交通量及び現状自動車交通量を踏まえた、将来必要となる道路幅員及び交差点への影響の検証」及び「再整備に際して駅前広場に求められる機能及び規模の算定」を実施する。

■道路幅員及び交差点への影響把握の検討



■駅前広場の規模算定



(3)交通量調査の実施

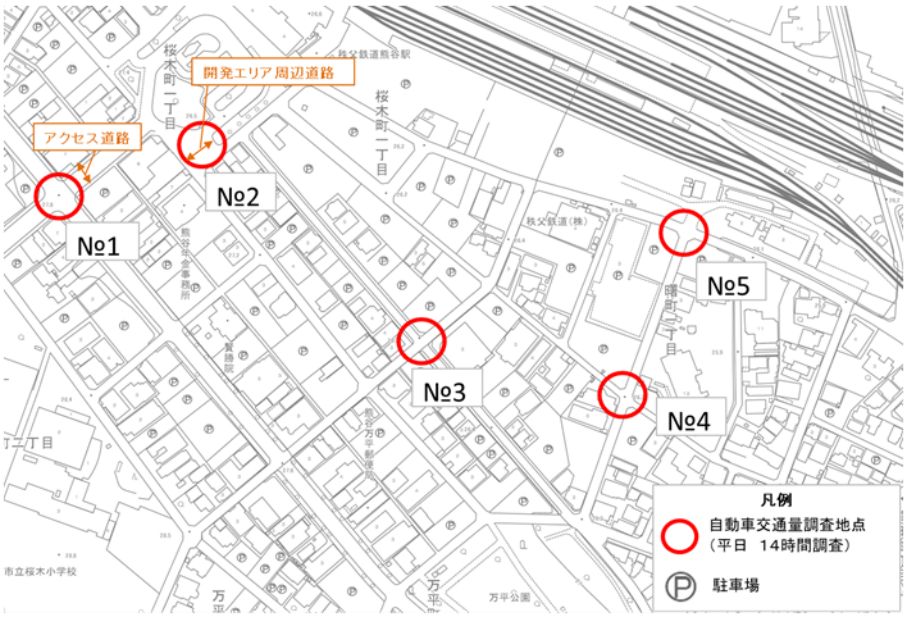
大規模な駐車場となっている駅前広場の東側エリアに流入する自動車交通を把握することを目的に、地区内の交通規制状況を踏まえてNo.1～5の５箇所を自動車交通量を把握する。

■調査実施日時

令和6年6月26日(水)
6時～20時
(平日14時間調査)

■調査対象

自動車類（乗用車、タクシー、小型貨物、バス、大型貨物、二輪車）



ケーススタディ①（将来交通量の予測と将来道路幅員）

アクセス道路に関連する「調査地点No.1」及びその次に交通量の多かった「調査地点No.2」に対して、仮で設定した３つの土地利用の案における「開発施設関連の発生集中交通量」及び「現況交通量（１日当たり）」を加え、「アクセス道路の将来交通量」を算定した。

結論としては、両地点とも道路構造令による道路種別の第四種第二級に該当する交通量が予想され、15m以上の幅員が必要となる道路と評価される。

「調査地点No.1」は道路幅員が15mあるが、「調査地点No.2」については、現状の道路幅員では十分でなく、検討エリアで土地利用の転換を図る場合には道路の拡幅について検討する必要がある。

このことから、将来的な道路ネットワークとして「アクセス道路から検討エリアをループ状で回遊するＡ案」と「アクセス道路から検討エリアを経由して万平公園西から荒川通線につながるＢ案」が考えられる。

■将来的な道路ネットワーク



■将来交通量の算定結果



ケーススタディ②（駅前広場の交通空間の規模算定）

駅前広場計画指針に基づき、「熊谷駅の将来乗降客数」「駅南、北の利用割合」「交通利用分担（自動車利用割合）」「駅前広場の必要バース数」を仮定し、交通空間の面積を算定した結果、交通空間に求められる最低限必要となる面積は3,719㎡となり、概ね3,800㎡の面積の確保が必要となる。

また、駅前広場は、交通空間の他、安全性や快適性、景観、防災機能などを有する環境空間が必要となる。現状の駅前広場と同程度（１：１）の環境空間として算出すると、交通空間面積及び環境空間の面積を合わせた駅前広場の面積は、現在の駅前広場面積の約7,000㎡よりも拡張する必要があると考えられる。

■駅前広場の交通空間の規模算定

	バース数(台数)	面積
バス　路線 企業・学校等	乗車3　降車1 乗降4	676㎡
タクシー　乗降 プール	乗車1　降車1 タクシープール4	43㎡ 120㎡
自家用車	一般24 身障者対応1	500㎡
歩道		523㎡
交通処理のための道路		1,857㎡
合計		3,719㎡

■駅前広場の整備内容のイメージ

