# 熊谷駅南口周辺
## まちづくりビジョン（案）








熊谷市

# 目次


1 はじめに …… p１

2 駅南口周辺地区の立地特性 …… p３

3 これからのまちづくり …… p９

4 取組の方向性 …… p１９

5 重点課題 …… p２９

6 実現に向けて …… p３３

7 参考資料 …… p３９


©Kumagaya City




# はじめに

## １）熊谷駅南口周辺まちづくりビジョン策定の目的

## ２）対象地区

## ３）位置付け



©Kumagaya City

## 1 熊谷駅南口周辺まちづくりビジョン策定の目的

熊谷駅南口周辺地区（以後、「駅南口周辺地区」という。）は、荒川及び河川敷が近く、駅の利便性と自然環境双方に恵まれた地域であることに加え、荒川公園、万平公園、市民体育館及び市立文化センターなど、市民だけでなく市外からの来訪者にも利用される施設が集積しているなど、地域資源が充実した地区です。近年、そうした地域資源をにぎわいの創出につなげるため、河川空間の活用や市民体育館の建替えを含む荒川公園周辺再整備の検討が進められています。

一方で、駅周辺は、駐車場等の土地利用が中心で、駅周辺に求められる交通機能面でのニーズを満たす反面、駅利用者や市民の生活を支える商業・サービス等のにぎわい・交流・滞在といった都市生活を豊かにするための施設集積が十分な状況ではありません。また、熊谷駅南口駅前広場（以後、「南口駅前広場」という。）には、送迎の自家用車及び企業・学校の送迎バスが多く流入することで、朝夕のピーク時においては混雑する状況が見られます。

このように、駅南口周辺地区については、地域の魅力を高めるための取組が進められつつも、本市の顔となる玄関口としては改善すべき課題が残されており、都市拠点として一層の機能強化を図るためには、駅周辺という特性を生かしたまちづくりを総合的に進めることが求められています。

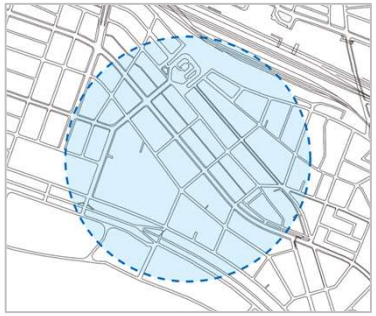
そのため、本ビジョンは、「市民ワークショップ」等を通じ、様々な声を反映させた駅南口周辺地区の将来像やまちづくりの方向性を示すことで、市民や駅利用者、事業者、行政等の連携による地域の活性化と周辺の再整備を促進し、地区の価値向上を図ることを目的としています。

## 2 対象地区

対象地区は、南北の範囲をJR高崎線と荒川の間、東西の範囲を市役所通線と万平公園の間とした地区とします。

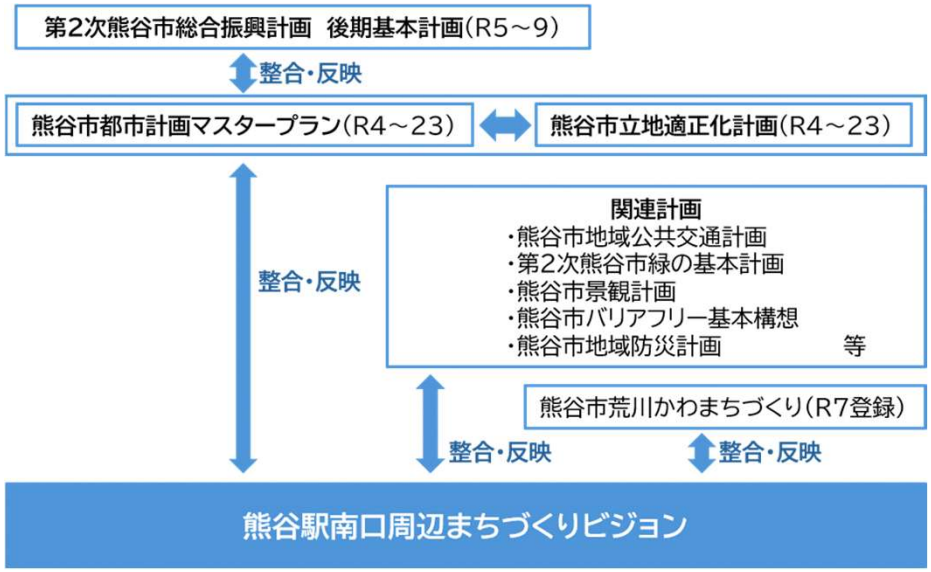
桜木町1・2丁目、河原町2丁目、宮前町2丁目、万平町1丁目、曙町1丁目が含まれます。

■ 対象地区



## 3 位置付け

このビジョンは、「第2次熊谷市総合振興計画　後期基本計画」「熊谷市都市計画マスタープラン」「熊谷市立地適正化計画」を上位計画とし、「熊谷市地域公共交通計画」「熊谷市景観計画」「第2次熊谷市緑の基本計画」等の関連計画との整合を図りながら、令和7（2025）年に登録された「熊谷市荒川かわまちづくり」とも連携を図ります。






# 駅南口周辺地区の立地特性

## １）熊谷市の位置・地勢

## ２）駅南口周辺地区の特徴・成り立ち

## ３）駅南口周辺地区の地域資源



©Kumagaya City

## 1 熊谷市の位置・地勢

熊谷市は関東平野の中央、埼玉県の北部、東京都心まで50～70km圏に位置します。東西に約14 km、南北に約20 km、面積159.82 ㎢であり、東は行田市、鴻巣市、西は深谷市、南は東松山市、吉見町、滑川町、嵐山町、北は群馬県に接しています。

市の中心部に位置する熊谷駅は秩父鉄道及び東日本旅客鉄道（JR）の停車駅となっており、JR高崎線と上越・北陸新幹線が東京駅方面へ接続しています。また、熊谷市は中山道の宿場町として発展した歴史があり、現在でも国道17号や125号、140号、407号など、広域的な交通を支える幹線道路が市と各方面を連絡しています。

市の西端は櫛挽台地、南部は比企丘陵の北縁にあたり江南台地がありますが、市域の大半が平坦な地形です。そのため、徒歩や自転車を利用しやすい緩やかな高低差の市街地が形成されています。また、市の北部には利根川が、南部には荒川が流れており、それらの豊かな水と肥沃な大地によって本市の自然環境は形成されています。元荒川上流には、県の魚となっているムサシトミヨが生息するほか、荒川沿いの熊谷桜堤など、市内には身近に自然を感じられる場所が豊富に存在します。

市の気候は、夏の暑さと冬の季節風（赤城おろし）など、四季折々の変化に富んだものとなっています。特に、夏の気温の高さは全国的にも知られており、平成30（2018）年には当時の国内最高気温である41.1度を観測しました。また、年間日照時間が長いことも特徴です。令和5（2023）年の統計では2,545.5時間と記録されており、全国47の気象官署の中で最も長い日照時間となっています。









# 2 駅南口周辺地区の特徴・成り立ち

## 駅南口周辺地区の特徴

本地区は、人々の経済活動や移動を担う拠点としての「熊谷駅」と、豊かな自然環境や景観を形成する「荒川」の距離がおよそ500mと極めて近い関係にあることが最大の特徴です。また、熊谷駅南口から河川敷までは、歩道が連続して整備されているため、徒歩でのアクセスも容易な環境となっています。

地区内及び周辺には、公共施設のほか、熊谷市の歴史や荒川との関わりを物語る地域資源が多く立地していることに加え、季節の催しの会場にもなっており、多くの市民に親しまれています。




## 熊谷駅正面口と駅南口の成り立ち

熊谷市の中心部は熊谷駅を挟んで北側と南側に分けられますが、それぞれのまちの性格は全く異なります。まちの成り立ちをたどっていくと、その雰囲気の違いがより鮮明に感じられます。

**駅の北側**

中山道の宿場町として発展してきた駅北側は、昭和21(1946)年以降の戦災復興土地区画整理事業によって現在のまちの骨格が定まりました。それまでの不規則で錯そうした都市形態は整然とした市街地へ生まれ変わるとともに、市街地の中央を流れる星川も、両側に街路樹が立ち並ぶ観光道路として整備されました。

また、昭和57(1982)年には上越新幹線が開業し、それに前後して周辺に大型の商業ビルが建設されるとともに、平成16(2004)年には、市街地再開発事業が完了しています。

**駅の南側**

現在の駅南口は、閑静な住宅街が形成されていますが、かつては桑畑が広がっており、まちづくりが進んだのは戦後となります。

昭和29(1954)年に荒川上流部の近代改修が完了し、その後、荒川土地区画整理事業の実施や万平公園、荒川公園の整備、桜木小学校の開校や文化センターの建設が行われました。

昭和58(1983)年には南口駅前広場及び自由通路が供用開始となりましたが、航空写真(1988年頃)からは、すでに現在とほとんど変わらない土地利用がなされていることがうかがえます。



▲中仙道と熊谷駅前線の交差点から中仙道を見る（罹災前・整理後）
出典：戦災復興誌 第７巻（都市編 第４）, 建設省, 1959.



◀熊谷駅南口の鳥瞰（昭和末期）
出典：埼玉県地区計画事例集[昭和63年], 埼玉県, 1988.

# 3 駅南口周辺地区の地域資源

## 緑豊かな熊谷桜堤と荒川河川敷

本地区内の熊谷桜堤は、およそ2kmにわたって約500本のソメイヨシノが咲き誇り、毎年春には「熊谷さくら祭」が開催され、多くの人でにぎわいます。平成2(1990)年には、公益財団法人日本さくらの会から「さくら名所100選」に選定されました。

荒川河川敷はランニングや散歩など、日常的な健康づくりの場として利用されています。また、ラグビー場やソフトボール場が整備されていることから、スポーツを行う空間としての役割果たしているほか、夏には70年以上続く熊谷花火大会の会場として、市民に親しまれています。





## 熊谷の歴史を伝える公園

**万平公園**

万平公園は、旧熊谷堤を園内に残す公園です。旧熊谷堤の上には、熊谷宿の本陣をつとめた竹井家の当主竹井澹如の功績を記した碑があります。澹如は通称を万平と言い、町年寄や戸長を務め、明治12(1879)年には第一代県会議長に選任されたほか、旧熊谷堤への桜の植樹を行うなど、様々な分野で地域の発展に貢献しました。

また、園内には、生糸生産のために使われた繭の慰霊塔(蚕霊塔)があり、蚕都熊谷と呼ばれ、養蚕業が盛んだったことを物語っています。こうして、地域の様々な歴史を伝える公園は現在、盆踊り大会や防災訓練などが行われるなど、地域コミュニティのシンボル的空間となっています。





**荒川公園**

荒川児童館や荒川公園管理事務所を併設する約1.5haの公園です。本公園内に静態保存されているD51140号蒸気機関車は昭和13(1938)年に製造されて以降、東北本線、高崎線で貨物列車として、多くの荷物を運び出しました。なお、秩父鉄道では現在も熊谷駅を出発駅としてSLパレオエクスプレスが運行されており、多くの観光客でにぎわっています。静態保存されている機関車と実際に運用されている機関車の両方が見られることは、熊谷駅南口の特徴のひとつであるといえます。





# 3 駅南口周辺地区の地域資源

## 市民の活動拠点となる公共施設

本地区には文化センターと市民体育館という2つの公共施設が隣接する形で立地しています。熊谷市都市計画マスタープランでは「新スポーツ・文化・健康拠点」に位置づけられ、文化的な活動やスポーツを行う拠点として親しまれています。

**文化センター**

文化会館、熊谷図書館、プラネタリウム館によって構成される施設で、時期に応じてさまざまなイベント・展示がされています。

文化会館は、文化的な催しや各種集会を行う際に利用できるホール、会議、手工芸、ダンスなど幅広い用途に対応可能な練習室、また、作品の展示や鑑賞の場として利用できる市民ギャラリーを有する施設で、事前の予約制で貸出を行っています。

熊谷図書館は、美術・郷土資料展示室を併設する市立図書館です。明治44年に設立された私立熊谷図書館が前身であり、公立図書館では県内で2番目に古いという歴史を持っています。静穏な生涯学習の拠点として、読書や調べものを目的とする人々が、途切れなく訪れています。

プラネタリウム館では、世界各地の星空や過去・未来の星空を再現しており、四季折々の星座や宇宙の神秘を体験することができます。また、令和8年4月4日から投影機が最新の機器に更新され、より迫力のある体験ができるようになっています。



▲プラネタリウム



▲図書館

**市民体育館**

体育館本館・柔道場・剣道場により構成されています。本格的なスポーツの大会、交流会等の利用だけでなく、ヨガや体操、あるいは「かるた」の大会など、利用の目的は多岐にわたります。

一年を通して多くの人々に利用されており、当体育館で開催される大会等については、熊谷市スポーツ協会のウェブサイトで随時公開しています。

スポーツ文化村くまぴあやさくら運動公園とともに、「スクマム！クマガヤ」をスローガンに、スポーツによるまちづくりを進める上で、重要な拠点となっています。



▲体育館本館



▲柔道場

# 3 駅南口周辺地区の地域資源

## ～コラム 住民主体のまちづくり～

**万平公園 納涼盆踊り大会**

令和6（2024）年から始まった万平公園納涼盆踊り大会が、地域住民主体で行われていることをご存知でしょうか。この盆踊り大会は、単なる夏の恒例行事ではなく、地域のつながりを見つめ直す大切な取組としてスタートしました。

企画の背景には、令和元（2019）年東日本台風の経験があります。避難所の小学校で災害時に支え合える関係性の重要性を実感したことから、世代を超えたコミュニティ形成を目的に、住民自らが中心となってイベントを立ち上げる構想が生まれました。

企画自体は令和2（2020）年から始まっていましたが、新型コロナウイルスの影響により、長らく実施できない状況が続いていました。そうした困難を乗り越え、令和6（2024）年に初開催となった盆踊り大会当日は、一時大雨に見舞われながらも地元の方を中心に300人を超える方々に来場いただき、翌年以降も他の地域や地域にお住いの外国籍の方々を含めて700名を大幅に超える方々に楽しんでいただいているようです。

実施にあたっては、なるべく多くの地域住民を巻き込み、「自分たちのお祭り」という意識を持ってもらうことを何よりも重視。運営や準備を通じて、自然と新たな繋がりが生まれていきました。

地域住民が主体となり、地域の繋がりや活性化のために継続的に行う取組は、まさにエリアマネジメントそのものであり、このような活動を積み重ねていくことがまちの魅力向上に繋がっていきます。




▲納涼盆踊り当日に向けて自治会館で練習に励む人たち
出典：埼玉新聞



▲納涼盆踊り大会当日の様子（曙・万平町自治会連合会提供）

# 3 これからのまちづくり

## １）現況及び課題

## ２）社会情勢の変化、まちづくりの潮流

## ３）まちづくりワークショップの開催

## ４）駅南口周辺地区の目指すべき方向性

©Kumagaya City

## 1 現況及び課題

駅南口周辺地区は戦後の土地区画整理事業による住宅地としての整備や熊谷駅自由通路及び駅前広場の開設等を経て、多くの地域資源や魅力を有した地区となっていますが、以下に示す課題も存在しています。(詳細はP53以降参照)

| | 現況 | 課題 |
|---|---|---|
| 地勢・歴史 | ● 熊谷市は関東平野の中央、埼玉県の北部、東京都心まで50～70km圏に位置<br>● 新幹線、JR在来線、秩父鉄道が接続する熊谷駅や国県道など、交通の要所になっている<br>● 豊かな自然環境を形成しており、夏の暑さと冬の季節風（赤城おろし）など、四季折々の特色を感じられる気候 | ● 都心との距離を生かした広域連携や交通利便性の向上<br>● 自然環境の保全・活用<br>● 酷暑への対策 |
| 人口 | ● 世帯数は対象地区、熊谷市全体ともに増加傾向<br>● 人口は市全体では減少、対象地区では令和４(2022)年以降増加傾向<br>● 対象地区では生産年齢人口（15～64歳）が増加・年少人口（0～14歳）は減少 | ● 子育て世代を中心とした定住促進対策<br>● 居住環境の向上<br>● 高齢者の増加への対応（バリアフリー・公共交通） |
| 土地・建物 | ● 土地利用としては、鉄道利用者を想定した駐車場が多い<br>● 商業系用途が指定されているが、商業の集積状況は低く、高度利用も不十分<br>● 複数の宿泊施設が立地<br>● 駅の徒歩圏に閑静な住宅街があり、近年は小～中規模の集合住宅の建設が進行<br>● 荒川公園・万平公園が地区内にあり、地区に隣接して河川敷が立地<br>● 市民体育館・文化センターが立地 | ● 駅周辺の好立地を生かした土地活用<br>● 来訪者の立ち寄りを誘うまちづくり<br>● 住環境と商業の調和した市街地形成<br>● 緑豊かな市街地環境の形成<br>● 公共施設の利活用の促進 |
| 交通・インフラ | ● 熊谷駅の利用者数は、令和２(2020)年度以降は年々回復傾向<br>● 南口駅前広場は、送迎車両やバスにより混雑が発生<br>● 住宅地を想定した開発のため、道路の多くが幅員６m未満<br>● 歩車分離が難しく、一方通行を多く指定<br>● 通勤の時間帯に、荒川通線で交通渋滞が発生<br>● 南口駅前広場の利用者は９時台、12時台、17～19時台の順で多く、20歳代は９時台と12時台に多い<br>● 駐車場需要が高く、満車によるうろつき交通が発生 | ● 南口駅前広場の混雑対策（送迎・公共交通動線の分離等）<br>● 安全な歩行者移動経路の確保<br>● イベント時等における円滑な移動の確保<br>● 従来の土地利用に応じて整備されたインフラが高度利用に適用できない恐れがある<br>● 駐車場の適正配置 |
| 防災 | ● 床下浸水（0.0m～0.5m）、床上浸水（0.5m～3.0m）が想定される箇所が存在 | ● 雨水浸透等の浸水対策の推進<br>● 防災対策や避難体制の強化 |
| まちづくりの動向 | ● 令和７(2025)年８月に「熊谷市荒川かわまちづくり」が国土交通省の「かわまちづくり」支援制度に登録 | ● 「熊谷市荒川かわまちづくり」と連携したまちづくりの推進 |

# 2 社会情勢の変化、まちづくりの潮流

## 社会情勢の変化

人口減少・少子高齢化が進行する中、持続可能な社会の実現やデジタル化の推進、訪日外国人への対応など、社会を取り巻く環境は大きく変化しています。

### 人口減少・少子高齢化

日本では出生率低下と高齢化が進行し、人口減少社会に対応した地域づくりや社会環境形成が求められています。



出典：令和7年版 高齢社会白書（内閣府）

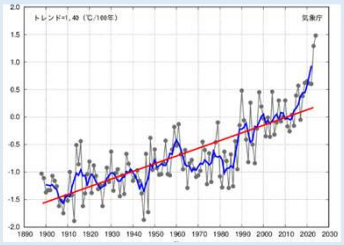
### 持続可能な社会の実現

SDGsの理念に基づき、持続的に住み続けられるまちの実現と、環境への十分な配慮が求められています。



### 気候変動対策

気候変動による猛暑や短時間豪雨の増加、台風での浸水・風害など、激甚化する災害への対策が求められています。



出典：気象庁ウェブサイト

### デジタル化の推進

人口減少や高齢化による人手不足への対応、災害対応や行政サービスの効率化、移動や医療などの生活基盤の利便性向上を実現するために、デジタル化の推進が必要とされています。



出典：まちづくりのデジタル・トランスフォーメーション実現ビジョン（国土交通省）

### 訪日外国人への対応

訪日外国人の増加を踏まえ、日本全国で訪日外国人の受け入れに向けた観光資源のPRや宿泊施設の増加、多言語案内への対応などの取組が進められています。



■駅南口周辺地区に当てはめた場合に求められるもの

・熊谷市に住んでみたいと感じてもらえる魅力の発信及び定住促進
・熊谷駅及び駅前広場等の交通結節点における、デジタル技術を活用した利用者の利便性向上
・交通結節点における訪日外国人等にも配慮した情報提供

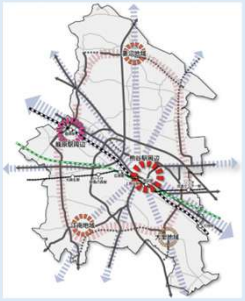
## 2 社会情勢の変化、まちづくりの潮流

### まちづくりの潮流

社会情勢の変化への対応が求められる中、まちづくりに求められる役割や取組の内容も変化しています。

#### コンパクト＋ネットワーク

持続可能な都市経営の実現に向け、市民生活を支える施設を駅周辺に集積させ、公共交通と連携したまちづくりが進められています。



出典：熊谷市都市計画マスタープラン

#### 駅前広場や駅を中心としたまちづくり

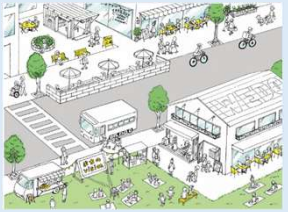
駅前広場や駅を中心に、周辺の市街地との関係性を踏まえながら利用者にとって利便性・快適性・安全性の優れた、ゆとりある都市空間の形成が求められています。



出典：駅まちデザインの手引き（国土交通省）

#### 居心地が良く歩きたくなる空間

街路空間を車中心から人中心の空間へ再構築し、沿道の民有地等と道路空間を一体的に使用し、人々が集い憩う多様な活動ができる空間整備が進められています。



出典：官民連携まちづくりの進め方（国土交通省）

#### 防災・減災のまちづくり

気象変動に伴う災害の頻発・激甚化に対応するための、ハード及びソフトの両面からの取組が進められていますが、特に駅周辺は多くの人が集まることから重点的な取組が求められます。




出典：西武鉄道

#### 暑熱対策の推進

ヒートアイランド現象による都市の気温上昇に対し、温室効果ガスの排出を減らし気候変動の原因をできるだけ抑える「緩和対策」と悪影響を最小限に抑える「適応対策」が求められています。




出典：気候変動適応情報プラットフォーム（国立環境研究所）

■駅南口周辺地区に当てはめた場合に求められるもの

- 人口減少社会に対応した持続可能な都市づくりを進めるための拠点地区としての機能拡充
- 従来の交通機能を重視した駅前広場から、人々が滞留しながら熊谷市の魅力を感じることができる駅前空間形成
- 地域資源である荒川との関係性をより身近なものとしつつ、地域の魅力的な施設にも立ち寄りたくなるような居心地良い歩行空間形成
- 災害時の活動拠点・災害情報提供拠点としての駅前広場の機能の拡充

## 3 まちづくりワークショップの開催

駅南口周辺地区のこれからのまちづくりを考えるにあたって、公募市民の方々の参加によるワークショップを開催しました。

全3回の企画を通して、地区の魅力や地区での将来の暮らしなどについて、多種多様な意見やアイデアをいただきました。それら結果の概要についてご紹介します。






### ■ 全3回の開催概要

| | 実施時期 | 検討テーマ |
|---|---|---|
| 第1回 | R7.8.23<br>（参加者13名） | ①駅南口の良いところを考えよう！<br>②駅南口の課題を考えよう！ |
| 第2回 | R7.10.11<br>（参加者14名） | ①駅南口での将来の暮らしや活動をイメージしよう！<br>②駅南口のまちづくりで大切にしたいキーワードを考えよう！ |
| 第3回 | R7.12.20<br>（参加者15名） | ○駅南口におけるまちづくりの将来像を考えよう！ |

### 第1回

#### ＜駅南口の良いところ＞

普段利用する空間や施設について共有した後、駅南口のどのようなところが魅力なのか、話し合いました。

| | いただいた意見<br>（2名以上の意見があったものは青文字、5名以上は茶文字） |
|---|---|
| 日常利用 | 【えきまち】通勤通学利用（駅・駅前広場・駐車場）<br>【かわまち】イベント利用（花火大会・展示鑑賞・さくら祭・スポーツ）、荒川の散歩、公共施設（図書館等）利用、地域行事<br>【そ の 他 】店舗利用、万平公園（花見・研究会・運動） |
| 魅力 | 【えきまち】乗車が便利、駅利用が容易、駐車場が便利、エキナカ、SL運行<br>【かわまち】緑地（荒川公園・荒川河川敷）が駅に近い、利用者の多い公共施設が充実、イベントが多い<br>【そ の 他 】飲食店、万平公園、駅直近で利便性が良い、移動のための利用者が多い、静かな住宅地 |

#### ＜駅南口の課題＞

「土地や建物の利用」「交通」「その他」の3つの視点で、地区課題について話し合いました。

| | いただいた意見<br>（2名以上の意見があったものは青文字、5名以上は茶文字） |
|---|---|
| 課題 | 【土地や建物の利用】<br>商業施設を増やす（スーパー・飲食店）、魅力的な集客イベントの実施（イベントが単発・イベント拡充・公共施設再整備）、定住促進（高層マンション建設）、観光客向け店舗、立ち寄る場所が少ない、駅前に広場空間を確保して活用、子どもの遊び場<br>【交通】<br>駅前広場の改修（乗り換え・送迎を別に確保、ペデストリアンデッキ）、交通ネットワークがぜい弱（一方通行・車で利用しにくい・歩車分離）<br>【その他】<br>暑さ対策（木陰・荒川からの風の道）、公共施設活用、再開発、駐車場立体化（駐車場は必要）、イベント時の臨時駐車場、中山道の活用、休憩場所を増やす |

## 3 まちづくりワークショップの開催

### 第2回

＜将来の暮らしや活動のイメージ＞
ある人物像になりきっていただき、将来駅南口でどのような暮らしや活動ができると良いか、話し合いました。

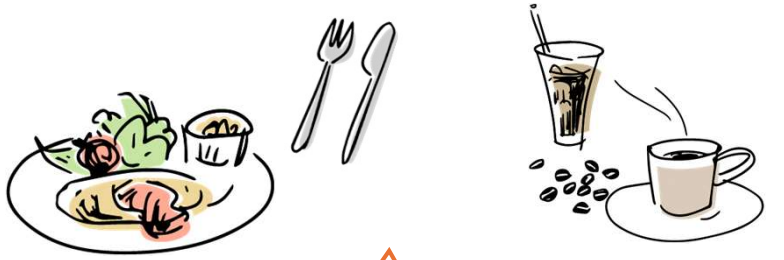
【例】

**想定した人物像**

対象区域内に住む**20代の大学生。**
駅南口周辺の**カフェでアルバイト**をしている。

**将来の暮らしや活動のイメージ**

**エキマチ**のなかで、お昼休みに**20代が好むようなランチ**を楽しみたい。そのためには、**商業施設があると良いな。**



事務所ではなく**商業施設が良いな**

**おしゃれな雰囲気の飲食店**

駅北側で飲む
駅南側は静か

**大型商業施設**があると何でも揃いそう

**飲食店**が特に欲しいかも

＜まちづくりで大切にしたいキーワード＞
参加者が大切にしたいと思うキーワードを、「○○○○な駅南口」というフレーズで出し合っていただきました。

| 数 | 大項目 | 中項目 | | 内容 |
|---|---|---|---|---|
| 18 | にぎわい | 交流 | 8 | 多世代、子育て、友だち、若者、市民が集う |
| | | 概念 | 3 | 華のある、バランス、魅力、笑顔 |
| | | 祭事等 | 3 | 花火、うちわ祭、SL |
| | | 店舗 | 2 | カフェ、お店探し |
| | 自然環境 | 緑 | 10 | |
| | | 水 | 5 | せせらぎ、河 |
| | | 花 | 2 | |
| | | その他 | 1 | 風・空気・自然が各1票 |
| 5 | 出発点 | | | 新幹線、交通機関が便利、通勤、どこでも、スタート |
| | 歩きたくなる | | | 歩きたくなる、散歩、歩行者が安全 |
| 4 | 目的地 | | | 通りすがりではない、行きたい場所、今日も明日も、遊び |
| 3 | 住みやすい | | | 住みやすい、にぎわいと静けさのバランス |
| | 運動 | | | スポーツ、鍛える |
| | 暑さ | | | 暑さ対策、そこまで暑くない、暑いが快適 |
| | 安全・安心 | | | 子連れでも安心、暮らし安全安心 |
| 1 | 文化／学び | | | 文化・学びが各1票 |

※上表は要素を抽出し、整理したもの。4，5つの意見があった場合は青文字、6つ以上の意見は茶文字にしている。

## 3 まちづくりワークショップの開催

### 第3回

＜駅南口の将来像＞
第2回ワークショップの結果をふりかえりながら、改めてどのような駅南口になってほしいのかを考え、将来像としてまとめました。

#### 1班 暑いけど快適 熱いから快適 多世代がつながる辻 みどり豊かなスポーツ・文化のまち南口

**将来像に込める思い**

「辻」ということばがポイントです！一般に、「辻」は道が交差する場所という意味で使われますが、**駅南口は様々なものが交わるまちであってほしい**、そんな思いを込めています。

たとえば、熊谷駅の「交通」結節機能であったり、荒川沿いの水・みどりの場、スポーツ・文化施設における人と人の「交流」など、たくさんの魅力が生み出す交わりがあると感じています。こうした要素を拾いつつ、頭には熊谷の人の熱さと活力・熱気を掛けたことばを添えて、将来の熊谷を表現してみました。

#### 2班 人、まち、自然をつなぎ、みんなが暮らし、たのしむまちづくり

**将来像に込める思い**

カワマチとエキマチを繋ぐエキカワ軸が大事！そんなところから、話が盛り上がりました。カワマチでは「自然」や「スポーツ」、「文化」、エキマチでは、「働く」、「暮らす」、「人が集まる場所」などの特徴があります。

そこで、**エキカワ軸を活かして、人同士であったり、人とまち、人と自然などのように２つのを結び、両を楽しめるまちにすれば良いのではないか**。こうした思いを込めて将来像を考えました。

#### 3班 心惹かれるCITY (community,ice,tree,young)

**将来像に込める思い**

３班では「駅南口の将来はこうあってほしい！」という思いから多くの意見が出ました。話をまとめる中で、**共同体（community）、涼しい（ice）、自然（tree)、若い（young）が駅南口の将来に求められることではないか**となり、これらの英語の頭文字を組み合わせ「CITY」とまとめました。

また、駅南口を、知らず知らずのうちに好きになり、愛着をもってほしいという思いを込め「心惹かれる」を加え「心惹かれるCITY」としました。

#### 4班 安心・安全・笑顔・多世代が集う実現可能な南口のために 強みを大切にし、弱点（弱み）を克服していくまち

**将来像に込める思い**

４班では、人に来てもらうなら、自分たちが住むならという視点から、「安心・安全・笑顔・多世代が集う」を筆頭に話が広がりました！

これを達成するために、駅南口の、「自然（花、緑、水）」、「文化」、「スポーツ」と触れ合える**強みを活かすこと**、「暑さ」、「交通の便」の**弱みをを克服していくことが重要**となりました。こうした思いをわかりやすく将来像に込めました！「交通の便」の弱みに関してはもっと利便性を高めたいという思いを込めています。

## 4 駅南口周辺地区の目指すべき方向性

これまでに整理した事項を踏まえ、駅南口周辺地区のこれからのまちづくりに求められている要素を、地区の目指すべき方向性として整理しました。

### 上位・関連計画

- 駅南口周辺地区では、荒川周辺等、緑と潤いに満ちた環境を生かした再整備を進め、様々な活動や憩いの場を創出
- 官民連携での公共施設の集約化・再配置等による新たな交流の場の創出、都市の魅力やにぎわいの向上

### 地区の現況・課題

| | 住宅・駐車場を中心とした土地利用 | 交通事故の危険性のある駅前空間 | 特徴的な環境・歴史資源 |
|---|---|---|---|
| 現況 | • 住宅や駐車場の土地利用<br>• 商業・業務の集積不足<br>• 荒川沿いに市民体育館・文化センター・荒川公園等の公共施設が立地 | • 駅前広場における送迎車両及び公共交通の錯そう<br>• 歩車分離が進んでいない交通基盤 | • 自然環境の軸としての荒川<br>• 床上浸水の可能性<br>• 秩父地域への玄関口<br>• 夏の暑さ |
| 課題 | **都市的土地利用への誘導**<br>• 駅周辺の好立地を生かしたにぎわいや交流の場の創出<br>• 住宅・商業・公共施設が調和した市街地形成 | **交通結節機能等の強化**<br>• 安全に利用できる駅前広場<br>• 歩行者が居心地良く安全に移動できる空間形成 | **環境に配慮した安全な都市の形成**<br>• 地域資源・歴史資源の積極的な活用<br>• 浸水時の被害軽減対策<br>• 酷暑対策 |

### まちづくりワークショップ

意見交換結果から、重要な視点として以下を整理

・自然や文化等、地区の豊かな地域資源を活かすこと
・人と人、まち、自然が結ばれ、交流と活気を生むこと
・住みよく、かつ楽しい暮らしを送れること
・交通など、地区の弱点を克服すること

### 社会情勢の変化

- 人口減少・少子高齢化
- 持続可能な社会の実現
- 気象変動対策
- デジタル化の推進
- 訪日外国人への対応

### まちづくりの潮流

- コンパクト＋ネットワーク
- 駅前広場や駅を中心としたまちづくり
- 居心地が良く歩きたくなる空間
- 防災・減災のまちづくり
- 暑熱対策の継続・推進

### － これからのまちづくりに求められている要素 －

**1. 現在の地区の魅力を磨き上げる**

地区での暮らしがより楽しく、快適になるための取組が必要です。

そのためには、本地区が持つ問題の解決だけでなく、固有の地域資源や魅力を再発見し、長所として伸ばしていくことが重要と考えられます。

**2. 目的地・滞在場所としての新たな魅力の創出や安全性を確保する**

まちに活気をもたらすため、人々のふれあい、交流を促進するような取組や空間づくりが必要です。

地域住民だけでなく来訪者の存在にも視点を当てることで、様々な交流を生み出すことが期待できます。また、そのためには防災の取組も重要となります。

## 4 駅南口周辺地区の目指すべき方向性

「現在の地区の魅力を磨き上げる」また「目的地・滞在場所としての新たな魅力の創出や安全性を確保する」ことについて、これからのまちの姿を描く形で以下のように整理しました。

### 現在の地区の魅力を磨き上げる

地区の資源として捉えられている駅前広場・公共施設や荒川・住宅地について、市民がより使いやすい空間として再整備及び誘導を進めていくことで、豊かな暮らしが営まれています。

#### つなぐ

○駅前広場の再整備を通じて、公共交通及び送迎車両の錯そうが解消され、多核連携型都市構造の中心的な交通結節点として、市民が利用しやすい駅前広場になっています。
○駅前広場の再整備に合わせて、地区内の道路ネットワークについても改善されています。

#### たのしむ

○かわまちづくりの取組による河川敷の利活用、荒川公園周辺再整備事業による体育館等の再整備が実施され、市民や市外の多くの人々が利用する、文化・スポーツ・健康の活動拠点となっています。

#### くらす

○駅前広場の周辺街区では土地の集約化等を通じたファミリー向けの都市型住宅の建設が行われ、駅周辺の定住促進が進んでいます。
○また、日々の暮らしに欠かせない商業・サービス等の生活利便施設の集積も進み、生活の場としての魅力が高まっています。

### 目的地・滞在場所としての新たな魅力の創出や安全性を確保する

地区に不足する機能の整備や人々の交流を生み出す空間づくりなどの新たな取組を通じて、市民及び来訪者が滞留し、まちににぎわいと活気が生まれています。

#### すごす

○駅前広場の周辺で来訪者が立ち寄りたくなる商業施設が整備され、空き店舗の活用等により、にぎわいのある駅前空間が形成されています。
○駅周辺には子育て施設や学生が立ち寄れる施設なども充実し、南口への来訪を目的とした利用者が増加しています。

#### めぐる

○地区全体で目的地となる施設の集積及び歩行者主体の道路空間や休憩場所の整備、多言語サインの整備を通じて歩いて楽しめる場所になっています。
○街路樹等の日影を生み出す取組を進め、居心地良く歩いて楽しめる歩行空間が形成されています。

#### そなえる

○駅前広場等の整備における雨水貯留施設の整備や透水性舗装の整備により、集中豪雨対策が進んでいます。
○地震災害時における駅前広場空間の一時避難場所としての整備、荒川公園周辺再整備における防災機能強化、市民主体の防災活動の取組など、安全安心な地域づくりを実現しています。

# 4 取組の方向性

１）将来像

２）駅南口周辺地区におけるまちづくりの考え方

３）まちづくり方針図

４）まちづくりの基本方針

©Kumagaya City

## 1 将来像

駅南口周辺地区の目指すべき方向性を踏まえ、まちづくりの指針となる将来像を以下のとおり設定します。

# 楽しむ・暮らす・働く・学ぶが共存し
# 新たな交流が生まれるまち

### 将来像に込める思い

まちづくりワークショップでは、集う・交わり・コミュニティ・つなぐといった、人と人が関わり合うことがキーワードとして多く挙げられていました。将来像の設定にあたっては、こうした言葉を「交流」として表現し、取り入れました。

本地区は、自然豊かな河川空間やスポーツ・文化施設、広域交通の利便性など、多彩な地域資源が歩いて回れる範囲に集積する強みを持っています。これを一層磨き上げ、訪れる人が何度でも足を運びたくなる魅力的なまちであること。また、そこで生まれるにぎわいをまちの活力につなげ、暮らす人にとっては、世代を超えて安心して住み続けられる環境が維持されていくこと。そして、様々な人とのつながりや出会いが、地域の豊かさを育み、熊谷市全体の活性化や魅力向上をけん引するエリアに成長していく。そうした思いを込め、まちづくりの将来像としました。

将来像の実現に向けて、課題や関連計画を踏まえ、まちづくりの目標を3つ定めます。

### 目標① 「通過点」から「目的地」へ

交通結節点としての機能の強化を進めるとともに、「通過点」からの転換を図り、様々な活動の「目的地」となるまちづくりを進めます。

### 目標② 南口ならではのまちづくり

アクセス性に優れたスポーツ・文化施設の集積や広々とした河川空間など、南口ならではの資源をまちづくりに生かし、商業機能が集積する駅正面口周辺との相乗効果によって、まち全体の活性化を図ります。

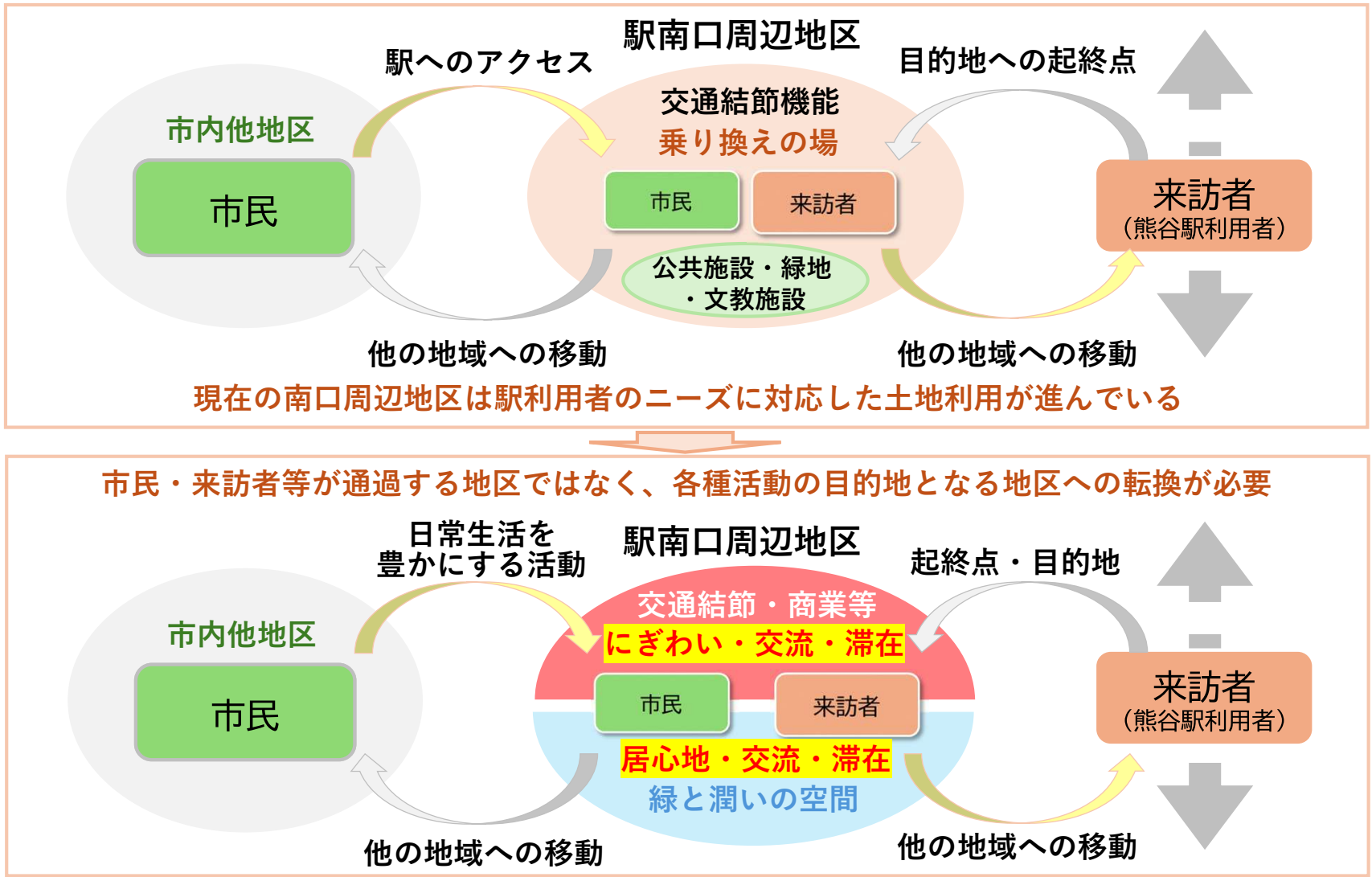
### 目標③ 緑とゆとりの空間づくり

緑豊かな環境の維持、充実を図るとともに、歩行空間や滞在空間と相互に連携を図ることで、おだやかなにぎわいとゆとりのある空間の形成を進めます。

## 2 駅南口周辺地区におけるまちづくりの考え方

### 目標① 「通過点」から「目的地」へ

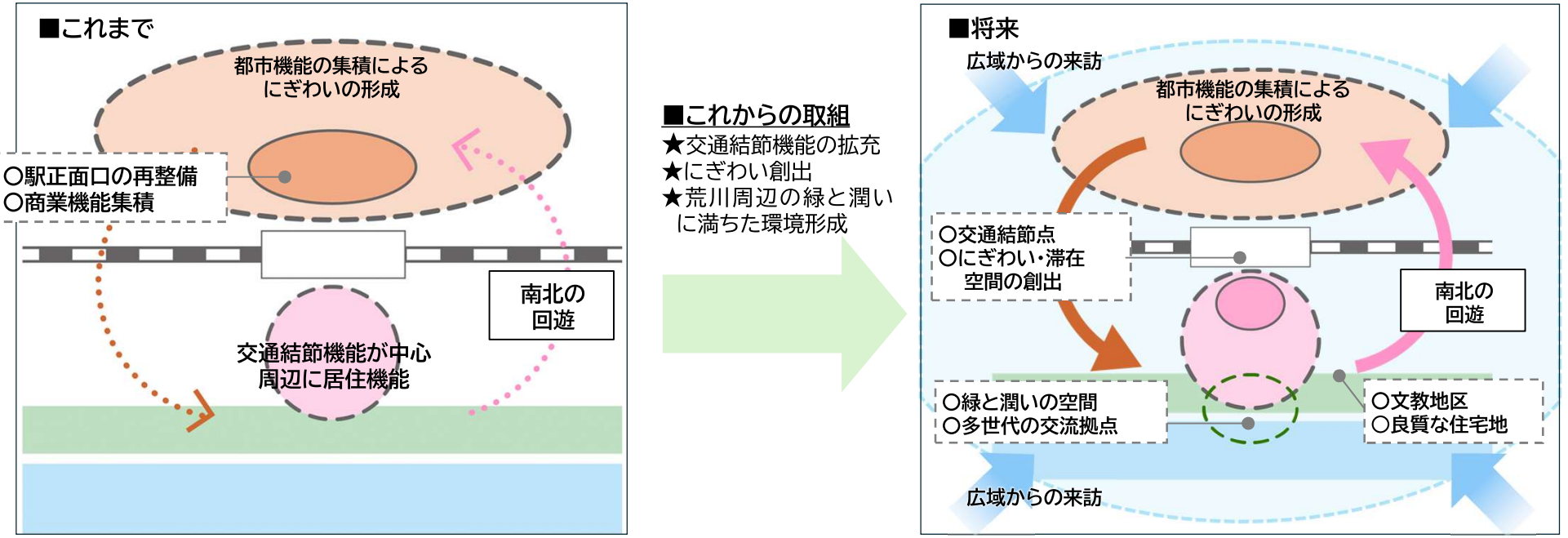
駅南口周辺地区は現在、交通手段の乗り換えの拠点として、交通結節機能を中心とした土地利用がなされ、市内外の人々の移動の通過点となっています。今後は、駅周辺への機能集積や熊谷市荒川かわまちづくりによる事業、荒川公園周辺再整備事業を通じ、市民生活を豊かにする活動の拠点として、また、広域的な交流・にぎわい・滞在の場として、目的地となるまちづくりを進めます。



## 2 駅南口周辺地区におけるまちづくりの考え方

### 目標② 南口ならではのまちづくり

駅南口地区は、戦後に開かれた比較的若いまちとなりますが、宿場町、商業のまちとして発展してきた駅正面口周辺とは違った魅力や資源があります。違いを磨き、相互に連携することで、まち全体の魅力向上につなげます。




■熊谷駅正面口周辺
- 中山道の宿場町として発展
- 1883年(明治16年)に熊谷駅が開業し、商業・業務・サービス・行政機能が集積
- 1982年(昭和57年)に上越新幹線が開業
- 商業施設ではニットーモール、AZ熊谷、ティアラ21が順次開業し、都市拠点としての機能が充実

■熊谷駅南口周辺
- 荒川土地区画整理事業により戸建て住宅中心の土地利用が進行
- 昭和58(1983)年に駅自由通路及び南口駅前広場を開設
- 市役所通線立体交差事業によって熊谷駅の南北の接続による利便性の向上
- ホテルやアパートなど滞在・居住機能の集積も進行

■熊谷駅南口周辺

【全体】
- 熊谷駅周辺及び荒川公園周辺再整備、かわまちづくりの推進により、本市のみならず、埼玉県県北の広域の拠点として発展
- 文教地区としての特性を生かした滞在空間の創出
- 駅に近い良質な住宅地の形成

⇒コンパクトなエリアに様々な用途が存在することで、時間によらず人を呼び込み、まちが抱える”空白の時間”を埋める

【駅前】
- 鉄道や路線バス、送迎バス等の交通結節点としての利便性の向上
- 商業、住宅、子育て、サービス機能の導入によるにぎわいの創出

【文化会館、図書館、市民体育館、荒川公園、荒川緑地を中心としたエリア】
- 緑と潤いに満ちた環境を生かし、地域住民や来訪者が居心地が良く、憩い集える空間づくり
- スポーツ・文化活動において多世代が交流できる拠点づくり

## 2 駅南口周辺地区におけるまちづくりの考え方

### 目標③ 緑とゆとりの空間づくり

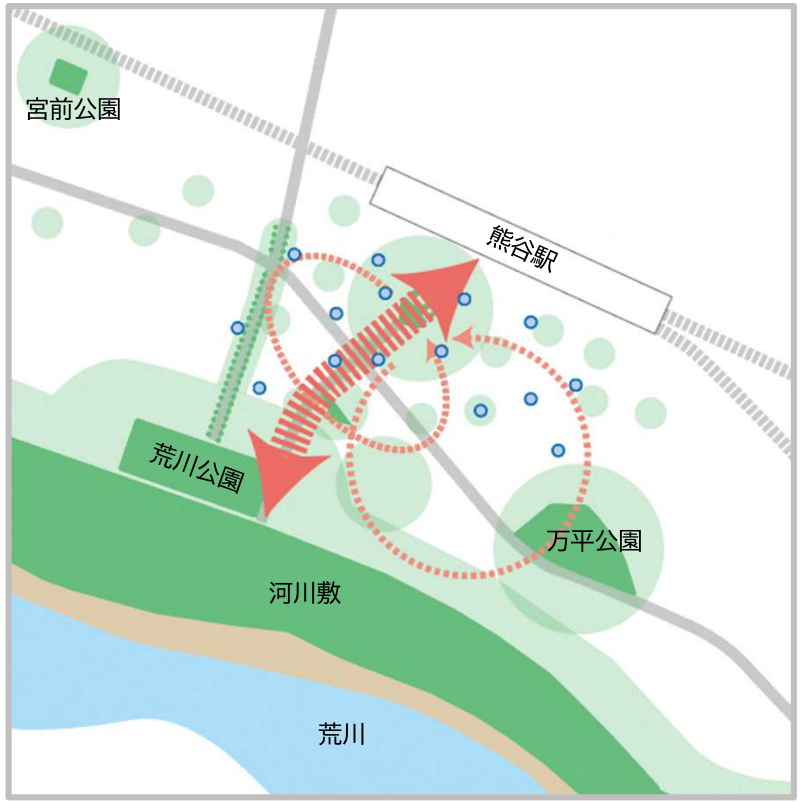
アクセスに優れ、広域的な役割も担う駅南口周辺のまちづくりを進めることで、駅と荒川を結ぶ動線軸を形成し、周辺も含めて目的地となる施設等の集積を誘導します。個性ある店舗の増加により、通り沿いの緑が育まれ、歩行・滞在空間の改善が図られることで、人の活動と自然が調和した、ゆとりある地区が形成されることを目指します。

**■現在**




- 目的地となる施設が乏しく、駅と河川敷・荒川公園・体育館・文化会館の移動に留まり、南口全体に人々の動きが広がっていません。

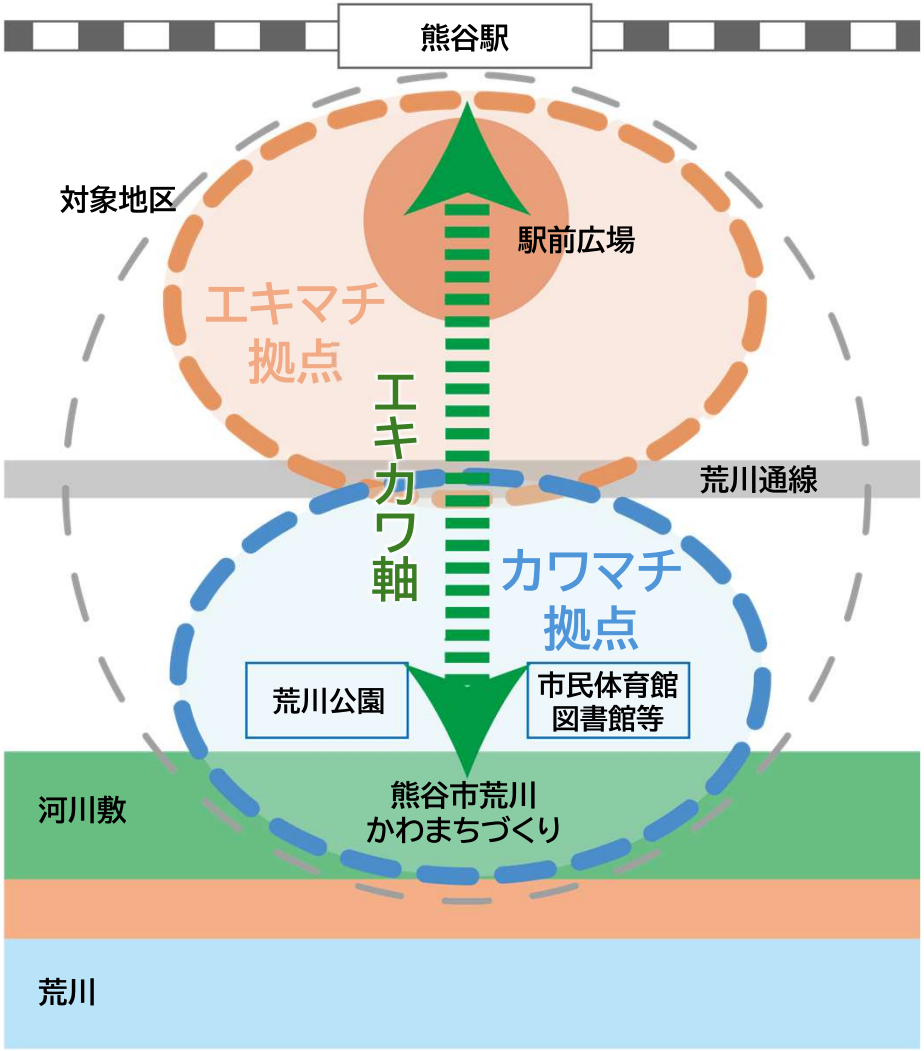
**■将来**




- 熊谷市荒川かわまちづくりに基づく施策の実施や、荒川公園周辺などの駅至近の貴重な地域資源の再整備によって駅と河川敷の人の往来が増えていきます。
- そして、駅前広場や周辺地区における緑化の推進や、立ち寄りたくなる店舗等の集積が進むことで、南口全体が緑に包まれ、歩きたくなる回遊性のある空間へと変化していきます。

## 3 まちづくり方針図

本地区内には、交通結節点である駅周辺と公共施設等が集積した荒川公園周辺という特徴の異なる2つの拠点が存在します。そこで、南口駅前広場及び周辺を「エキマチ拠点」、荒川公園・市民体育館・河川敷の周辺を「カワマチ拠点」とし、両拠点をつなぐ市道及び市道沿道を「エキカワ軸」とします。相互に連携を図りながら一体的にまちづくりを進め、地区内の回遊性と魅力の向上を図ります。




### 拠点の取組方針

**エキマチ拠点**

- 乗り継ぎの円滑化や待合空間の充実など、エリア内外へのアクセスを支える交通結節機能の強化
- エリアの玄関口として、駅南口のシンボルとなる魅力ある拠点づくりの推進

【主要な取組】
・駅前広場の再整備及び交通環境改善
・生活利便性を高める都市機能の誘導

**カワマチ拠点**

- 市民のスポーツ・文化・健康を支える複合拠点を形成
- 河川敷・荒川公園・公共施設によるにぎわいのある良好な空間形成
- 災害時に拠点となる防災機能を確保

【主要な取組】
・市民体育館の建替えを含む荒川公園周辺再整備
・熊谷市荒川かわまちづくりの推進

### 軸の取組方針

**エキカワ軸**

- エキマチ拠点とカワマチ拠点を結び、エリア全体を「一つのまち」として体験できるようにする歩行軸

【主要な取組】
・市道及び沿道が一体となった居心地よく歩きたくなる歩行環境及び景観形成

### 拠点・軸の共通の取組方針

- 居心地よく歩きたくなる空間づくりの推進
- 公民の外部空間を活用したにぎわい・交流・滞在の場づくり
- 地球温暖化対策のための緑化・酷暑対策・温室効果ガスの排出抑制対策
- 地震・風水害への対応強化

# 4 駅南口周辺地区のまちづくりの基本方針

将来像を実現するためのまちづくりの方針を、「エキマチ拠点」「カワマチ拠点」「エキカワ軸」「全体の基本方針（2拠点1軸共通の取組）」に分類して示すとともに、次頁以降では、具体的な取組の案を提示します。

## ① エキマチ拠点に関する基本方針

### 方針1 駅前広場の再整備による利便性・安全性の向上

交流 滞在

- 駅前広場の再整備を検討するとともに交流の場となる空間形成にも配慮します。

### 方針2 魅力ある拠点づくりの推進

にぎわい

- 駅前の好立地や荒川への近接性等の、本地区の魅力を生かした商業・都市型住宅等による拠点づくりを推進します。

### 方針3 円滑な交通を促す道路ネットワークの形成

- 駅前広場の再整備に合わせて、道路幅員構成や道路ネットワークの見直しを検討します。

## ② カワマチ拠点に関する基本方針

### 方針1 地域資源を活用した魅力創出

居心地 交流 滞在

- 荒川河川敷を積極的に活用し、市内外の人々が集い、憩える空間づくりを進めます。

### 方針2 公共施設の再整備等による交流の場の創出

居心地 交流 滞在

- 市民体育館の建替えを含む荒川公園周辺再整備を通じて、今まで以上に魅力的な空間づくりを進めます。

## ③ エキカワ軸に関する基本方針

### 方針1 魅力ある沿道空間の実現

にぎわい

- 人の流れを生み出す軸を形成し、駅南口周辺地区の一体的な活性化を図ります。

## ④ 全体の基本方針

### 方針1 居心地がよく、歩きたくなる空間づくり

滞在

- 歩車分離の道路、開発の際の敷地内空地などをネットワークさせ、休憩スペースと連携した空間づくりを行います。

### 方針2 公共的空間におけるにぎわいの演出

にぎわい

- 駅前広場や民有空地等の公共空間におけるイベント等の実施によるにぎわいの演出を進めます。

### 方針3 都市環境への配慮

滞在

- 公共空間及び一定規模以上の開発における緑化や冷却ミストの増設等を通じた暑さ対策を進めます。

### 方針4 安全安心なまちづくり

- 公共施設等の整備における防災面での取組や地元防災組織との連携等によるハード・ソフトの防災強化を進めます。

# 4 駅南口周辺地区のまちづくりの基本方針

## エキマチ拠点に関する基本方針

### 方針1 駅前広場の再整備による利便性・安全性の向上

利便性向上と安全性の確保を目的とする駅前広場の再整備を行います。また、駅前広場における多様な機能を想定した空間の確保及び駅前広場における各種イベント実施の際に活用可能な空間の確保についても検討します。

■具体的な取組

○将来の交通需要や公共交通、送迎車両等の錯そうに対応した駅前広場の再整備
○公共空間の利活用による交流・滞在機能の充実
○公共交通等に関する情報提供の実施検討
○新たなモビリティへの対応



出典：駅前広場再整備（春日部市ウェブサイト）

■駅前広場の状況



夕方のピーク時には、送迎用の自家用車が駅前広場内で停車している



工場や学校の送迎バスの利用も多い



駅前広場のアクセス道路と荒川通線の交差点における渋滞の状況

### 方針2 魅力ある拠点づくりの推進

駅の利便性と緑豊かな荒川への近接性という特性を活かし、魅力ある拠点を形成するため、駅前広場の再整備に合わせて周辺街区の開発を促進し、地域に不足している商業施設やサービス施設等の生活利便施設の集積を誘導するための取組を行います。

■具体的な取組

○共同建替え等による都市機能（商業・住宅・子育て等）の誘導
○駅前広場再整備に連動する機能導入
○民間発意の開発やリノベーションによる商業・サービス施設の整備促進とそれに伴うインフラの更新検討



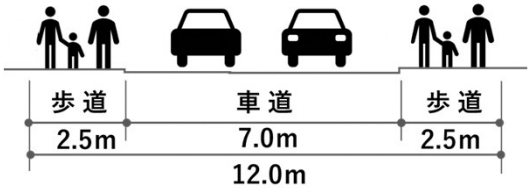

■都市機能の誘導イメージ（東京都目黒区）

### 方針3 円滑な交通を促す道路ネットワークの形成

駅前広場の再整備に合わせて、周辺道路の歩車分離や拡幅についても検討を行います。また、道路整備を行う際には、交通規制の見直しについても検討を行います。

■具体的な取組

○地区内の交通ネットワークの検証及び拡幅整備
○歩車分離された道路の整備
○交通規制の見直し




■歩車分離された道路のイメージ

# 4 駅南口周辺地区のまちづくりの基本方針

## カワマチ拠点に関する基本方針

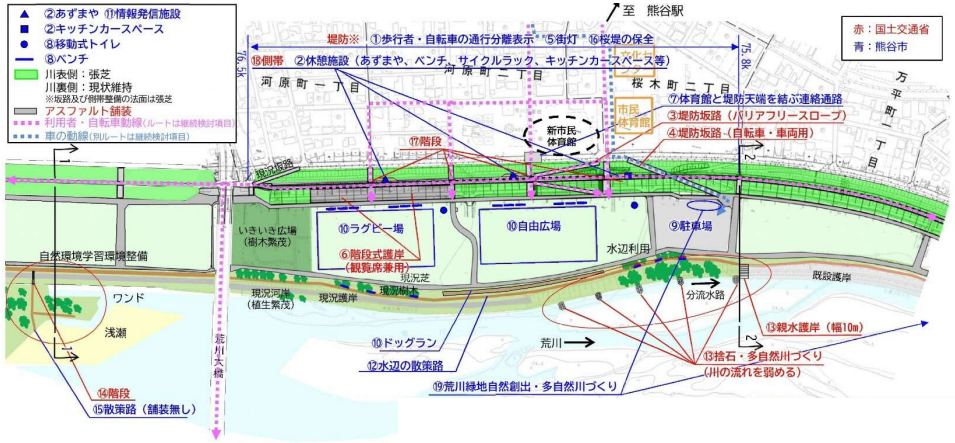
### 方針1 地域資源を活用した魅力創出

熊谷市荒川かわまちづくりに基づいた河川敷における休憩スペースや運動空間の整備、人々が憩い集える活動拠点としての空間づくりを進めます。

■具体的な取組

〇側帯・堤防天端における休憩スペースの整備
〇堤防坂路のバリアフリー整備
〇社会実験・オープン化制度等の活用による魅力的な水辺空間の検討
〇河川敷での自然環境学習等












出典：熊谷市荒川かわまちづくり（国土交通省ウェブサイト）

### 方針2 公共施設の再整備等による交流の場の創出

荒川公園周辺は熊谷駅に近接するという強みを生かし、市民のスポーツ・文化活動の支援や交流人口の拡大を図る拠点としての再整備を進めるとともに、周辺のまちづくりと連動した取組を進めます。

■具体的な取組

〇市民の憩いや活動の場となる新荒川公園の整備検討
〇学生等の大規模大会に対応した新市民体育館の整備検討
〇新市民体育館と堤防を繋ぐ連絡通路の整備検討



## エキカワ軸に関する基本方針

### 方針1 魅力ある沿道空間の実現

熊谷駅南口から荒川緑地や荒川公園をつなぐ歩行者動線のリ・デザイン（再構築）を検討し、エリアの一体感を高める歩道整備を進めます。また、エキカワ軸を中心に、にぎわいの形成や利便性向上に資する取組の検討を行い、沿道を中心としたイベント等の取組も検討します。

■具体的な取組

〇駅から荒川公園及び荒川緑地までを結ぶ動線のリ・デザイン検討
〇歩きやすい歩道整備
〇文化センター、荒川公園、市民体育館、荒川河川敷の相互の連携による魅力増進
〇イベント実施等による沿道のにぎわい創出



# 4 駅南口周辺地区のまちづくりの基本方針

## 全体の基本方針

### 方針1 居心地がよく、歩きたくなる空間づくり

地区全体を居心地よく、歩きたくなる空間とするために、一定規模以上の開発における歩行者通路空間の確保、バリアフリー化、サインの設置を進めます。また、歩行者ネットワークの経路に面して休憩スペースの整備を検討するとともに、デジタル技術（クマぶら・地域電子マネー・人流分析等）を活用して、まち全体に人の流れを生み出します。

■具体的な取組

○デジタル技術を活用した回遊性の向上
○歩行空間のバリアフリー化
○案内・誘導サインの設置
○休憩スペースの確保



出典：国土交通省ウェブサイト

### 方針2 公共的空間等におけるにぎわいの演出

公有地及び民有地を活用したにぎわいを演出するため、公共施設整備等においては、オープンスペースの利活用を想定した施設整備を進めます。また、都市機能の誘導及び周辺の活性化がまちのにぎわいにつながるよう、段階的に都市計画の見直しを行います。

■具体的な取組

○公共施設整備におけるイベント等を想定した空間の確保
○一定規模以上の開発における公開空地等の空間の確保
○段階的な都市計画の見直し
○まちづくりに取り組むエリアマネジメント組織の立ち上げやイベントの実施に対する支援



■地元組織と連携した、公共空間を活用したにぎわいづくりの社会実験（東京都中野区）

### 方針3 都市環境への配慮

都市景観の改善や歩行者の快適性向上を目的として、公共空間及び一定規模以上の開発において緑化の推進を図ります。

また、冷却ミストやクールシェアスポットの増設、温室効果ガスの排出を減らすために、環境に配慮した建築物の省エネルギー化の支援を継続します。

■具体的な取組

○公共施設の再整備や一定規模以上の開発における緑化の推進
○景観誘導地区の見直し
○冷却ミストやクールシェアスポットの増設
○住宅・建築物の省エネルギー化推進




### 方針4 安全安心なまちづくり

地震災害への対応として、駅に近い立地特性を踏まえた防災対策の推進、防災備蓄の確保、荒川公園等の再整備における防災機能の充実を検討します。また、防災・防犯活動の強化についても検討します。集中豪雨対策としての垂直避難が可能な場所の確保についても、公共施設等の整備に合わせて検討を進めます。

■具体的な取組

○駅前広場の一時的な避難場所としての機能の検討（トイレ・情報提供等）
○一定規模以上の開発等における防災備蓄の確保
○荒川公園周辺再整備における防災機能の充実
○防災イベント等の安全なまちにつながる取組の実施



■災害時の活動拠点としているJR熊本駅駅前広場

# 5 重点課題

## １）都市拠点としての機能強化の必要性

## ２）駅前広場の再整備による交通課題の解決

## ３）魅力ある拠点づくりの推進

©Kumagaya City

ここでは、熊谷市全体を見渡し、都市の構造の観点から、駅南口周辺地区の今後のまちづくりに特に求められる課題をあらためて示します。公共施設の更新をきっかけに、エリアの価値向上に向けた取組を一体的に進め、民間の活力を引き込みながら、熊谷市全体の活性化につなげていくことが期待されます。

## 1 都市拠点としての機能強化の必要性

人口減少が進む中、生活サービス機能を維持していくためには、一定の人口密度が不可欠であり、拠点に都市機能と居住を集約し、公共交通で結ぶ「コンパクト・プラス・ネットワーク」型の都市構造への転換が求められています。特に公共交通でアクセスしやすい駅の徒歩圏においては、機能集積や居住誘導、ウォーカブルなまちづくりを進めることが、都市全体の持続可能性を高める鍵となります。

駅南口周辺地区においても、交通結節機能の充実と周辺土地利用の転換を一体的に進め、市民や来訪者が滞在・交流できる駅前空間の形成を進めるとともに、荒川沿いの緑豊かな環境を生かし、スポーツ・文化活動を通じた多世代交流の場とすることで、都市の拠点としての機能強化を図ります。

■駅前広場を中心としたにぎわい・交流・滞在のイメージ

・現在の駅前広場の交通錯そう・混雑が緩和され、円滑な利用ができます。
・駅前広場に隣接して空間を確保し、駅前広場と連携したにぎわい・交流・滞在を目的としたイベントが実施できるようになります。
・駅周辺の土地利用転換が進み、地域に不足していた商業・サービス等の機能が拡充されることで来訪の目的地となりつつ、カワマチ拠点に来訪する際の立ち寄りの場にもなります。



機能追加
・拡充




## 2 駅前広場の再整備による交通課題の解決

南口駅前広場は、朝夕の通勤通学時間帯におけるバスや送迎車両による交通錯そうが発生しており、円滑な交通処理が課題となっています。

なお、近年の駅前広場整備においては、駅前に人々が滞留できる空間を確保し、拠点としての機能を充実する例が増えてきています。

そのため、関係者と意見交換しながら、公共交通と送迎車両空間の分離や交流・滞在空間の確保に向けた駅前広場の整備の検討を行います。

また、昭和58(1983)年開設の駅自由通路は、改修の時期を迎えているため、駅前広場整備との一体的な検討が必要です。

■駅前広場内でのイベントの実施(東急東横線自由が丘駅)






出典:目黒区ウェブサイト

## 3 魅力ある拠点づくりの推進

駅南口周辺地区には、商業・子育て・各種サービス等の日常生活に必要な機能が不足しています。それらに加え、業務機能や居住を徒歩圏内に誘導し、スポーツ・文化施設と併せてミクストユース(複合用途)のまちとすることで、年齢や目的の異なる多様な人々が時間帯ごとに入れ替わり、一日を通じてゆるやかなにぎわいが生まれます。また、自然な見守りによる防犯、地域経済の活性化、コミュニティの維持も期待できます。機能集約だけではなく、多面的な効果の発揮も含め、魅力ある拠点となるよう、必要な機能の導入や一体的なにぎわいの創出を検討します。

■魅力ある拠点づくりのイメージ



■商業・業務・サービス機能の集積イメージ
(世田谷区二子玉川駅付近の再開発事業)



■子育て施設のイメージ

# （参考）駅前広場の各種利用状況について

## 南口駅前広場の状況

現在の南口駅前広場は、朝夕のバスの発着のピーク時において、駅前広場内の交通錯そうや周辺道路の交通渋滞が生じています。

### ■駅前広場の利用状況





### ■アクセス道路の利用状況



### ■荒川通線の利用状況



### ■駅前広場に隣接する街区道路の利用状況



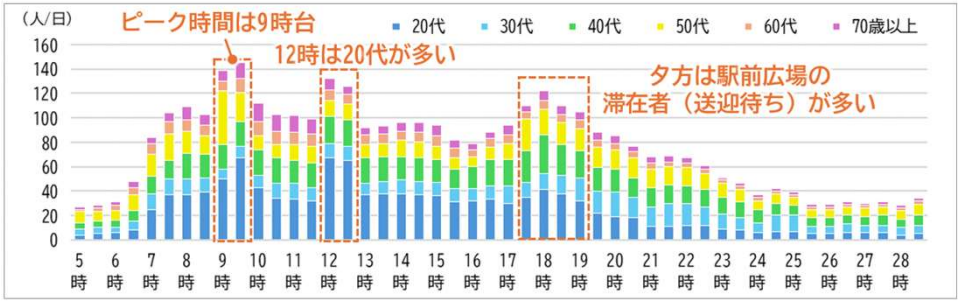

### ■路線バスとその他民間バスの時間別利用状況

| 時刻 | 路線バス・ゆうゆうバス | 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 |

※総数は令和6（2024）年6月の交通量調査に基づく。なお、路線バスの台数は、「国際十王交通株式会社」、「株式会社矢島タクシー」が当時運行する路線バスの時刻表から抽出して整理。

### ■熊谷駅南口駅前広場の時間帯別利用者数及び利用者年代の推計値

（2024.1.1～12.31の平日における南口駅前広場に15分以上滞在した人の平均値）



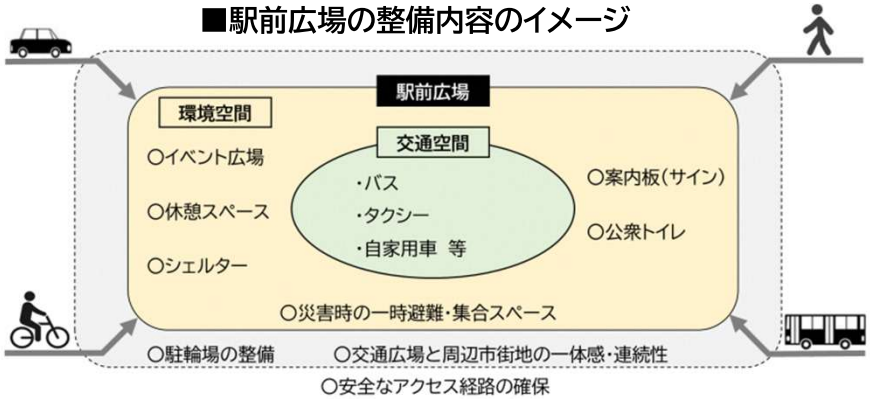

データ提供：KDDI・技研商事インターナショナル「KDDILocation Analyzer」
調査に用いたデータは au(KDDI)スマートフォンの位置情報ビッグデータ。(auスマートフォンユーザーからの同意に基づき取得し、個人が特定できない形式に加工した位置情報および属性(性別・年齢層)情報データ)
・データには 20 歳未満, およびインバウンド観光利用者のデータは含まれません。
・分析結果の数値は全人口推計値(サンプルを、国勢調査の市区町村別・性年代別人口に基づいて拡大した値)となります。

# （参考）社会的状況の変化に対応するために必要となる駅前広場の規模について

## 南口駅前広場に求められている機能

駅前広場計画指針（H10年：建設省都市交通調査室）では、駅前広場に求められる機能として、交通結節機能として交通処理を行う「交通空間」と都市の広場としての市街地拠点機能・交流機能・景観機能・サービス機能・防災機能を担う「環境空間」を適切に組み合わせて確保することが求められています。

**■駅前広場の整備内容のイメージ**




## 交通空間に求められる面積

駅前広場計画指針に基づき、南口駅前広場の交通空間等の面積を算定した結果、最低限必要と考えられる面積は約3,800㎡となりました。

**■駅前広場の交通処理で必要となる交通空間等の面積**

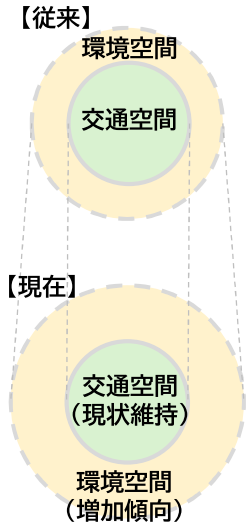
| | | バース数（台数） | 面積 |
|---|---|---|---|
| バス | 路線<br>企業・学校等 | 乗車3　降車1<br>乗降4 | 676㎡ |
| タクシー | 乗降<br>タクシプール | 乗車1　降車1<br>タクシープール4 | 43㎡<br>120㎡ |
| 自家用車 | | 一般24<br>身障者対応1 | 500㎡ |
| 歩道 | | | 523㎡ |
| 交通処理のための道路 | | | 1,857㎡ |
| 合計 | | | 3,719㎡ |

## 環境空間に求められる面積

駅前広場計画指針では、交通空間と同程度の面積の確保が望ましいとされ、現在の南口駅前広場（約7,000㎡）の交通空間と環境空間はほぼ同程度の面積（各3,500㎡）となっています。

ただし、近年の駅前空間の整備の潮流としては、駅や駅前広場、周辺市街地を一体的に捉え、利便性・快適性・安全性の高いゆとりある空間の形成が進められ、その中で環境空間の比率が高くなっています。

近年再整備された駅前広場では、交通空間よりも環境空間を多く確保する事例（交通空間の1.5～2.0倍）が増えてきており、これら社会的な要請に対応した検討が必要となっています。




**■駅前広場及び周辺において実施されている取組例**



出典：「土木学会デザイン賞」より



出典：国土交通省ウェブサイト

# 6 実現に向けて

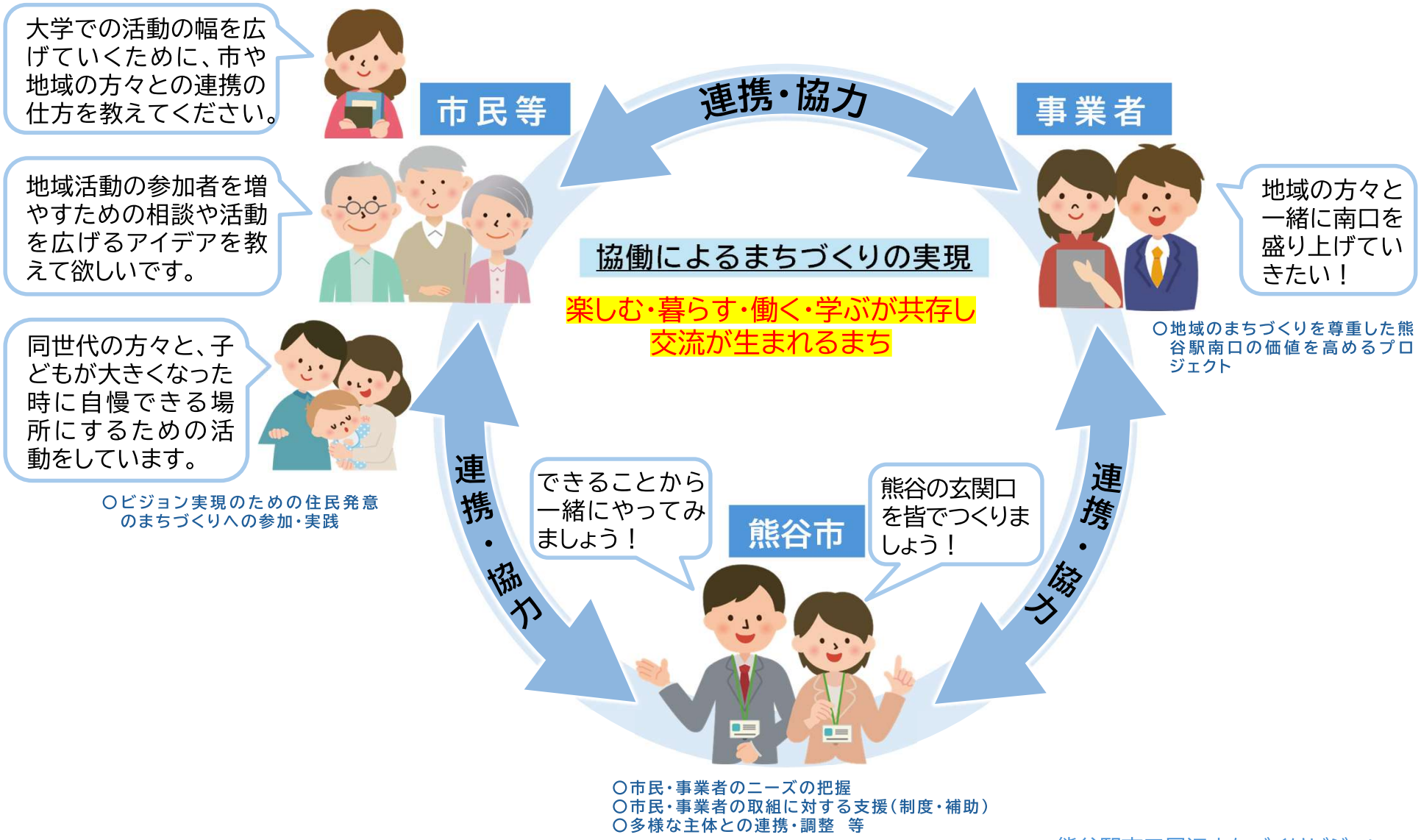
## 1）協働によるまちづくり

## 2）ロードマップ

©Kumagaya City

## 1 協働によるまちづくり

今後、ビジョンを実現していくためには、「市民等」「事業者」「熊谷市」のそれぞれが連携した、協働によるまちづくりが必要です。
それぞれの主体が担うべき役割を積極的かつ主体的に果たし、互いに連携できる場を創り出しながら、各種事業の実施とともに、まちづくりの課題やテーマに応じた地域独自のまちづくりを実践できるよう、取り組んでいきます。



## 2 ロードマップ

将来像の実現に向けた取組の展開イメージをロードマップとして示します。記載する取組や実施時期は、社会情勢の変化や財政状況等に応じて柔軟に見直すことを想定しています。

| プロジェクト | 取組 | 実施主体 | 短期（概ね5年） | 中期（概ね10年） | 長期（概ね20年） |
|---|---|---|---|---|---|
| **エキマチ拠点** | | | | | |
| 熊谷駅南口駅前広場整備 | 南口駅前広場の再整備 | 官・民 | 計画検討 | 設計・工事 | 供用 |
| | 公共空間の利活用による交流・滞在機能の充実 | 官・民 | 計画検討 | 設計・工事 | 供用 |
| | 公共交通等の情報提供 | 官・民 | 継続・拡充 | | |
| | 新たなモビリティへの対応 | 官・民 | 計画検討 | 導入 | |
| 魅力ある拠点づくり | 共同建替え等による都市機能の誘導 | 官・民 | 検討・実施 | | |
| | 駅前広場整備に連動する機能導入 | 官・民 | 計画検討 | 設計・工事 | 供用 |
| | 民間発意のプロジェクトとそれに伴うインフラの更新 | 民 | 調査・検討 | | |
| | | 官 | 更新検討・計画 | | |
| 道路ネットワークの形成 | 駅前に接続する交通ネットワーク | 官 | 計画検討 | 設計・工事 | 供用 |
| | 歩車分離された道路の整備 | 官 | | 交通ネットワークに合わせた整備 | |

## 2 ロードマップ

| プロジェクト | 取組 | 実施主体 | 短期（概ね5年） | 中期（概ね10年） | 長期（概ね20年） |
|---|---|---|---|---|---|
| **カワマチ拠点** | | | | | |
| 公共施設再整備等による交流の場の創出 | 荒川公園周辺再整備 | 官 | 基本設計・実施設計 | 工事・供用 | |
| 地域資源を活用した魅力創出 | 側帯・堤防天端における休憩スペースの整備 | 官 | 整備 | 供用 | |
| | 堤防坂路のバリアフリー整備 | 官 | 整備 | 供用 | |
| | 社会実験・オープン化制度等活用による魅力的な水辺空間の検討 | 官・民 | 検討・実施 | | |
| | 河川敷での自然環境学習等 | 官・民 | 検討・実施 | | |
| **エキカワ軸** | | | | | |
| 魅力ある沿道空間の実現 | 歩きやすく、景観等にも配慮した歩行空間の整備 | 官 | 計画検討 | 工事・供用 | |
| | 文化センター、荒川公園、市民体育館、荒川河川敷の相互の連携による魅力増進 | 官 | 計画的に実施 | | |
| | イベント実施等による沿道のにぎわい創出 | 官・民 | 検討・実施 | | |

## 2 ロードマップ

| プロジェクト | 取組 | 実施主体 | 短期（概ね5年） | 中期（概ね10年） | 長期（概ね20年） |
|---|---|---|---|---|---|
| **全体** | | | | | |
| デジタルを活用したまち全体の回遊 | 都市ポータルアプリ「クマぶら」 | 官・民 | 継続・機能拡充 | | |
| | 地域電子マネー・コミュニティポイント | 官・民 | 継続・機能連携 | | |
| | 駅周辺施設の利用拡大等につなげる人流分析 | 官・民 | 導入・拡充 | | |
| 公共的空間におけるにぎわいの演出 | エリアマネジメント活動主体の検討 | 民 | 検討・準備活動 | 本格活動 | |
| 都市環境への配慮 | 景観誘導地区の見直し | 官 | 検討・実施 | | |
| 安全安心なまちづくり | 防災・防犯等の活動・支援 | 官・民 | 計画的に実施 | | |
| | ゾーン30プラス（※） | 官 | 継続 | | |

※ゾーン30プラスはエキマチ拠点に関する基本方針3における「交通規制の見直し」の取組の一環だが、地区全体で安全安心なまちづくりを進める観点から、当該箇所にて整理している。

# 7 参考資料

## １）策定経過

## ２）上位・関連計画等

## ３）駅南口周辺地区の現況

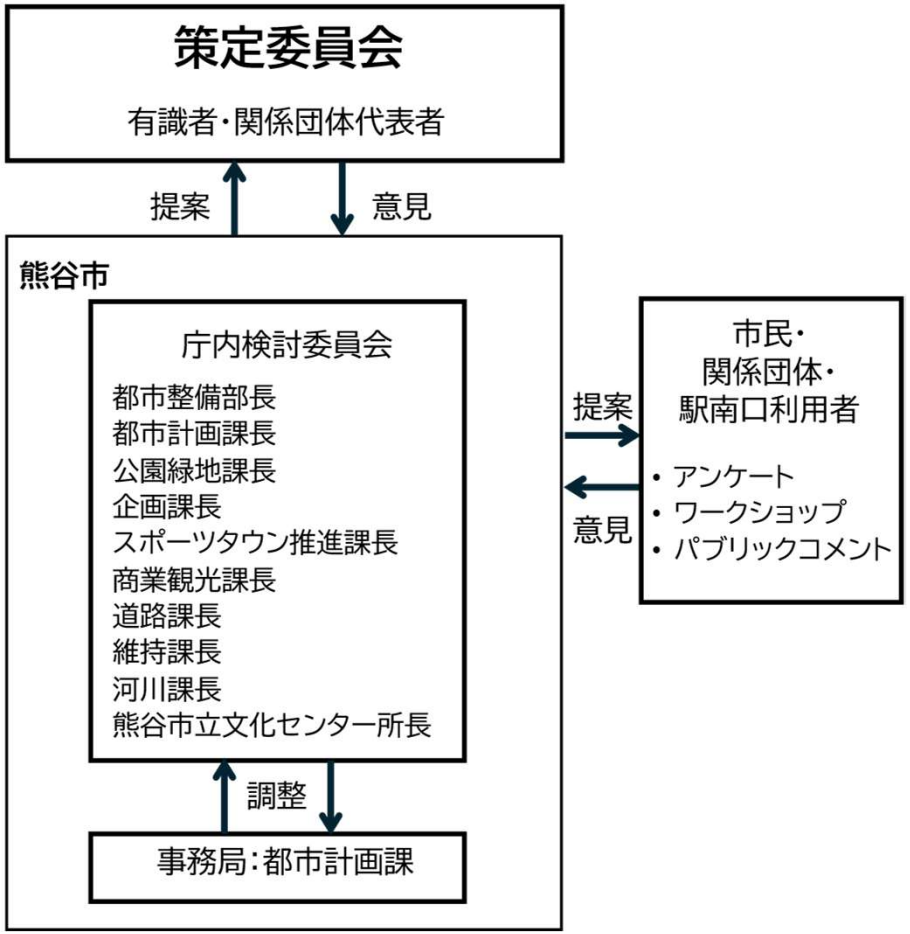
©Kumagaya City

# 1 策定経過

## 検討体制

策定に当たっては、学識経験者、自治会、まちづくりや子育て等の市民団体、交通事業者等で構成した策定委員会を設置し、令和7(2025)年8月から令和8(2026)年10月まで4回実施しました。
庁内においては、都市計画課を事務局として、庁内検討委員会を設置し全庁的な体制のもとで検討を行いました。

■策定体制



## 熊谷駅南口周辺まちづくりビジョン策定委員会名簿（敬称略）

| | 分野 | 氏名 | 所属・役職 | 備考 |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 学識経験者 | 山田　淳一 | 立正大学　地球環境科学部　准教授 | 委員長 |
| 2 | まちづくり | 黒田　泰治 | 熊谷まちなか再生プラットフォーム　副会長 | |
| 3 | まちづくり | 松岡　八起 | 株式会社まちづくり熊谷　専務執行役員 | |
| 4 | 子育て | 武田　真弓 | NPO法人子育てネットくまがや | |
| 5 | 建築 | 植松　敦史 | 埼玉県建築士事務所協会（市指定景観整備機構）　副会長 | |
| 6 | 公共交通 | 山野井　徳彦 | 秩父鉄道株式会社　不動産事業部　部長 | |
| 7 | 公共交通 | 八ツ田　彰 | 東日本旅客鉄道株式会社　高崎支社　熊谷統括センター所長　熊谷駅長 | |
| 8 | 商工関係 | 後藤　素彦 | 熊谷商工会議所　副会頭 | 副委員長 |
| 9 | 商工関係 | 山田　廣和 | 一般社団法人熊谷青年会議所　理事長 | |
| 10 | 自治会 | 中村　稔 | 筑波自治会連合会　会長 | |
| 11 | 自治会 | 橋本　昌克 | 曙・万平町自治会連合会　会長 | |
| 12 | 自治会 | 塚越　貴則 | 荒川自治会連合会 | |
| 13 | 行政 | 増田　和昭 | 総合政策部　部長 | |
| 14 | 行政 | 高荷　博 | 都市整備部　部長 | |
| 15 | 行政 | 新井　賢一 | 建設部　部長 | |

※第1回策定委員会時点

■策定までの経緯

| 年月 | | 会議名 | 主な議題等 |
|---|---|---|---|
| 令和7年 | 8月 | 第1回<br>熊谷駅南口周辺まちづくりビジョン策定委員会 | ○熊谷駅南口周辺まちづくりビジョンついて |
| | | 第1回<br>熊谷駅南口まちづくりワークショップ | ①駅南口の良いところを考えよう！<br>②駅南口の課題を考えよう！ |
| | 10月 | 第2回<br>熊谷駅南口まちづくりワークショップ | ①駅南口での将来の暮らしや活動をイメージしよう！<br>②駅南口のまちづくりで大切にしたいキーワードを考えよう！ |
| | 11月 | 第2回<br>熊谷駅南口周辺まちづくりビジョン策定委員会 | ①熊谷駅南口まちづくりワークショップの報告について<br>②熊谷駅南口周辺まちづくりビジョンの素案について |
| | 12月 | 第3回<br>熊谷駅南口まちづくりワークショップ | ①第2回ワークショップをふりかえろう！<br>②駅南口の将来像を作ろう！ |
| 令和8年 | 2月 | 第3回<br>熊谷駅南口周辺まちづくりビジョン策定委員会 | ①熊谷駅南口まちづくりワークショップの報告について<br>②熊谷駅南口周辺まちづくりビジョンの素案について |
| | 10月 | 第4回<br>熊谷駅南口周辺まちづくりビジョン策定委員会 | ○熊谷駅南口周辺まちづくりビジョン(案)ついて |
| | 11月 | パブリックコメントの実施<br>(11月27日～12月28日) | ○熊谷駅南口周辺まちづくりビジョン(案)ついて |
| | 12月 | オープンハウスの実施<br>(12月17日～19日) | ○熊谷駅南口周辺まちづくりビジョン(案)ついて |

## 2 上位・関連計画等

### 第2次熊谷市総合振興計画　後期基本計画（R5.3）

熊谷市の最上位計画として、令和5（2023）年3月に総合振興計画の後期基本計画が策定されています。駅南口周辺地区は商業・業務施設が集積する都市拠点の構成要素として、荒川周辺等、緑と潤いに満ちた環境を生かした再整備や、市民体育館の更新等による活動や憩いの場の創出をリーディングプロジェクトの一つに位置付けています。また、熊谷駅は主要な公共交通の結節点として位置づけられています。

**リーディングプロジェクト**

〇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

- 駅南口周辺地区では、荒川周辺等、緑と潤いに満ちた環境を生かしながら再整備を進め、市民体育館の更新も含めて様々な活動や憩いの場を創出します。

**将来都市像の実現に向けた政策**

政策6：快適で暮らしやすいまち

〇安全で快適な魅力あるまちをつくる

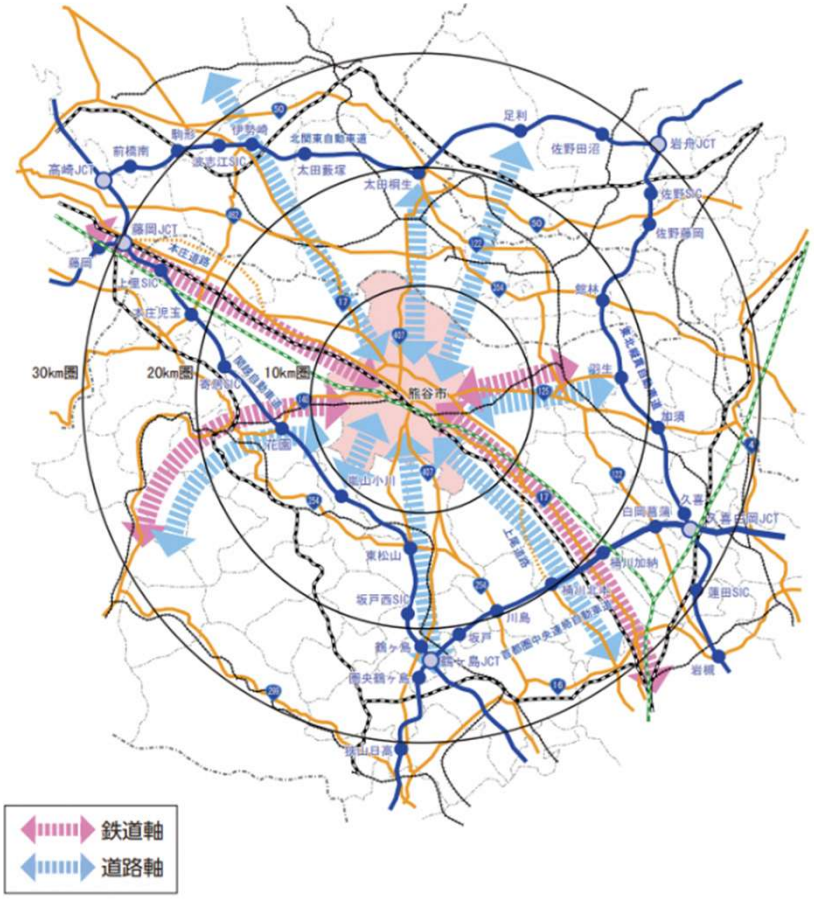
- 熊谷駅南口周辺においては、市民体育館及び荒川公園の再整備と一体となったにぎわいの創出が求められています。
- 中心市街地は、都市機能の集積と居住の誘導を図るとともに、空き家の有効活用、快適で安全な歩行空間、自転車通行空間の整備を推進します。特に熊谷駅南口周辺は、民間による再開発事業を含めた地区の活性化を図ります。

**総合交通体系**

〇公共交通ネットワーク

- 主要な公共交通の結節点となっている熊谷駅やJR高崎線の主要な始発駅である籠原駅の拠点性を高めるとともに、公共交通網の強化や利用しやすい環境整備を行っています。これにより、公共施設利用者や交通弱者等、市民の交通手段を確保します。
- 市民の生活や来訪者の観光・スポーツツーリズム等における利便性を向上させるため、新たな技術やサービスの活用により、公共交通の充実を図ります。

■ 広域連携図



# 2 上位・関連計画等

## 熊谷市都市計画マスタープラン（R4.3）

熊谷市の都市計画に関する基本的な方針として、令和4（2022）年3月に「熊谷市都市計画マスタープラン」が策定されています。駅南口周辺地区を含む熊谷駅周辺は市唯一の都市拠点として、「市民の暮らしや来訪者の活動を支える多様な機能が集積した場所」、「広域交通の結節点や産業・観光等、地域の拠点を生かした場所」に位置づけられています。

また、荒川公園周辺は市民のスポーツ・文化活動の支援や交流人口の拡大を図る「新スポーツ・文化・健康拠点」に位置づけられています。

### 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

### まちづくりの目標

目標①:「コンパクト・プラス・ネットワーク」化されたまち
目標②:自然の中でスポーツや文化に親しみ愛着の持てるまち
目標③:快適で魅力ある緑あふれるまち
目標④:安心して暮らせる安全なまち
目標⑤:ヒト・モノが集まり活力ある産業が育つまち

### 全体構想:将来都市構造

1 「コンパクト・プラス・ネットワーク」化されたまちを実現する都市構造

＜都市拠点(熊谷駅周辺)＞
- 複数の鉄道及びバス路線が乗り入れ、広域的な移動の利便性が高い公共交通結節点です。
- 多様な都市機能が集積しており、広域的で活発な都市活動や交流が行われる拠点です。
- 先進技術を活用し、ポストコロナ社会や暑さ等に柔軟に対応したスマートな市街地を形成する拠点です。

2　自然の中でスポーツや文化に親しみ愛着の持てるまちを実現する都市構造

＜都市拠点(熊谷駅周辺)＞
- 魅力的な店舗や歴史の積み重ねでできた街並み・文化などを生かしながら、新しい楽しみ方の創出を図る空間です。
- 熊谷駅南口は、新スポーツ・文化・健康拠点への人の流れを生かし、街のにぎわいを形成することで、活性化を図ります。

＜新スポーツ・文化・健康拠点(荒川公園周辺)＞
- 都市拠点に近接する強みを生かし、市民のスポーツ・文化活動の支援や、交流人口の拡大を図る拠点です。
- 「するスポーツ」、「みるスポーツ」、「ささえるスポーツ」を通じ、地域の誇りを感じる空間です。

3　ヒト・モノが集まり活力ある産業が育つまちを実現する都市構造

＜都市拠点(熊谷駅周辺)＞
- 広域交通アクセスに優れた特性を生かし、新しい産業創出や、ポストコロナ社会に順応した働く場を形成する拠点です。

■ 将来都市構造図



# 2 上位・関連計画等

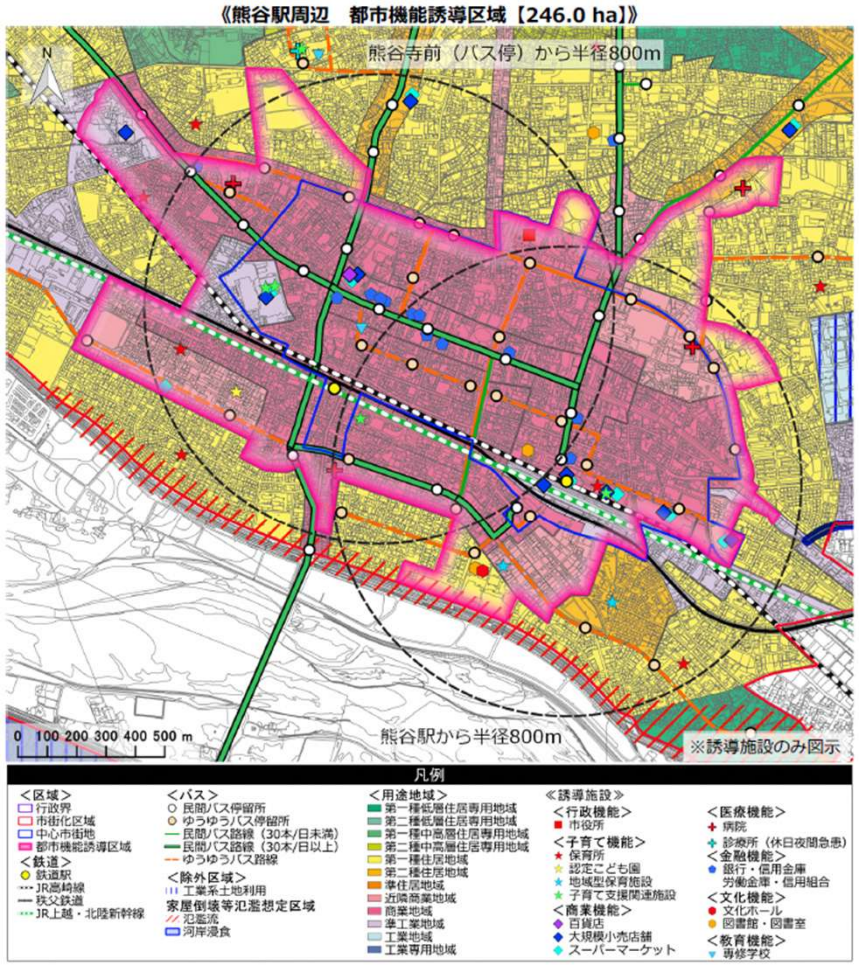
## 熊谷市立地適正化計画(R4.3)

熊谷市立地適正化計画は、令和4(2022)年3月に策定され、駅南口周辺地区は市内最大面積の居住誘導区域、かつ都市機能誘導区域に定められています。

都市機能誘導区域では、商業・医療・文化など、日常の暮らしを支える都市機能の維持・充実を図ることとしています。

| まちづくりの方針 |
|---|
| 《居住誘導・防災の方針》<br>既存の都市基盤や生活利便性の高さを生かし、誰もが安全で快適に暮らせる住環境づくり<br>《都市機能誘導の方針》<br>地域の特性に応じた都市機能の維持・充実による魅力やにぎわいのある拠点づくり<br>《公共交通の方針》<br>多様な移動手段による生活が可能な公共交通ネットワークの維持・充実 |

■ 熊谷駅周辺 都市機能誘導区域【246.0ha】




■ 熊谷駅周辺における誘導施設の設定

| 機能 | 施設種別 |
|---|---|
| 行政 | 市役所 |
| 子育て | 保育所、認定こども園、地域型保育施設、子育て支援関連施設 |
| 商業 | 百貨店、大規模小売店舗、スーパーマーケット |
| 医療 | 病院、診療所(休日夜間急患) |
| 金融 | 銀行・信用金庫・労働金庫・信用組合 |
| 文化 | 文化ホール(※)、図書館・図書室、アリーナ |
| 教育 | 専修学校 |

※「文化ホール」については公共施設等総合管理計画に基づく取組と連携を図る

## 2 上位・関連計画等

### 熊谷市地域公共交通計画（R5.3）

熊谷市地域公共交通計画は令和5（2023）年3月に策定されています。交通ネットワークの形成を目指すにあたって、熊谷駅は県北最大の交通結節点として位置付けられています。また、乗継拠点としても位置付けられており、乗り場での行先表示や各交通機関の乗継案内、待合空間の充実、乗り継ぎ負担の軽減の検討が実施事業として記載されています。

**基本理念**

「人や地域がつながるまち」を支える市民・来訪者の移動の基盤となる地域公共交通の実現

**基本方針**

基本方針①：地域公共交通の再編及び接続強化による利用しやすい公共交通網の構築を目指す
基本方針④：公共交通の利用促進、利便性向上のため、MaaS の実現等を目指す

**機能分担**

公共交通ネットワークの方向性は、「熊谷市都市計画マスタープラン（令和4（2022）年3月）」で掲げている将来都市構造「多核連携型コンパクト・プラス・ネットワーク」を実現するよう、県北最大の交通結節点である熊谷駅周辺を起点とした放射状ネットワークと、地域の拠点を循環するネットワークをつなぎ合わせ、有機的な公共交通ネットワークの形成を目指します。
そのうち、熊谷駅は、乗継拠点として位置づけられています。

**実施事業の検討**

基本方針を踏まえ実施事業を検討します。

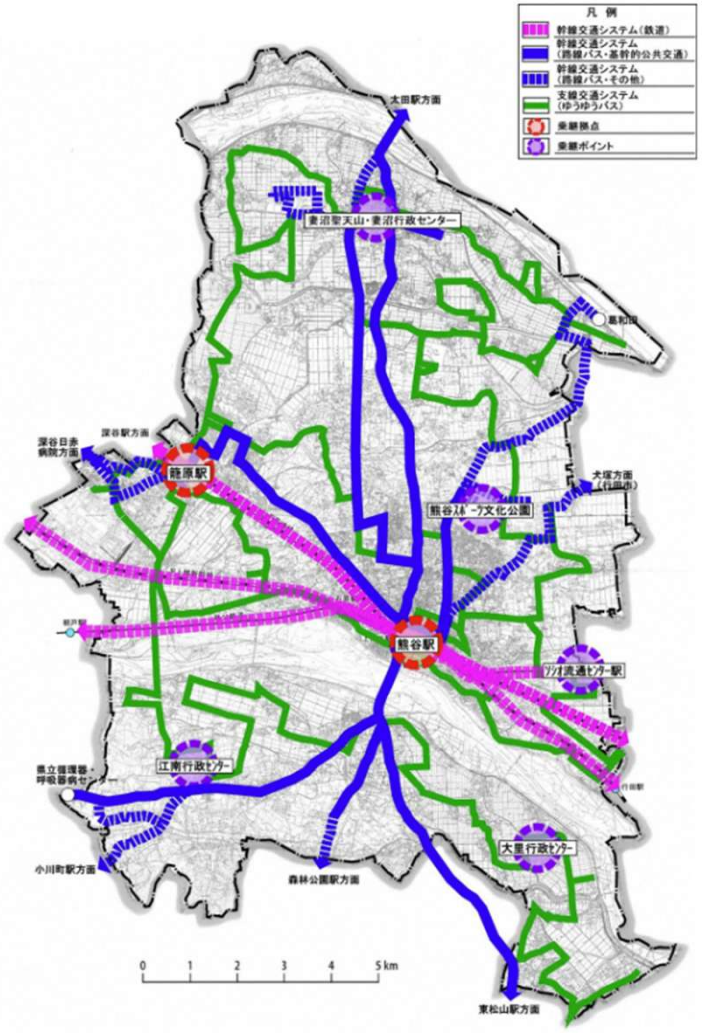
【事業5】乗継拠点・乗継ポイントの機能強化

- 乗継拠点（熊谷駅、籠原駅）や乗継ポイントは、乗り場での行き先表示の情報提供の改善や、各交通機関の乗継案内、待合空間の整備について充実を図るとともに、乗継による負担の軽減に資するよう、乗継時間や運賃負担などについて検討します。
- また、ゆうゆうバスと路線バス、鉄道駅や、隣接自治体のコミュニティバスとの新たな乗継ポイントを検討し、路線バスや鉄道を補完します。

【事業12】ICT等の活用による利用促進＜その他ソフト施策＞

- ゆうゆうバスについては、オープンデータ化をはじめ、運用中のバスロケーションシステムを活用した取組などの検討を進めます。

■ 公共交通ネットワークの骨格形成イメージ



## 2 上位・関連計画等

### 第2次熊谷市緑の基本計画（R8.3）

第2次熊谷市緑の基本計画は令和3（2021）年3月に策定され、令和8（2026）年3月に改訂されています。熊谷駅を含む熊谷地区においては、中心市街地と荒川の近接性を生かして、市街地と荒川を結ぶネットワークを形成し、水と緑に触れ合うことのできる空間づくりに取り組むこととされています。

**緑のまちの将来都市像**

『子どもたちへ　緑を育み守るまち熊谷』

**基本方針**

1. まちの貴重な緑を守り・育む
2. まちの多様な緑を楽しみ・学ぶ
3. 市街化区域に緑を充実させる
4. 緑豊かなまちづくりの場所と機会をつくる
5. 緑あふれるまちづくりの仕組みをつくる

**配置計画**

- 熊谷地区は、主要施設である熊谷駅と、緑の拠点である「中央公園周辺」「県営熊谷スポーツ文化公園」「熊谷運動公園（熊谷さくら運動公園）」「県営荒川大麻生公園」「熊谷荒川緑地」を、道路植栽や沿道の緑地で結ぶことにより緑のネットワークが形成されます。
- 熊谷地区の特徴は、中心市街地と荒川が隣接していることです。市街地と荒川を結ぶネットワークを形成し、多くの市民や来訪者が市街地の緑や星川、荒川の豊かな自然の中で水と緑に触れ合うことのできる空間づくりに取り組みます。
- 本市の玄関口として多くの人々が訪れる熊谷駅周辺や、観光施設・文化施設にアクセスするための街路は、緑豊かな空間を演出することが重要となります。
- 熊谷駅周辺は景観誘導地区となっており、建物の増改築などの際に景観施策と連携した緑化を推進します。併せて、歩道や街路樹が整備される道路は、緑のネットワークの強化に役立てます。

■ 緑の配置計画（熊谷地区）



## 2 上位・関連計画等

### 熊谷市景観計画(H21.3)

本市は、平成19(2007)年10月に景観行政団体となり、平成21(2009)年3月に景観計画を策定しました(その後一部改訂)。景観計画には、市全体の景観形成に関する基本的な方針や景観誘導地区の選定理由、市民・事業者・行政の役割分担の方向性などが示されています。駅南口周辺地区の一部は、「熊谷中心市街地にぎわい景観誘導地区」の範囲に含まれています。

**景観形成の目標(将来像)**

豊かな自然と歴史を感じ 市民が誇りを持てる風景を育む

**景観形成の基本方針**

基本方針1「歴史と伝統を活かした景観形成」
・関東武士の流れをくむ寺社等をはじめ、貴重な歴史的遺産、うちわ祭などの伝統行事などが多く存在することから、それらの歴史や伝統、文化の積み重ねを感じられる景観の維持保全・活用を図ります。

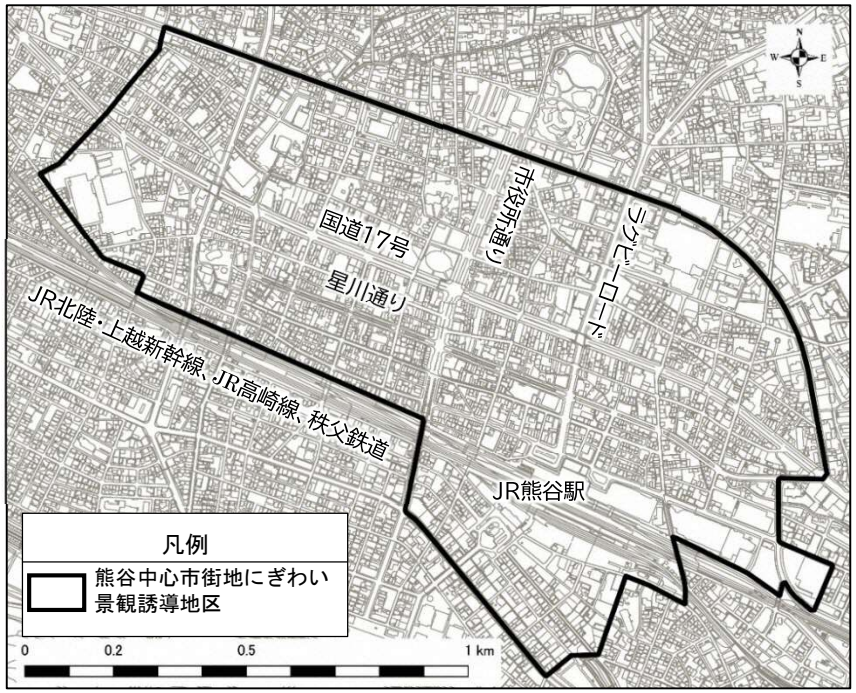
基本方針2「にぎわいを創出する景観形成」
・各地域にある多彩な景観資源を活用した景観施策を進めることで、熊谷のにぎわいが感じられる魅力ある景観をつくりあげ、交流人口の増加につなげます。

基本方針3「人にやさしい景観形成」
・すべての人にやさしく、誰もが安らぎを共有し安心安全で住みよいと感じられる景観形成を図ります。

基本方針4「緑豊かな景観形成」
・市が緑化・環境対策に取組んでいることから、今ある緑を守り、あらゆる場で緑を育て、市内を緑でつなぐことにより、どこにいても豊かな緑の潤いが感じられる景観の創出を図ります。

基本方針5「水辺と地形を活かした景観形成」
・荒川・利根川を代表とし、多数の河川や水路・池沼があることから、その豊かな水辺に親しめる景観の保全・創出を図ります。また、市域の南部に広がるなだらかな起伏ある台地・丘陵地や市域の大部分を占める平坦な市街地、広がりのある田園など、これら特徴的な地形の特性を活かした景観形成を図ります。併せて、河川からの遠方の山並みや、田園風景などとの一体的な眺めについても、保全と活用を図ります。

■ 熊谷中心市街地にぎわい景観誘導地区の区域図



## 2 上位・関連計画等

### 熊谷市バリアフリー基本構想（R4.3）

令和4（2022）年3月に熊谷市バリアフリー基本構想が改定されています。高齢者や障がい者など、誰もが移動しやすく、社会参加できる共生社会の実現を目指し、バリアフリー化を面的・一体的に推進するための計画となっており、官民の建築物や街路、公園など、様々な施設に関する取組が位置付けられています。駅南口周辺地区は、熊谷駅周辺重点整備地区の範囲に含まれています。

**基本理念**

心つながる人にやさしいまち熊谷
～ユニバーサルデザインのまちづくりの推進～

**目標**

○誰もが楽しく行き交うまち（移動）
○誰もが自由に利用しやすいまち（利用）
○誰もが笑顔で迎え入れるまち（心）

**基本方針**

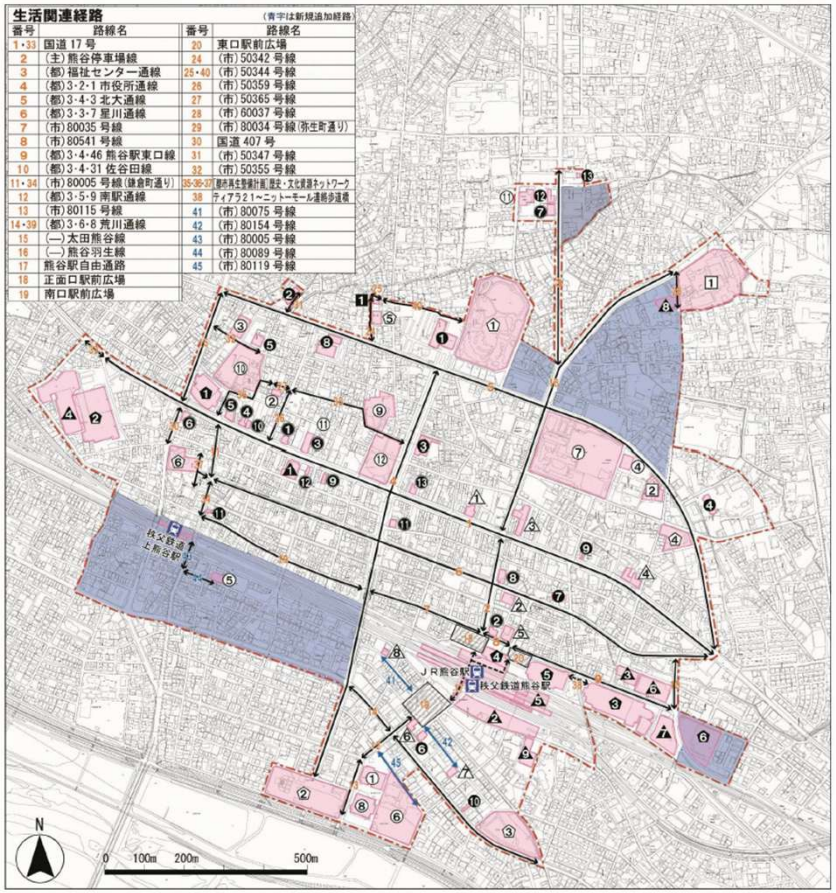
基本方針1「施設間の移動の連続性の確保や利便性の向上を図ります」
・施設間における移動の連続性の確保や利便性の向上を目指し、関係事業者が連携した一体的なバリアフリー化を推進します。効率的に連続したバリアフリー環境を創出するため、バリアフリー法に基づく重点整備地区の設定を行い、公共交通機関や道路、信号機等、建築物、路外駐車場、都市公園においてバリアフリー化を図ります。

基本方針2「施設単体の整備レベルの底上げを図ります」
・高齢者・障がい者・子育て世代等を含む全ての人が安全・快適に利用できる施設整備を目指し、公共交通機関や道路、信号機等、建築物、路外駐車場、都市公園など 、個々の施設におけるバリアフリー化を推進します。

基本方針3「みんなが理解し支え合う仕組みをつくります」
・施設整備と合わせて、施設利用の手助けや利用者への理解促進など、より利用しやすい環境づくりを目指し、お互いを理解し支え合う気持ちを育むために、心と情報のバリアフリーを推進する仕組みをつくります。

基本方針4「これまでの取組の成果を全市的に広げていきます」
・基本構想の中で培われたノウハウを市全体の整備や取組に展開し、重点整備地区内外に関わらず、新規整備や更新などの機会を捉え、当事者意見を反映させた使いやすいバリアフリー整備を推進します。

■ 熊谷駅周辺重点整備地区図



## 2 上位・関連計画等

### 熊谷市地域防災計画（R4.3）

地域防災計画は、現在は令和4（2022）年3月修正版が最新です。熊谷市の地域に係る災害対策全般に関し、総合的かつ計画的な防災対策の整備及び推進を図り、市民の生命、身体及び財産を災害から保護することを目的として、公共機関や公共的団体等の役割分担、災害予防に関する計画、災害応急対策に関する計画、災害復旧に関する計画を定めています。

**「災害に強いまちづくり」の実現を目指すための基本的な視点（抜粋）**

◇地震及び風水害に強い都市構造の形成
・市街地のゆとりある面的整備、公園、緑地、農地等、オープンスペースの確保及び保全を進めるとともに、防災上重要な公共建築物の耐震化、不燃化及び道路等交通施設、上下水道、電気、ガス等のライフライン施設の耐震化を強力に進める。また、その他の建築物についても、耐震診断の実施、耐震性が不足する建築物に対する耐震化及び不燃化を促す。

◇防災施設、設備等の整備、並びに減災に徹した警戒、応急及び復旧対策の実施体制の整備
・防災拠点となる市本庁舎、各分庁舎における防災のための施設、設備等の整備及び強化、常備消防力としての消防本部及び消防署、非常備消防力としての消防団における施設、設備等の整備及び強化を図るとともに、市街地における延焼火災発生時のための避難地の確保等安全避難のための環境整備を進める。

◇地域防災力の向上
・地域防災計画や各種マニュアルの公表、周知及び習熟、各地域における危険区域及び危険箇所に関する情報の公開及び周知、減災を図る上で必要な防災知識の普及、防災意識の啓発を進めるとともに、実践的な防災訓練を通じた市職員、事業所等管理者・関係者、市民及び地域の連携の強化、地域における相互扶助防災体制の強化等を進める。また、家庭及び事業所内における、救助活動等防災のための資機材、水、食料、生活必需品等物資の備蓄の確保を促す。

◇要配慮者への支援や男女共同参画の視点に立った対策の推進
・災害発生時の円滑、安全な避難をはじめとして、避難所における良好な生活環境の確保等、要配慮者への支援の視点に立った対策の推進に努める。

**■ 防災知識の普及、防災意識の啓発の取組**



▲防災学習会開催キットの提供


▲3D都市モデル浸水ワークショップ

**■ 駅南口周辺地区内での主な避難場所等の指定状況**

荒川公園：指定緊急避難場所（地震）、応急仮設住宅建設予定箇所
熊谷荒川緑地：指定緊急避難場所（地震）
桜木小学校：第一避難所（地震、洪水2階以上）
文化センター：第二避難所（地震、洪水2階以上）
市民体育館：第二避難所（洪水2階以上）
文化会館：帰宅困難者一時滞在施設
※避難所は指定緊急避難場所を兼ねる。
※各避難所は利根川、福川の洪水時は全階避難可能。

# 2 上位・関連計画等

## 成熟社会の共感都市再生ビジョン（都市の個性の確立と質や価値の向上に関する懇談会中間取りまとめ）

令和7（2025）年5月に公表された「成熟社会の共感都市再生ビジョン」では、人口減少・少子高齢化・価値観の多様化が進む現在を、精神的な豊かさや生活の質、価値の向上に重きを置く「成熟社会」と捉え、従来の成長型の都市づくりだけではなく、人々の共感や地域とのつながりを重視する都市再生の方向性が示されています。単に都市機能を集積するだけでなく、居心地の良さ、参加したくなる場、多様な主体の連携を通じて、持続可能で魅力ある都市をつくることが期待されています。







出典：「都市の個性の確立と質や価値の向上に関する懇談会 中間取りまとめ 概要」

## 2 上位・関連計画等

### 居心地が良く歩きたくなるまちなか＝ウォーカブルな空間

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成は、車中心から人中心へと都市空間の使い方を転換し、まちなかに多様な人々が集い、滞在し、交流できる環境を整える取組です。その意義は、単に歩きやすい道路を整備することにとどまらず、偶発的な出会いや交流を生み出し、新たな活動や価値創出、地域経済の活性化につなげる点にあります。

また、歩いて回遊しやすい空間は、来訪者の滞在時間や消費機会を増やし、健康増進や公共交通の利用促進、環境負荷の軽減にも寄与します。さらに、居心地の良い公共空間は地域への愛着や誇りを育み、民間投資を呼び込む効果も期待されます。

手法としては、道路、公園、広場、沿道の民有地や建築物低層部を一体的に捉え、歩行空間の拡充、ベンチ・植栽・テラス等の整備、沿道店舗の開放のほか、イベントや社会実験の実施、エリアマネジメントによる継続的な運営などを組み合わせることが重要です。

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」のイメージ




出典：居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生
「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」提言（概要）

### 駅前広場や駅を中心としたまちづくり

ライフスタイルや働き方の多様化、公共交通を取り巻く環境の変化が進む中で、駅周辺には、単なる交通結節点を超えた役割が求められています。

従来の駅前は、乗り換えや通過のしやすさが重視される一方で駅、駅前広場、周辺道路や沿道施設が個別に整備され、まち全体としての使いやすさや魅力につながりにくい面がありました。こうした背景から、駅と周辺市街地を一体的に捉え、利便性、快適性、安全性、地域らしさを高めることが必要となっています。

具体的には、移動や乗り換えがしやすい動線の確保に加え、歩いて回遊しやすいこと、滞在しやすいゆとりある空間があること、周辺施設との連続性が感じられることが重要で、交通のための場所にとどまらず、まちの価値を高める拠点として整えていくことが期待されています。

駅まちデザインの5原則




「多様な主体の連携」




「ビジョンの共有」




「空間の共有」




「機能の連携」




「一体的で柔軟な運営」

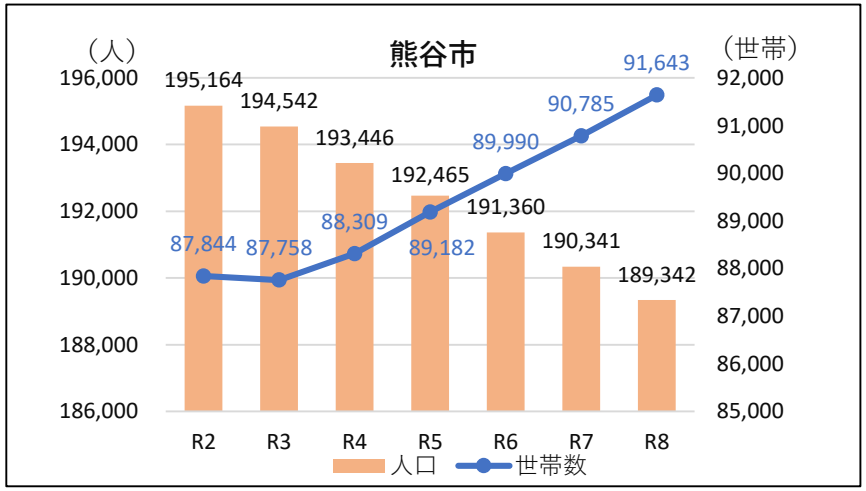
出典：駅まちデザインの手引き

# 3 駅南口周辺地区の現況

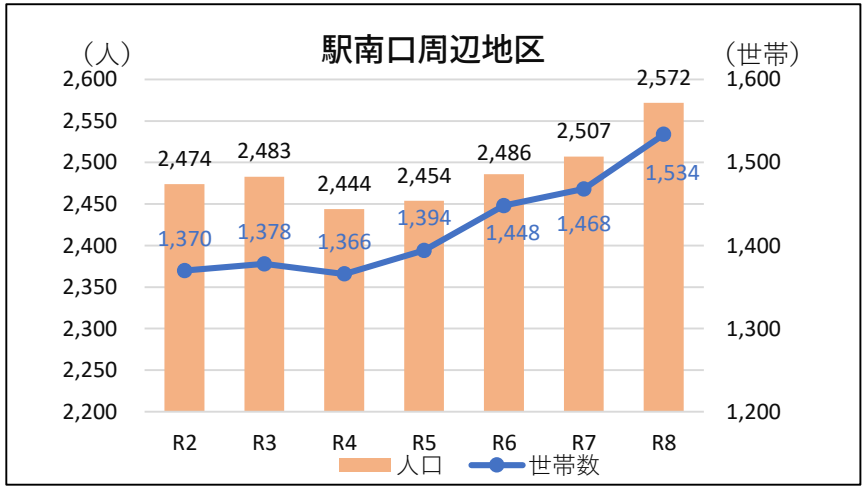
## 人口（人口・世帯数）

世帯数は熊谷市全体、駅南口周辺地区ともに増加傾向にあります。また、人口については、熊谷市全体では年々減少していますが、駅南口周辺地区では令和4（2022）年以降増加傾向にあります。

■ 熊谷市全域の人口・世帯数



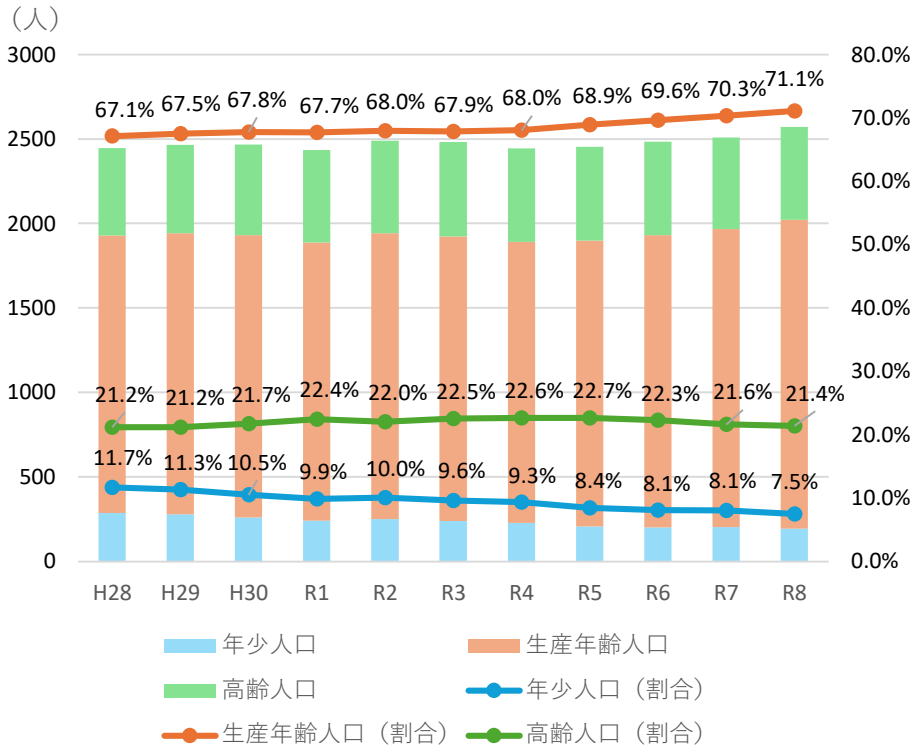

■ 駅南口周辺地区の人口・世帯数




## 人口（年齢層別）

駅南口周辺地区の生産年齢人口（15～64歳）は、数・割合ともに増加の傾向にある一方で、年少人口（0～14歳）は令和2（2020）年の増加を除き、数・割合とともに減少傾向にあります。

■ 駅南口周辺地区の年齢3区分別人口及び人口割合の推移




※熊谷駅南口周辺地区については、町丁目単位で算出（河原町2丁目、宮前町2丁目、桜木町1丁目、桜木町2丁目、万平町1丁目、曙町1丁目）。
出典：熊谷市住民基本台帳（各年 4月1日時点）

# 3 駅南口周辺地区の現況

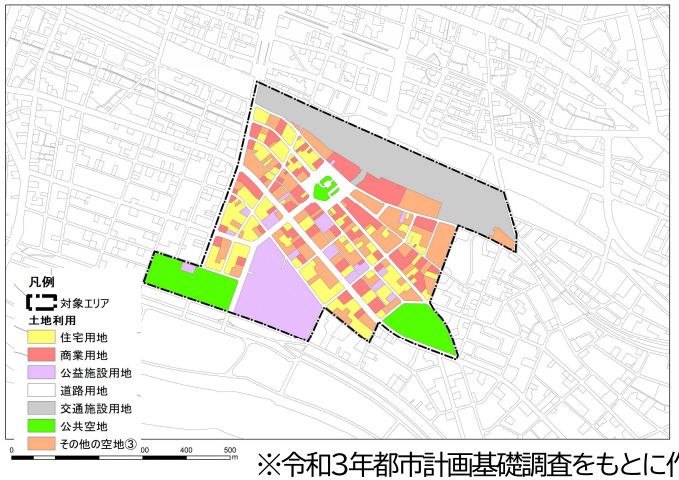
## 土地・建物利用状況

駅南口周辺地区の土地利用については、住宅用地が約13%、商業用地が約12%となっています。また、駐車場利用（その他の空地）が17%弱を占めており、主に鉄道利用者によって使用されていると考えられます。

また、熊谷駅南口では商業系用途が指定されており、容積率の観点で土地利用の自由度が高くなっていますが、小～中規模の集合住宅の建設が進んでおり、大規模集合住宅や大規模小売店舗の立地は限られています。

そのほか、駅南口周辺地区には、隣接する街区を含めて計4軒の宿泊施設が立地しており、広域的な拠点としての機能を担っています。

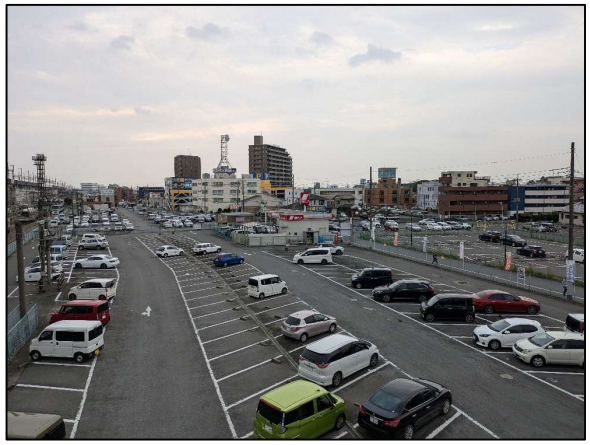
### ■ 土地利用現況図




| 土地利用 | 面積[ha] | 比率[%] |
|---|---|---|
| 住宅用地 | 3.8 | 13.4 |
| 商業用地 | 3.3 | 11.8 |
| 公益施設用地 | 3.4 | 12.2 |
| 道路用地 | 4.8 | 17.2 |
| 交通施設用地 | 5.3 | 18.8 |
| 公共空地 | 2.8 | 9.8 |
| その他の空地（駐車場） | 4.7 | 16.8 |
| 合計 | 28.1 | 100.0 |

※令和3年都市計画基礎調査をもとに作成

### ■ 駅前の土地利用状況



### ■ 地区内の宿泊施設







### ■ 熊谷駅北側の商業施設（ティアラ21）



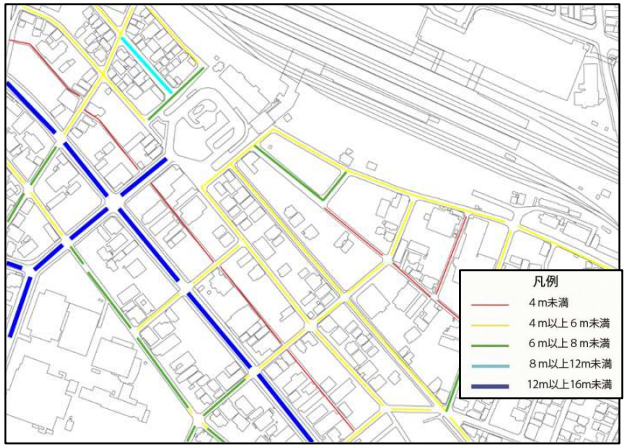
◀熊谷駅の南北で商業系用途地域が指定されていますが、大規模小売店舗の立地は北側のみとなっています。

# 3 駅南口周辺地区の現況

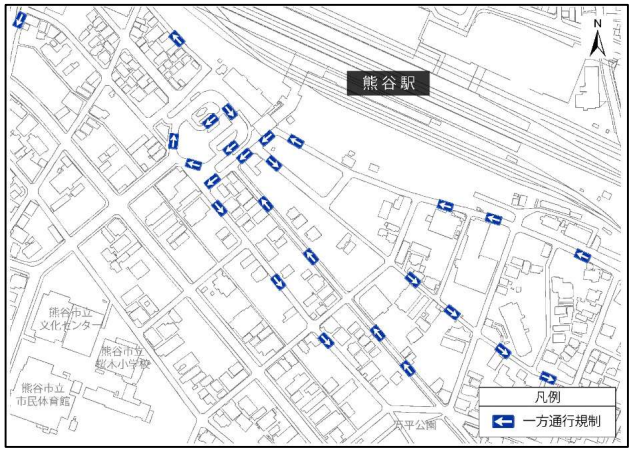
## 交通

駅南口周辺地区の街区道路の幅員は、大半が6m未満と狭くなっています。また、一方通行の規制が多く見受けられます。
朝、夕の時間帯で、熊谷駅南口正面の荒川通線や熊谷駅南口の駅前広場（ロータリー）で混雑が発生しています。

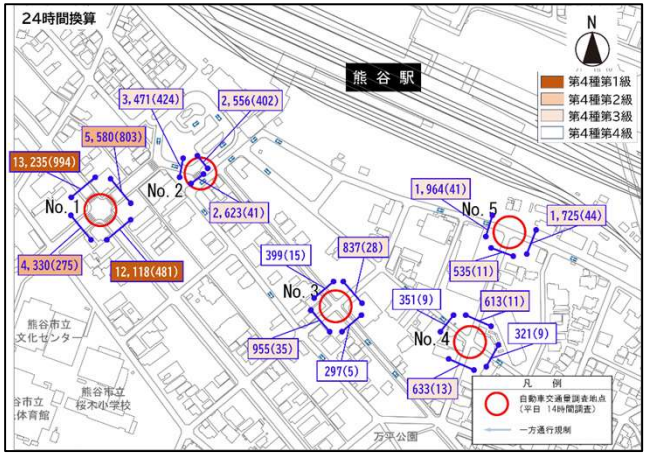
### ■ 道路幅員の状況




### ■ 道路の規制状況




### ■ 令和6年度の自動車類の断面交通量




※7:00～19:00の交通量を基本に算出

### ■ 路線バスとその他民間バスのロータリー利用状況



| 時刻 | 路線バス・ゆうゆうバス | 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 |

### ■ 駅南口周辺地区の道路利用状況



駅南口正面の荒川通線
（午前7時過ぎ）



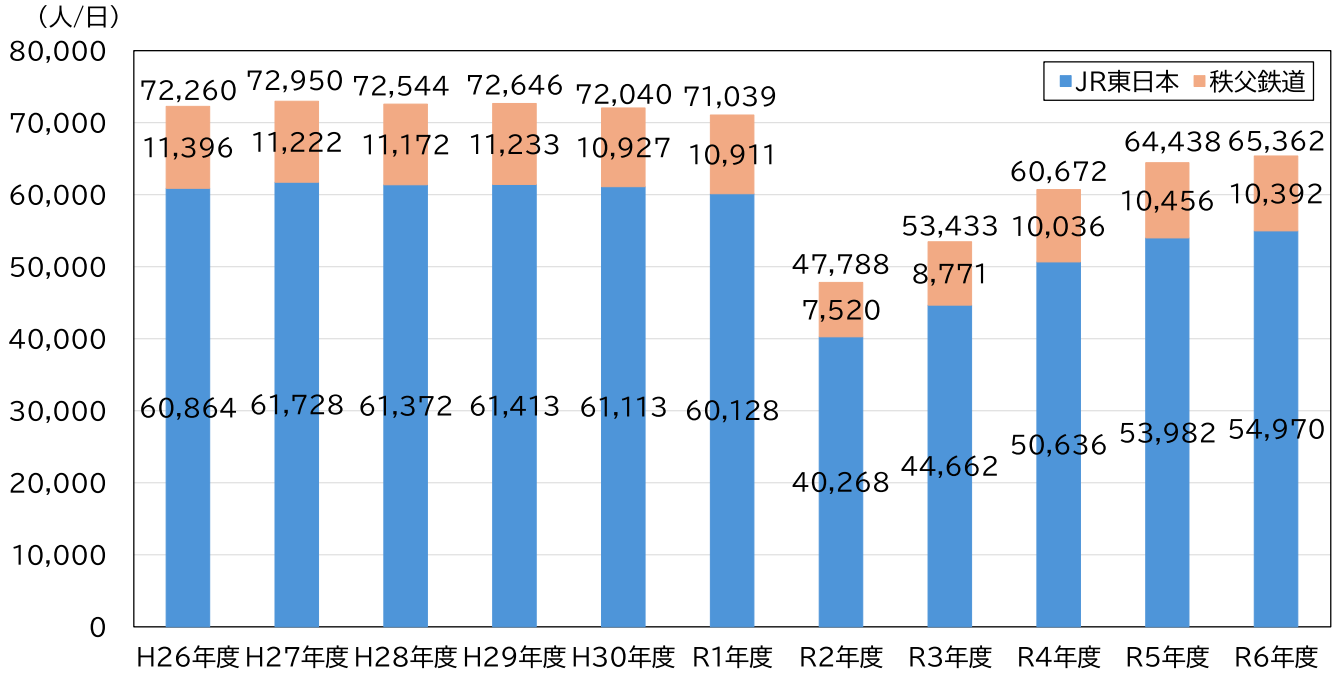
ロータリーの状況
（午前7時半）

# 3 駅南口周辺地区の現況

## 交通（鉄道の利用状況）

令和元（2019）年度以前は72,000人/日前後を推移していますが、コロナ禍により、令和2（2020）年度に乗降客数が大きく落ち込みました。それ以降は年々、乗降客数は回復傾向にあります。

■ 熊谷駅の日あたり平均乗降客数（JR東日本・秩父鉄道）



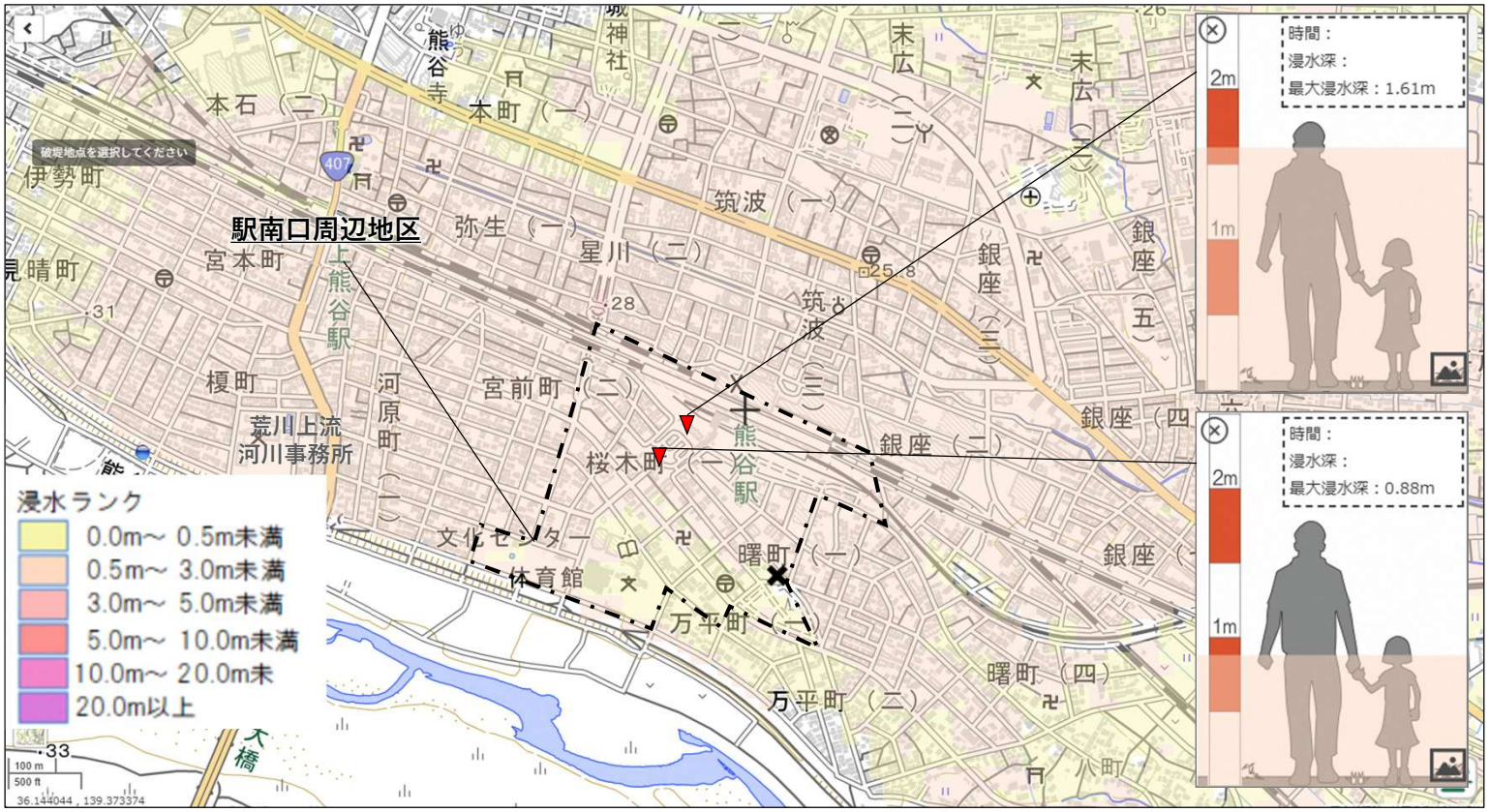

※JR東日本は公表データが乗車人員のみのため、2を乗じて算出。秩父鉄道は各年度の乗降客数を日あたりに換算。

# 3 駅南口周辺地区の現況

## 防災

駅南口周辺地区においては、ほぼ全域で浸水が想定されています。なお、想定浸水深は熊谷駅周辺で床上浸水（0.5m～3.0m）、公共施設が集積する、駅南口周辺地区の南部において床下浸水（～0.5m）が想定されています。

■ 熊谷駅周辺の浸水想定



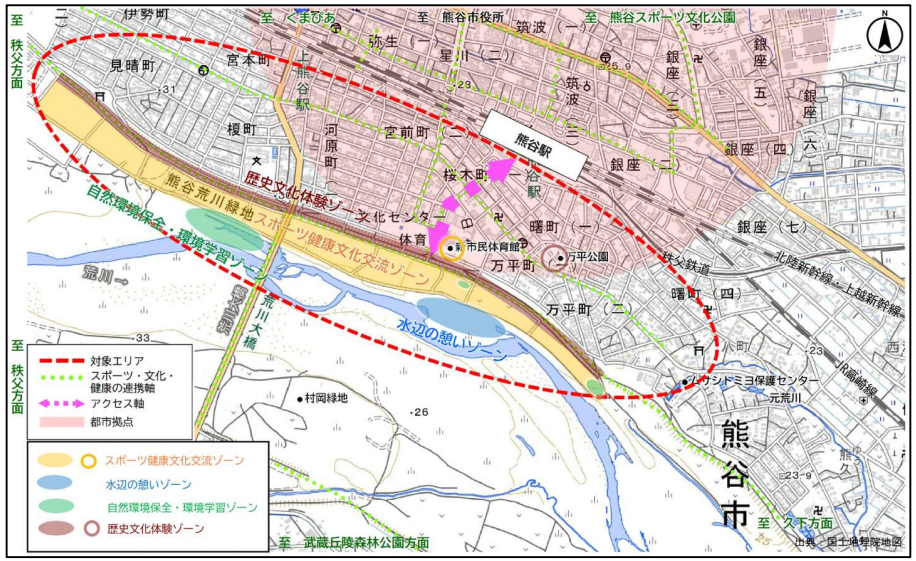

出典：浸水ナビ（国土交通省）

# 3 駅南口周辺地区の現況

## 地区における近年のまちづくりの動向

河川空間を活用し、地域の活性化やにぎわいの創出を図ることを目的とした「熊谷市荒川かわまちづくり」が、令和7(2025)年8月に国土交通省の「かわまちづくり」支援制度に登録されました。河川空間とまちなか空間を一体的に考え、荒川公園周辺再整備と連携することで、地域の魅力・愛着や誇りを育むことや安全・安心・快適な地域の発展を目指しています。

### ■ 熊谷市荒川かわまちづくり対象エリアと各ゾーン




### ■ 水辺利用(親水護岸、捨石)



### ■ 側帯、堤防天端、休憩スペース



※整備内容は検討中のため、変更の可能性有り

### ■ 施策内容

ハード面:階段式護岸、側帯、堤防坂路、親水護岸、水辺の散策路、休憩施設、荒川緑地再整備、自然学習環境　等

ソフト面:都市・地域再生等利用区域の指定、地域防災活動や水辺の安全支援、地域交流・健康づくり・イベント活動の充実、環境学習の充実　等

### ■ 楽しみながら学ぶ川の安全教室




### ■ 防災活動



# 3 駅南口周辺地区の現況

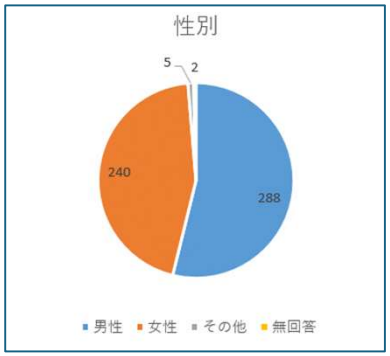
## 熊谷駅南口の活性化に関するアンケート

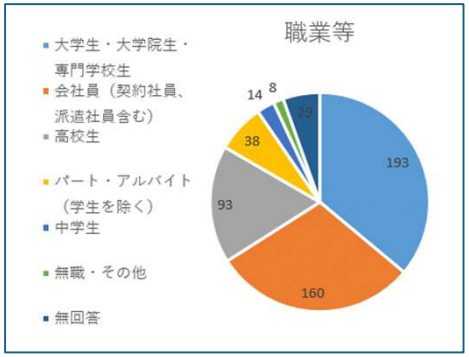
令和5年に、立正大学データサイエンス学部と熊谷市の共同で「熊谷駅南口の活性化に関するアンケート調査」を実施しました。この調査は、熊谷駅南口を発着する送迎バス等を利用して通勤・通学されている方々が、熊谷駅南口広場の交通利便性についてどのように感じているか、現在の熊谷駅南口に対してどのようなイメージをお持ちで、何を必要と感じているかについてお聞きしたものです。

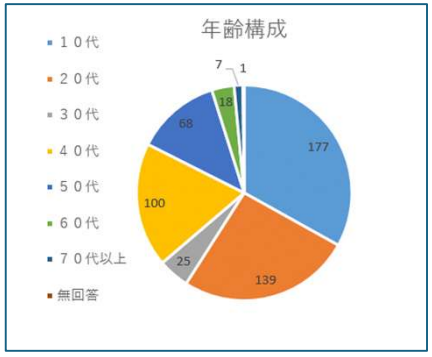



調査の概要

| 項目 | 内容 |
|---|---|
| 調査名 | 熊谷駅南口の活性化に関するアンケート |
| 実施時期 | 令和５（２０２３）年１０月１６日～１１月１５日 |
| 対象 | 熊谷駅南口を発着する送迎バス等を利用して通勤・通学する人 |
| 回答者数 | ５３５人 |




### アンケートに寄せられた主な意見

○熊谷駅南口周辺の改善点について
・商業施設や飲食施設が少ない　・利便施設や待ち時間を過ごす施設が少ない　・魅力的な公共施設が少ない
○熊谷駅南口が魅力的になるために必要なものについて
・くつろぐことができるカフェ・喫茶店　・品揃えが多くなんでもそろう大規模商業施設　・食事ができる飲食店
○熊谷駅南口周辺の活性化に必要な方策について
・新たな商業・レジャー施設の誘致　・駅へのアクセス道路と駅前広場の整備　・路線バスの発着路線の増加
○熊谷駅南口駅前広場に関する満足度
・自動車の通行や送迎利用の環境に関する不満が高く、トイレの利用についても不満が高い

※アンケートにはその他さまざまな御意見をお寄せいただいており、詳細は市のwebサイトに掲載されています。