

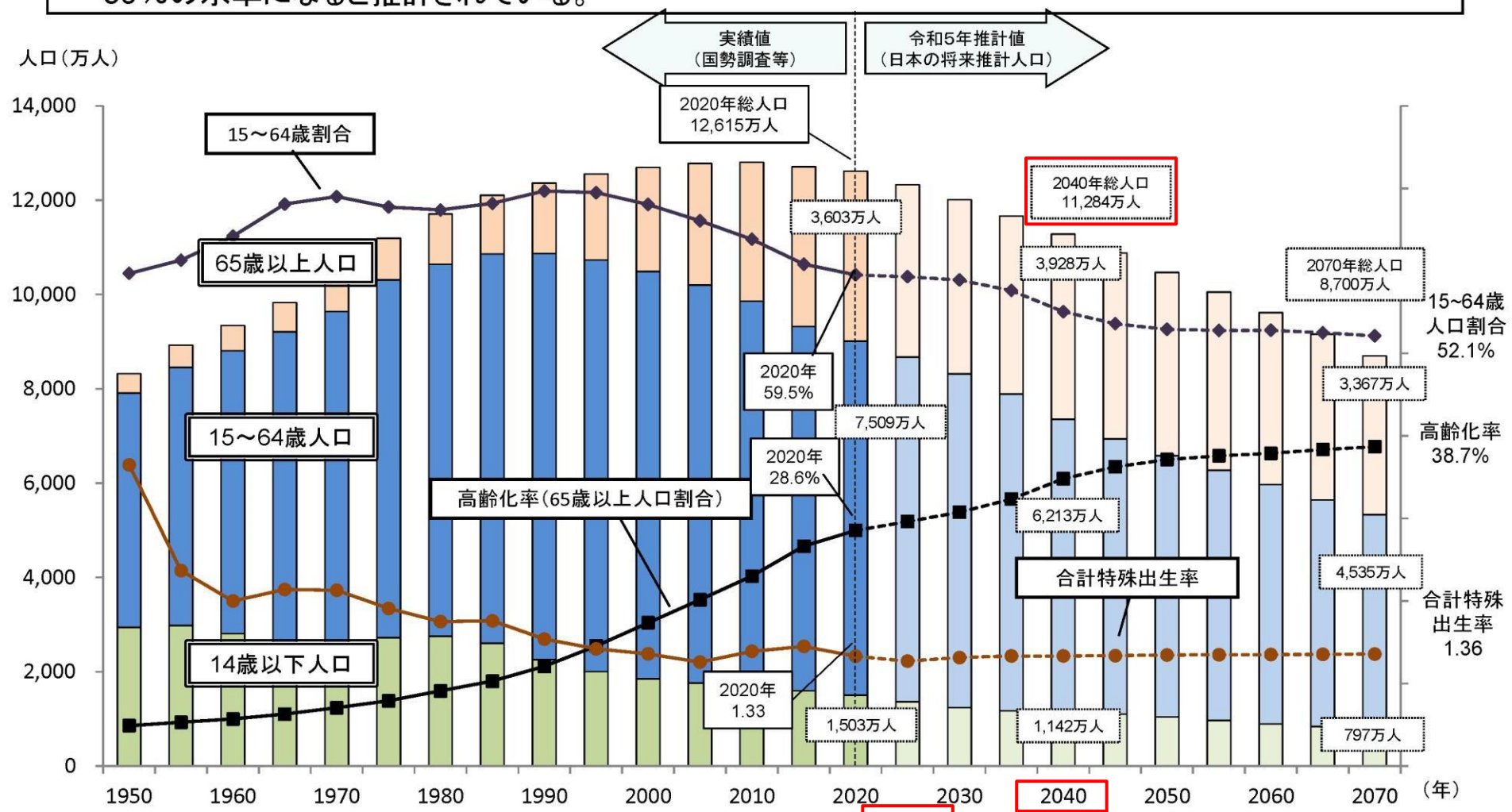
資料編

1	人口	.....	1
2	産業・経済	.....	5
3	行財政	.....	20
4	環境・暮らし	.....	22
5	駅周辺エリアの現状・課題の整理	.....	44
6	社会	.....	89
7	プロジェクト関連事例等	.....	95
8	県及び市の上位・関連計画策定時における課題の整理	.....	111
9	インタビュー調査	.....	123

1 人口

(1) 日本人口の推移・推計 年齢3区分

○ 日本の人口は近年減少局面を迎えている。2070年には総人口が9,000万人を割り込み、高齢化率は39%の水準になると推計されている。

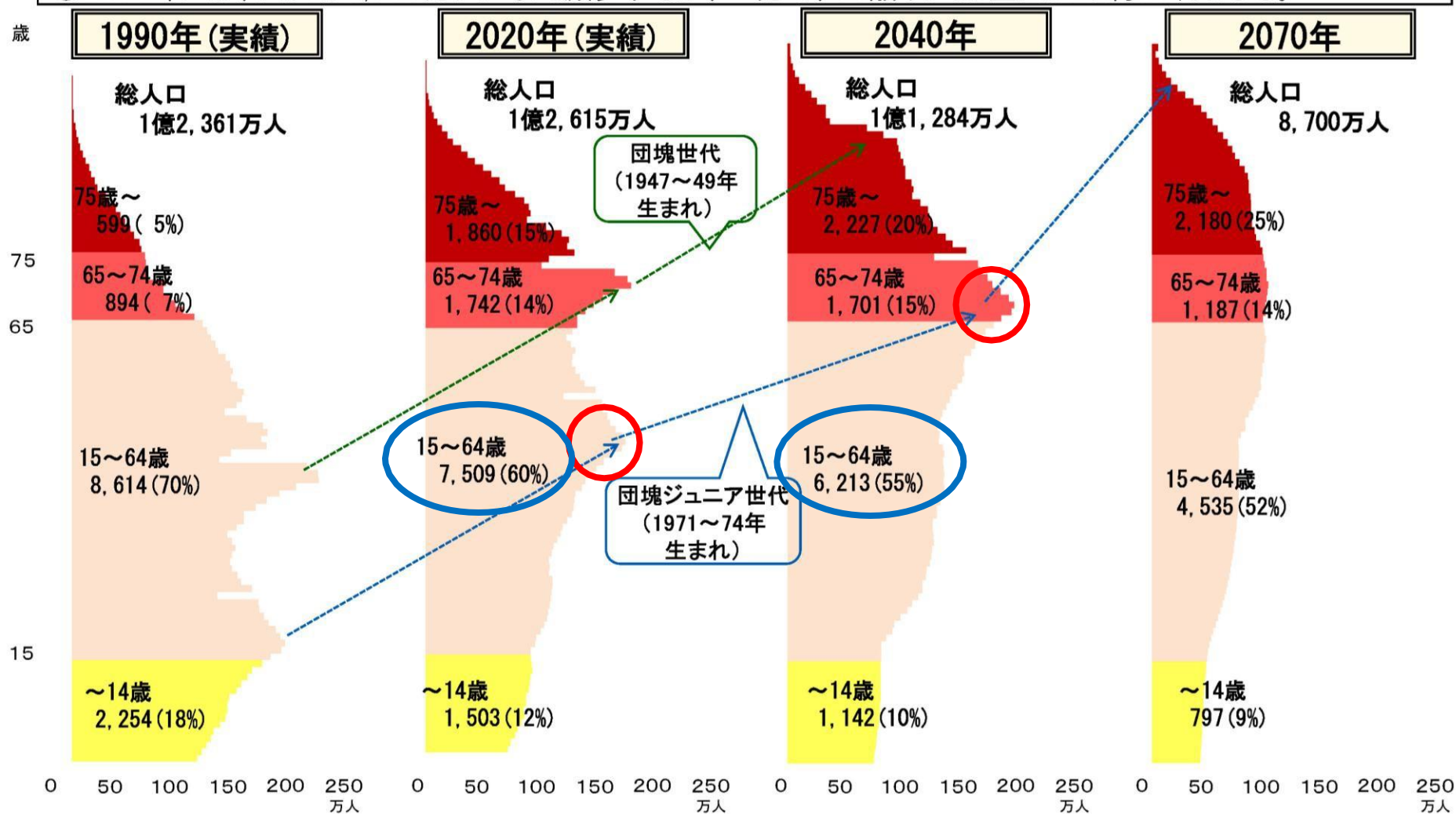


(出所) 2020年までの人口は総務省「国勢調査」、合計特殊出生率は厚生労働省「人口動態統計」、2025年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(令和5年推計)」(出生中位(死亡中位)推計)

1 人口

(2) 日本人口の推移・推計 人口ピラミッド

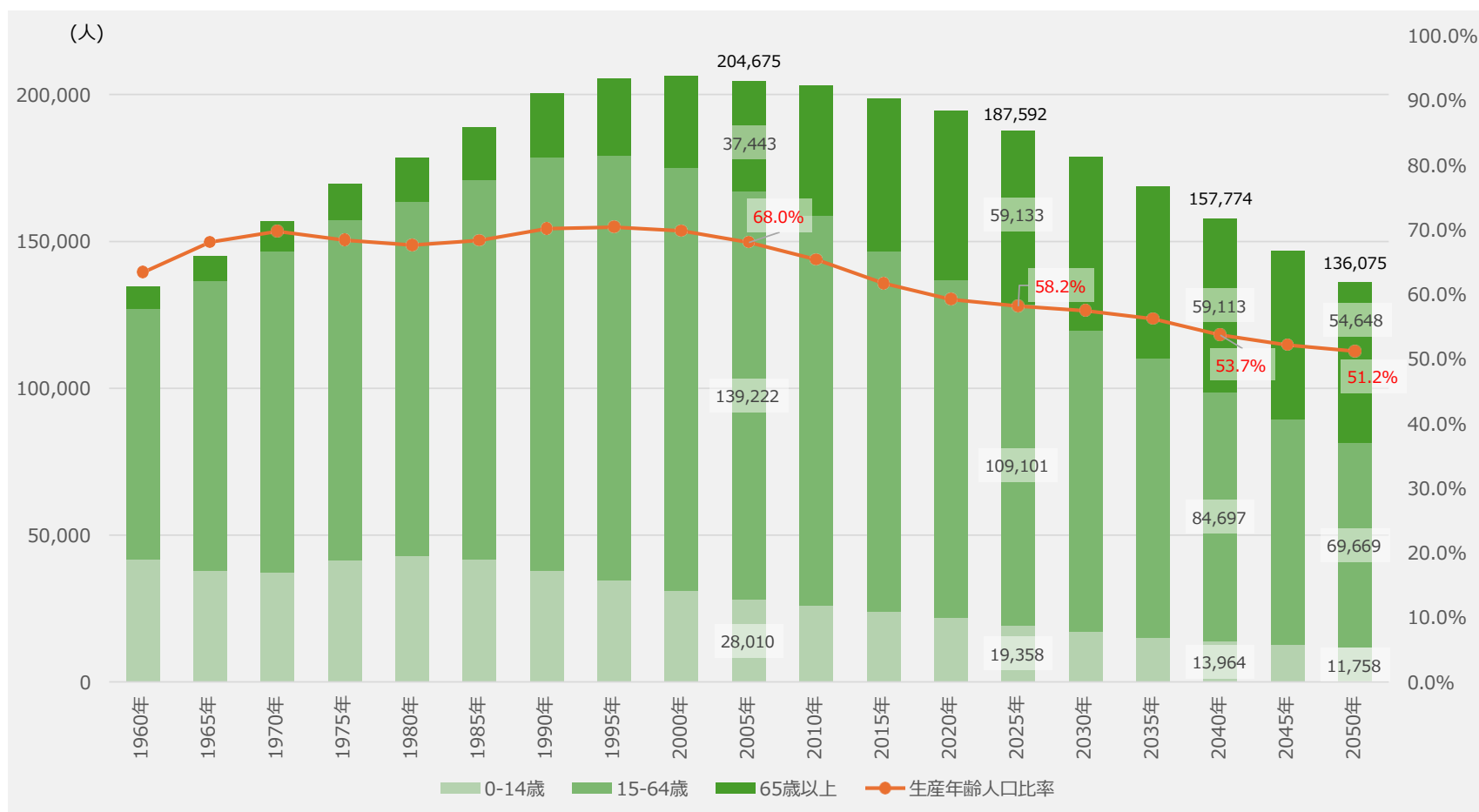
- 団塊のジュニア世代が65歳となる2040年には、65歳以上が全人口の35%となる。
- 2070年には、人口は8,700万人にまで減少するが、一方で、65歳以上は全人口の約39%となる。



(出所) 総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(令和5年推計)」「(出生中位(死亡中位)推計)

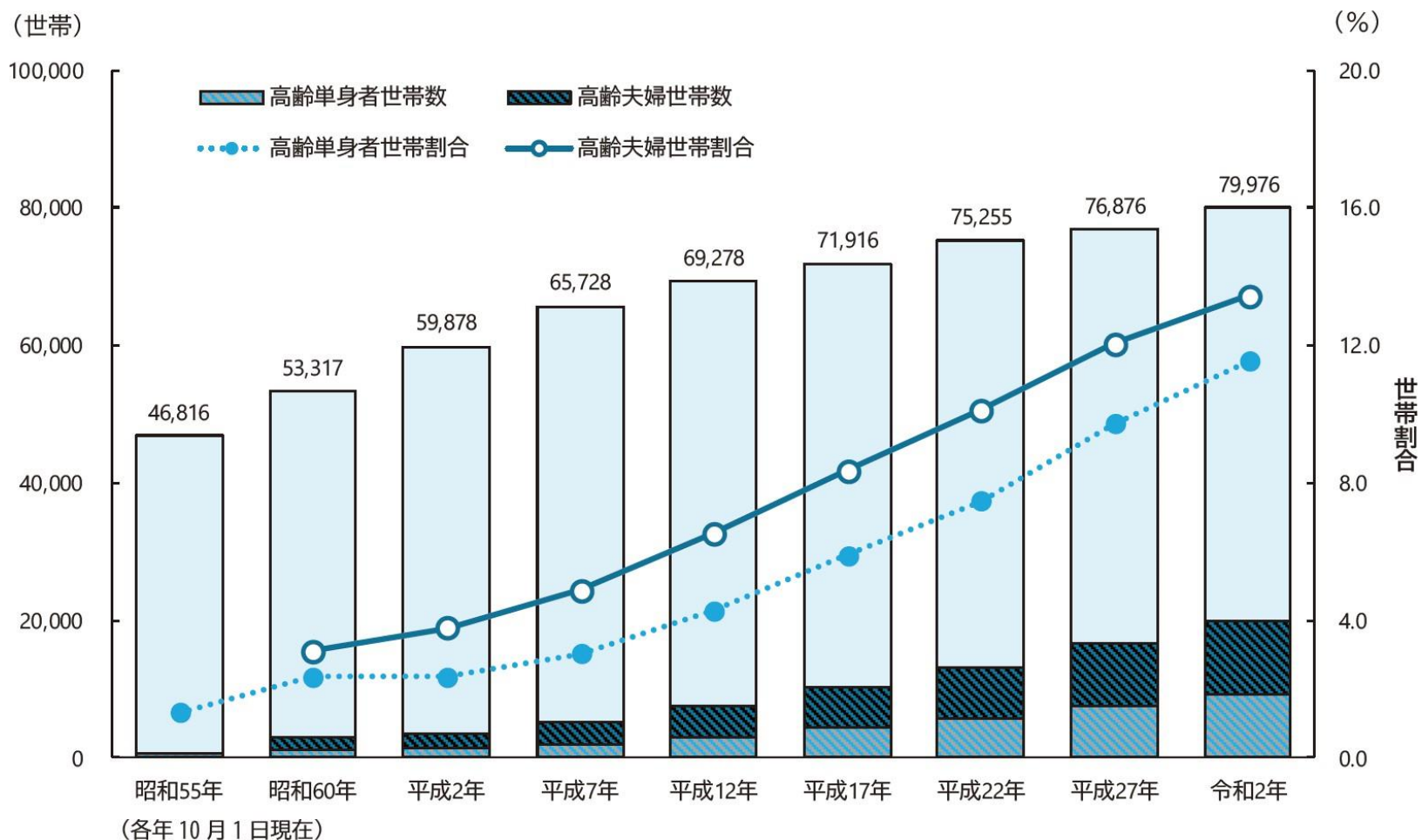
(3) 熊谷市の人口の推移・推計

- 熊谷市の人口は2025年は187,592人、2040年は157,774人(29,818人(16%)減)と推計
- 生産年齢人口(15-64歳)の構成比を見ると、2025年58.2%、2040年53.7%と推計
- 高齢化率(65歳以上の人口比率)は、2025年31.5%、2040年37.5%と推計



(4) 熊谷市の世帯数の推移

- 総世帯数は一貫して増加傾向
- 高齢単身者世帯数及び高齢夫婦世帯数もともに一貫して増加傾向にあり、令和2年にはそれぞれ11.5%、13.4%。特に、高齢単身者世帯数の増加が著しい傾向

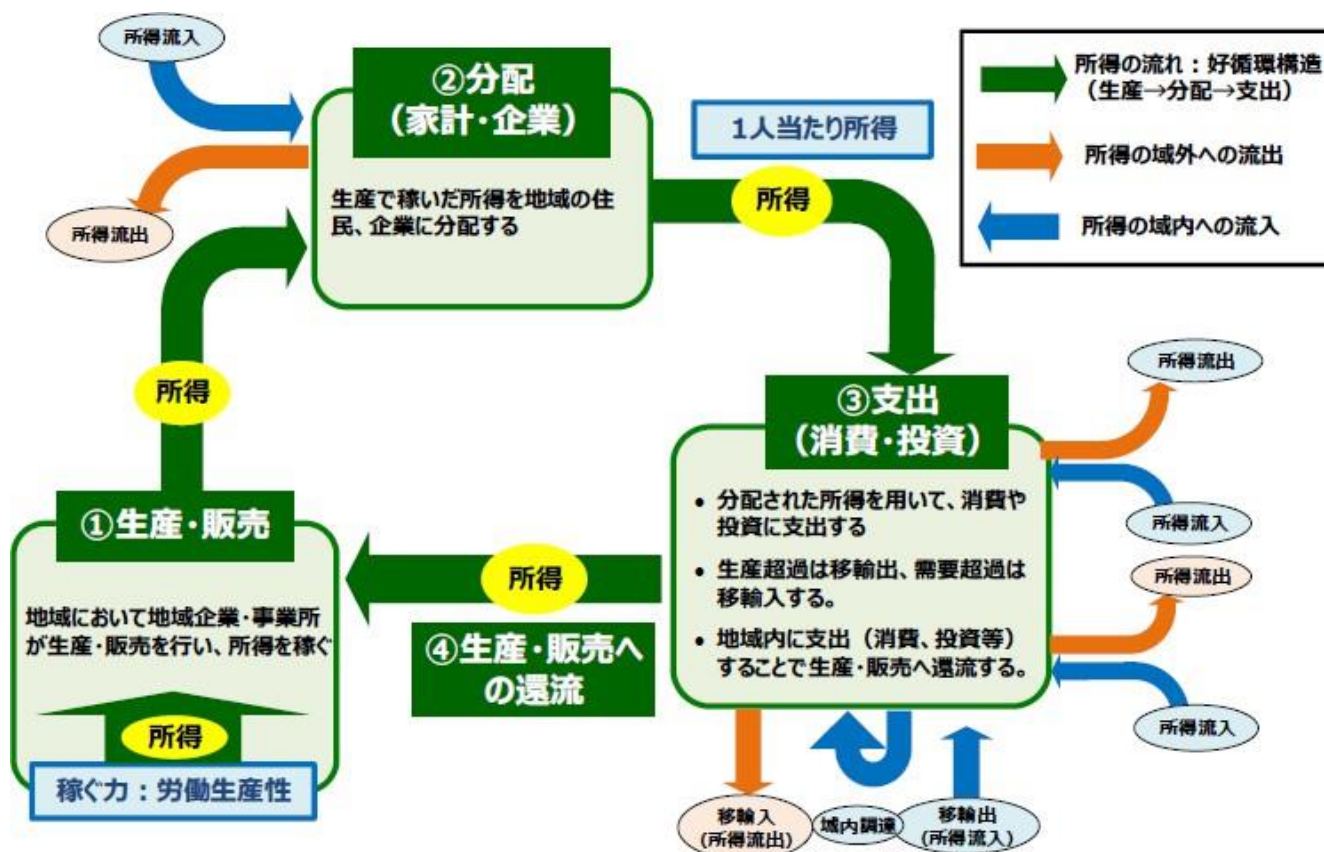


出典：「第3期熊谷市人口ビジョン・総合戦略」(令和7年3月)

(1) 熊谷市の地域経済の特徴

① 熊谷市の地域経済循環構造

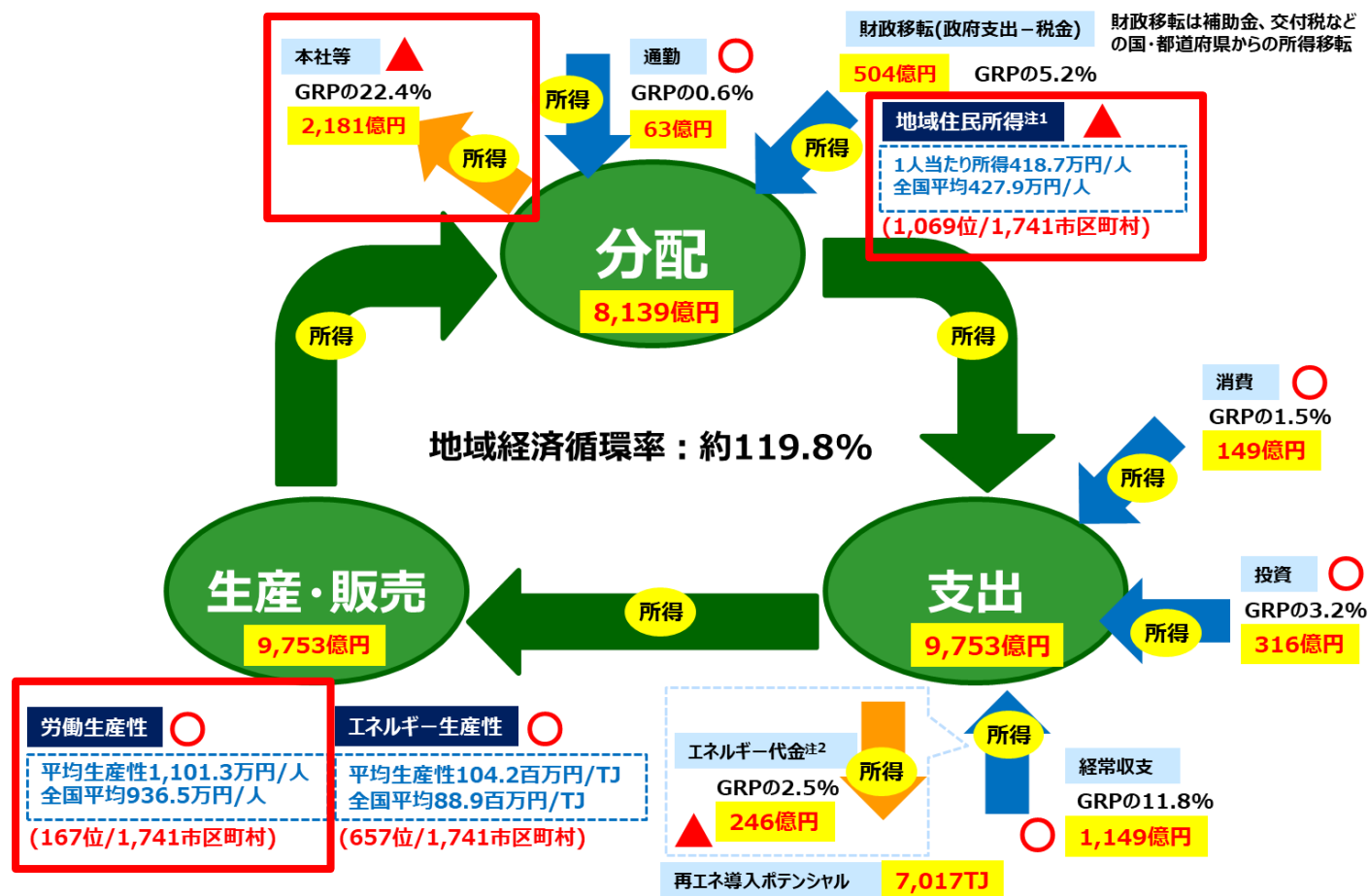
- 「地域経済循環構造」は、地域内でお金がどのように循環しているかを「生産」「分配」「支出」の三面から表す
- 「地域の稼ぐ力を強くすること」、「地域内でお金を循環させること」、「地域外への流出を少なくすること」が地域の豊かな経済循環にとって大事なポイントであり、最終的に住民の所得の向上へと繋げることが重要



(1) 熊谷市の地域経済の特徴

② 熊谷市の地域経済循環構造(2020年)

- 2020年の熊谷市の地域経済は稼ぐ力(労働生産性)が高い(167位)一方で、地域で稼いだお金の地域外の本社等への流出が多い。結果として地域住民所得は全国平均と比べ低位(1069位)である



* GRP(Gross Regional Product) : ある特定の地域(例えば都道府県や市町村)における付加価値の総額。その地域内で生産された商品やサービスの価値の合計を表し、地域経済の規模や活動状況を把握するための指標。GDP(国内総生産)の地域版。

* 地域経済循環率 : ある地域の経済活動における「生産」と「分配」のバランスを示す指標で、地域内で生み出された付加価値額をその地域で分配された所得で割った値。100%に近いほど、地域内で生み出された付加価値が、ほぼそのまま地域内で所得として分配され、循環していることを示す。100%を超える場合、地域内で生産された付加価値が地域外に多く流出している状態を示す。100%未満の場合、地域外からの所得流入に依存している状態を示す。

2 産業・経済

(1) 熊谷市の地域経済の特徴

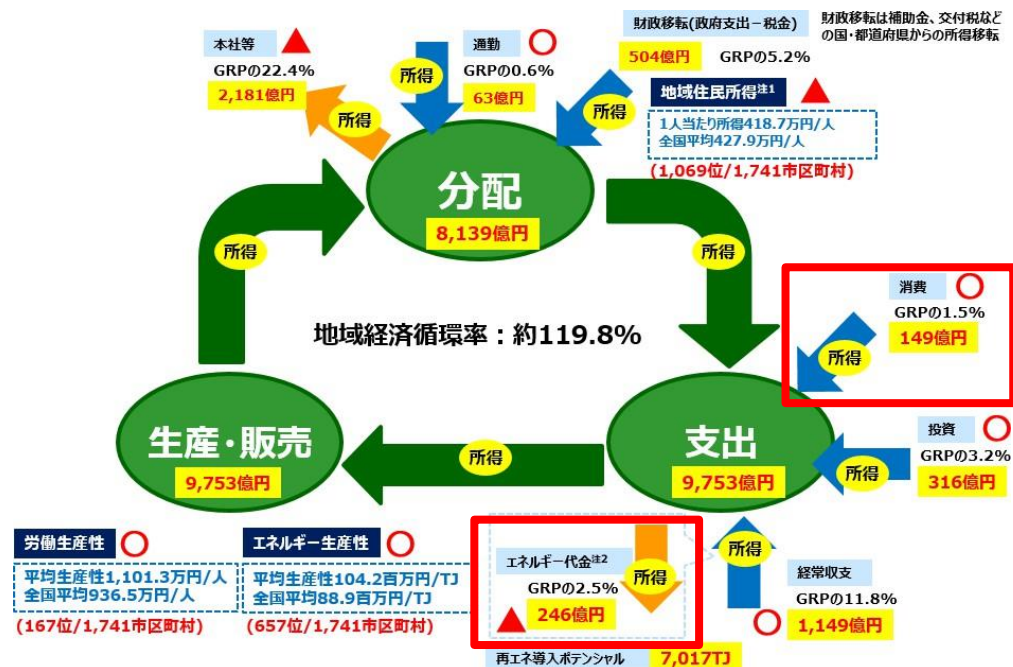
③ 熊谷市の地域経済循環構造（2020年と2010年の比較）

- 地域外からの消費による所得の流入が10年間で約600億円減少している
- エネルギー収支赤字が拡大している(2010年：30億円→2020年：246億円)

2010年 熊谷市 地域経済循環構造



2020年 熊谷市 地域経済循環構造



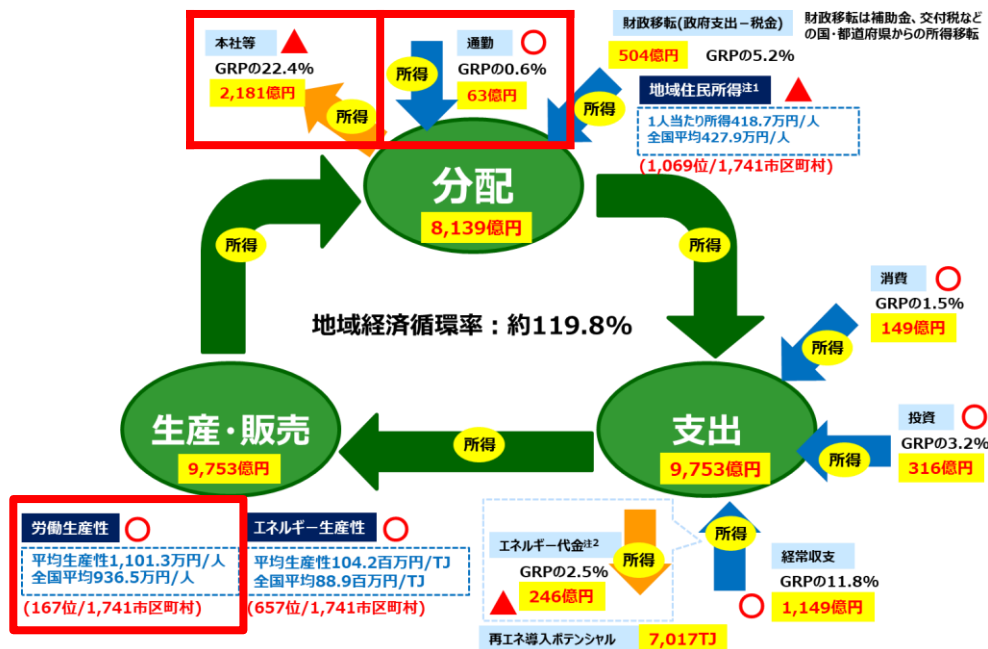
2 産業・経済

(1) 熊谷市の地域経済の特徴

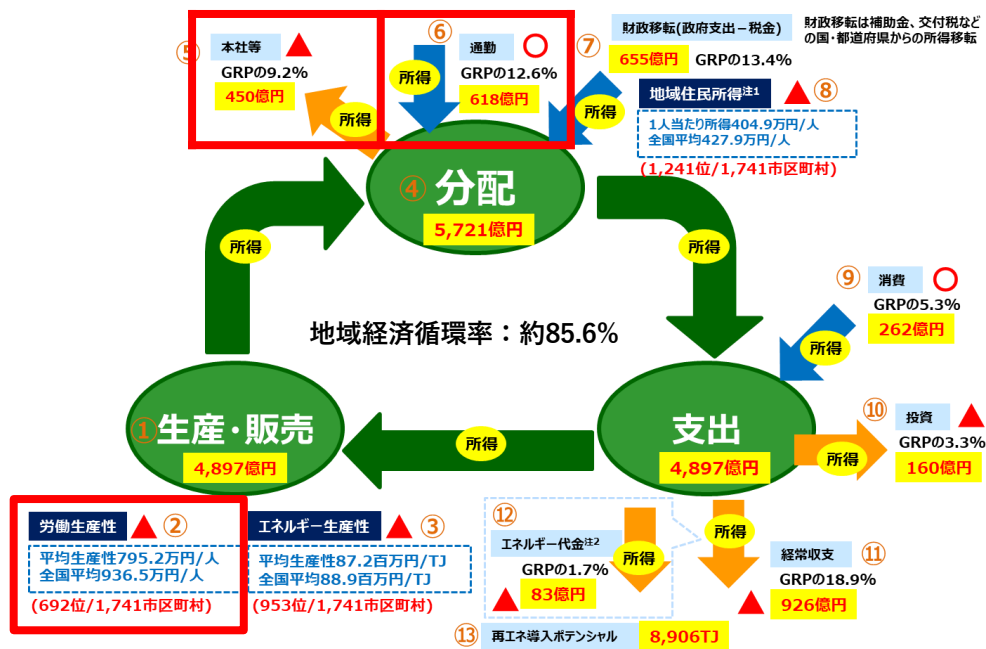
④ 熊谷市の地域経済循環構造(他市町村との比較：深谷市)

- 熊谷市の方が1人当たりの労働生産性が高く、稼ぐ力が高い一方で、熊谷市の方が本社等への所得の流出割合が大きい
- 労働力の地域外流出は深谷市に比べ、熊谷市の方が抑制されており、熊谷市の地域企業は地域内で労働力を確保している

2020年 熊谷市 地域経済循環構造



2020年 深谷市 地域経済循環構造



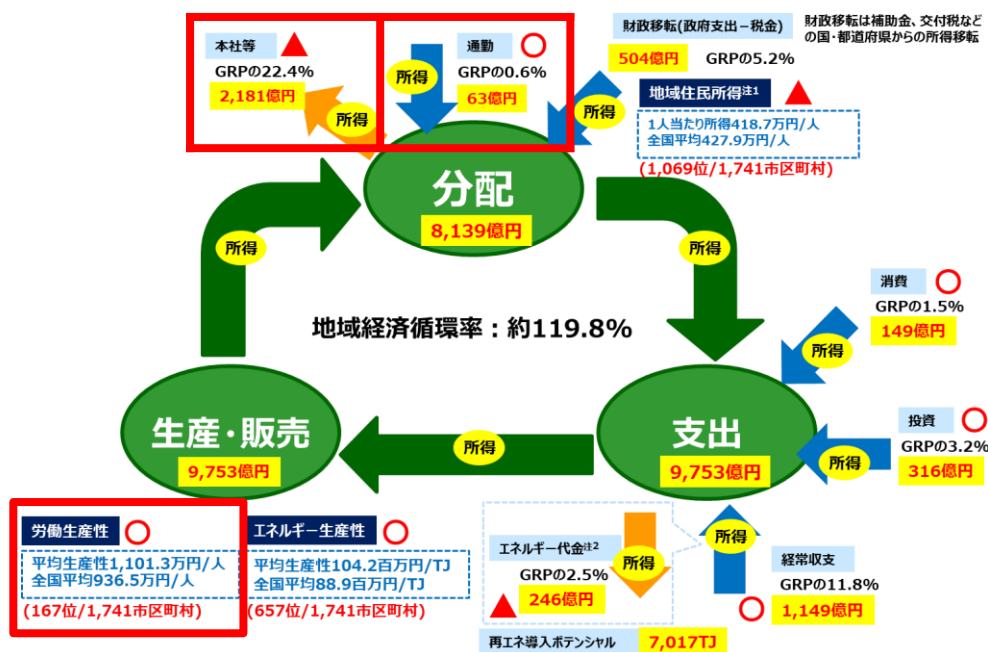
2 産業・経済

(1) 熊谷市の地域経済の特徴

⑤ 熊谷市の地域経済循環構造(他市町村との比較：群馬県太田市)

- 熊谷市の方が1人当たりの労働生産性が高く、稼ぐ力が高い一方で、熊谷市の方が本社等への所得の流出割合が大きい
- 太田市は労働力を地域外からの流入によって確保している一方で、熊谷市の地域企業は地域内で労働力を確保している

2020年 熊谷市 地域経済循環構造



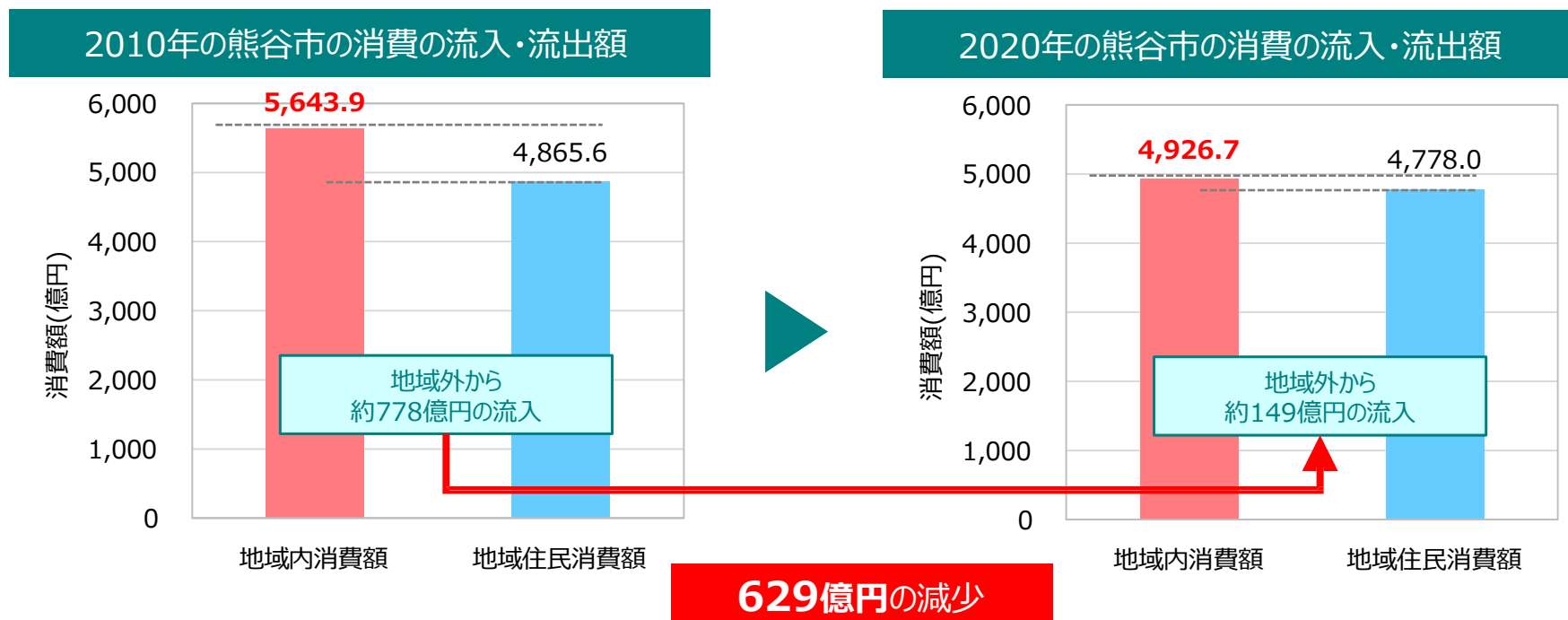
2020年 太田市 地域経済循環構造



(1) 熊谷市の地域経済の特徴

⑥ 熊谷市の地域内消費動向及び商圈構造の変化

- 2010年～2020年にかけて、地域外からの消費の流入額は629億円減少している。地域住民消費額が87.6億円の微減である一方で、地域内消費額は717.2億円減少している
- 地域外からの消費の流入額の減少は、地域内消費額の減少が主な要因である

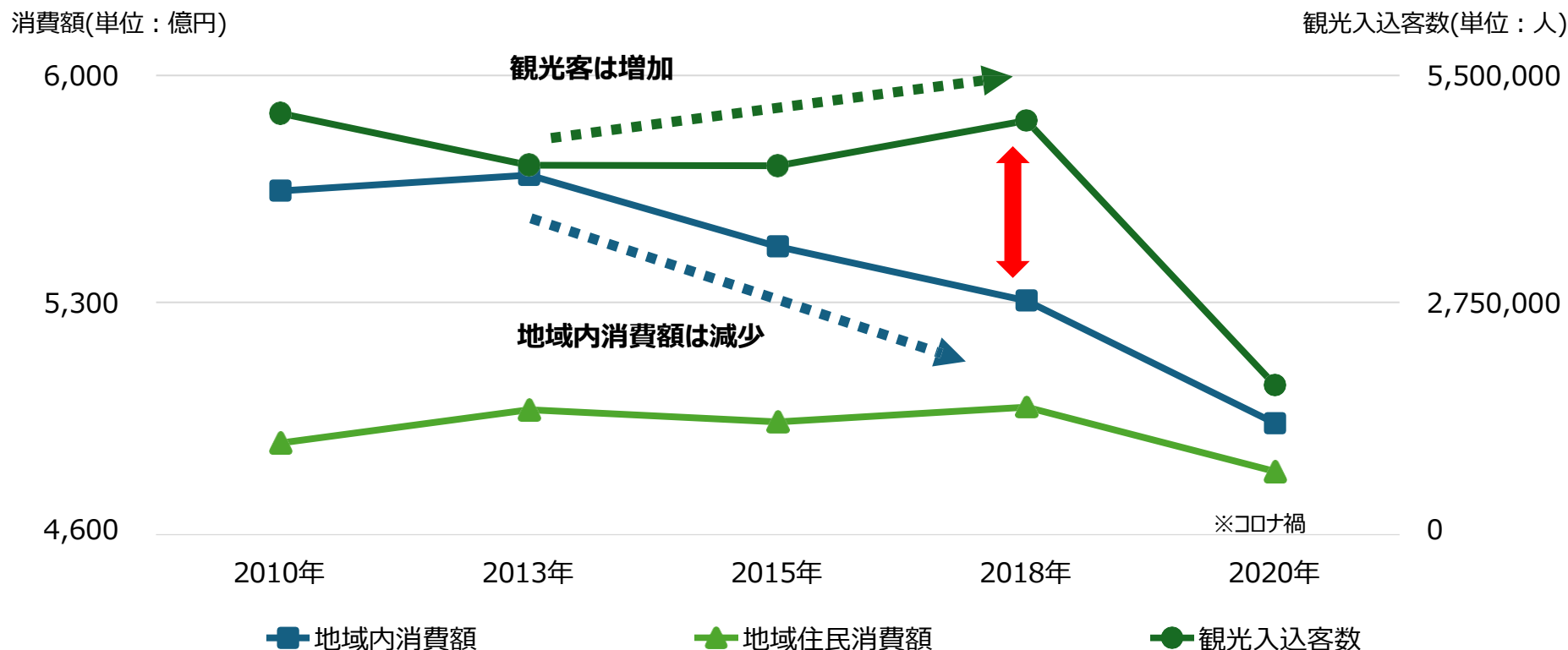


注)地域内消費額は、地域内の民間消費(誰が消費したかは問わない)を表す
 地域住民消費額は、地域住民の民間消費(どこで消費したかは問わない)を表す

(1) 熊谷市の地域経済の特徴

⑦ 熊谷市の地域内消費動向及び商圈構造の変化

- 消費には日用品の買い物等の日常の消費と、観光等による非日常の消費の2種類が考えられる
- 2010年～2020年にかけて、観光入込客数は増加傾向(2020年のコロナ禍を除き)である一方で、地域内消費額は減少傾向にある



出典：「地域経済循環分析」(環境省、株式会社価値総合研究所)を加工して作成、観光入込客数推移は「埼玉県 観光入込客統計調査結果」より抜粋 ※2010年は推計値

(1) 熊谷市の地域経済の特徴

⑧ 熊谷市の地域内消費動向及び商圈構造の変化

- 2010年度における熊谷商圈においては、第2次商圈となる自治体が5市町あった一方で、2015年度時点においては2町に減少

平成22年度(2010年度)の熊谷商圈の吸引状況

商圈 (基準吸引率)	市町村	商圈内人口 (人)	吸引率	吸引人口 (人)	吸引力
第1次商圈 (30%以上)	計	203,187	71.9%	146,091	
	熊谷市	203,187	71.9%	146,091	
第2次商圈 (10~30%未満)	計	140,522	12.1%	16,979	
	嵐山町	19,026	16.1%	3,063	
	皆野町	10,841	12.0%	1,301	
	行田市	85,686	11.5%	9,854	
	長瀬町	7,805	11.4%	890	
第3次商圈 (5~10%未満)	計	308,212	8.3%	25,481	
	小川町	33,060	9.0%	2,975	
	深谷市	146,105	8.9%	13,003	
	東秩父村	3,372	8.5%	287	
	秩父市	67,320	8.5%	5,722	
	横瀬町	9,080	7.3%	663	
	寄居町	35,816	5.8%	2,077	
	小鹿野町	13,459	5.6%	754	
合計		651,921	28.9%	188,551	92.8%



平成27年度(2015年度)の熊谷商圈の吸引状況

商圈 (基準吸引率)	市町村	商圈内人口 (人)	吸引率	吸引人口 (人)	吸引力
第1次商圈 (30%以上)	計	198,535	67.5%	134,011	
	熊谷市	198,535	67.5%	134,011	
第2次商圈 (10~30%未満)	計	52,204	12.0%	6,285	
	滑川町	18,285	12.3%	2,249	
	寄居町	33,919	11.9%	4,036	
第3次商圈 (5~10%未満)	計	355,472	7.8%	27,764	
	長瀬町	7,389	9.7%	717	
	行田市	82,007	9.0%	7,381	
	深谷市	141,973	8.0%	11,358	
	小鹿野町	12,108	6.8%	823	
	小川町	30,667	6.7%	2,055	
	秩父市	63,156	6.7%	4,231	
嵐山町	18,172	6.6%	1,199		
合計		606,211	27.7%	168,060	84.7%

商圈レベル	商圈レベル決定基準
第1次商圈	消費需要の30%以上を吸引している市町村
第2次商圈	消費需要の10%以上30%未満を吸引している市町村
第3次商圈	消費需要の5%以上10%未満を吸引している市町村

出典：『平成27年度 地域経済埼玉県広域消費動向調査報告書』及び『平成22年度 地域経済埼玉県広域消費動向調査報告書』の図表を加工して作成

(1) 熊谷市の地域経済の特徴

⑨ 熊谷市の地域内消費動向及び商圈構造の変化

- 2010年度以降に熊谷市内に開店した大規模小売店舗は市内の大型店舗数全体の31.7%であるのに対して、近隣の行田市は37.5%、深谷市は40.0%に推移。熊谷市における新規開店店舗数が占める割合が低い

熊谷市

店舗名称	開店時期
BウェーブSHIRAI熊谷店	平成22年5月
ニトリ熊谷店	平成23年11月
フェスティバルガーデン籠原	平成24年6月
カムイ熊谷原島店	平成26年8月
ベルク熊谷銀座店	平成27年3月
ヤオコー熊谷箱田店	平成28年3月
万代書店熊谷店	平成29年4月
カワチ薬品江南店	平成29年10月
カインズホーム熊谷店	平成30年9月
ウェルシア熊谷箱田二丁目店	令和2年8月
スーパーマーケットアライ	令和3年2月
ダイレックス籠原南店	令和3年5月
ドラッグコスモス大原店	令和4年5月

熊谷市内の大型小売店舗(41店舗)のうち平成22年度以降に開店した店舗は13店舗

全体の31.7%

行田市

店舗名称	開店時期
ベルク行田城西店	平成22年9月
テックランド行田店	平成25年8月
ヤオコー行田門井店 A棟	平成29年2月
ヤオコー行田門井店 B棟	平成29年2月
ドン・キホーテ行田持田インター店	令和2年2月
クスリのアオキ持田店	令和2年10月

行田市内の大型小売店舗(16店舗)のうち平成22年度以降に開店した店舗は6店舗

全体の37.5%

深谷市

店舗名称	開店時期
スーパービバホーム深谷店	平成24年3月
フォルテ深谷	平成25年2月
ベイシア深谷国済寺店	平成25年7月
テックランド花園インター店	平成28年4月
ヤオコー岡部店	平成29年3月
ベイシアふかや花園店	平成30年11月
LCモール花園2期	令和2年2月
ふかや花園プレミアム・アウトレット	令和4年10月
ドラッグコスモス花園インター店	令和5年1月
ケーズデンキ花園インター店	令和5年4月
ヤオコー深谷上野台店	令和5年8月
フーコット深谷店	令和5年9月

深谷市内の大型小売店舗(30店舗)のうち平成22年度以降に開店した店舗は12店舗

全体の40.0%

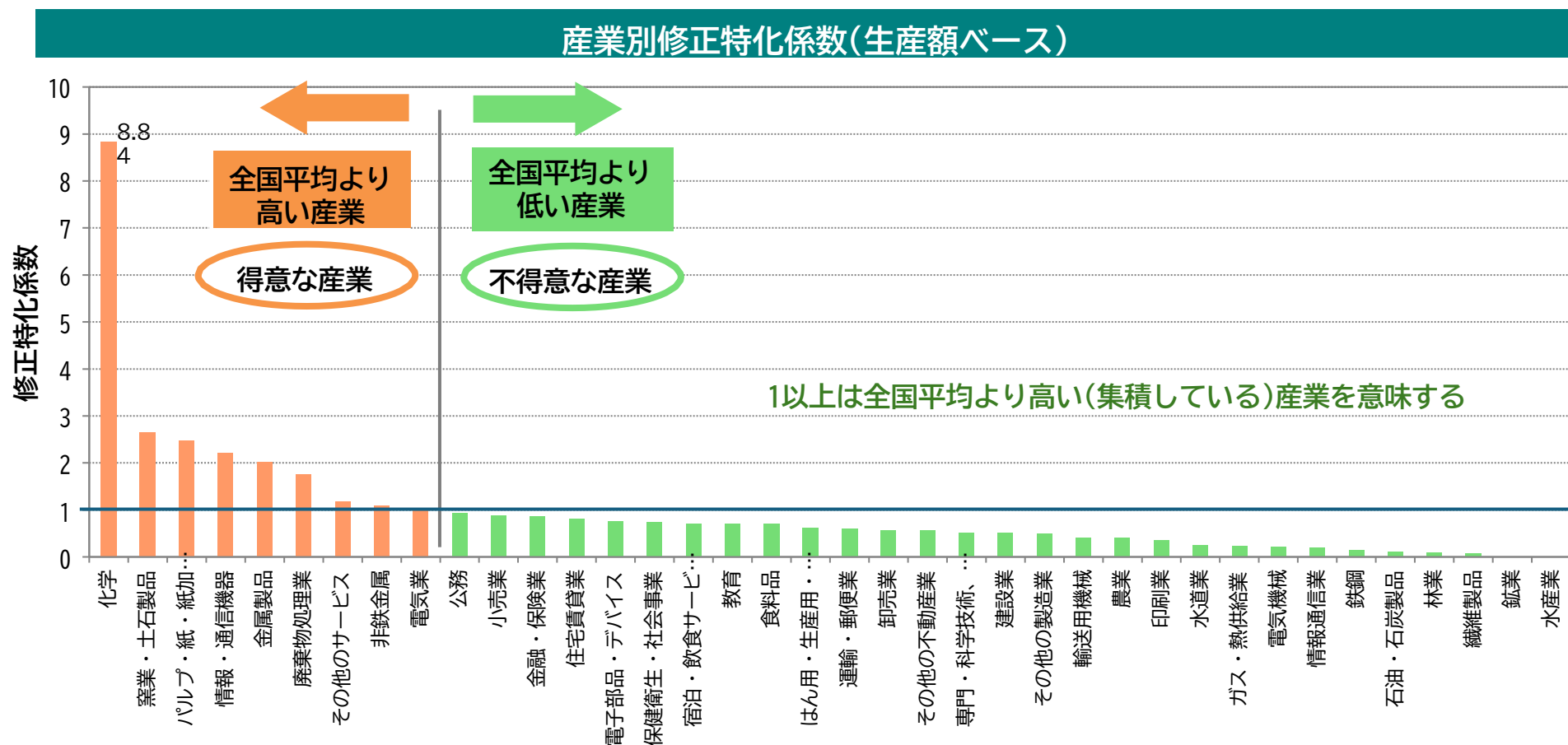
<

<

(1) 熊谷市の地域経済の特徴

⑩ 熊谷市の産業構造(産業別修正特化係数)

- 産業別修正特化係数とは、地域の産業別の生産額シェアを全国平均と比較した指標である。地域の得意な産業を把握する指標であり、熊谷市は化学産業が地位経済を牽引している

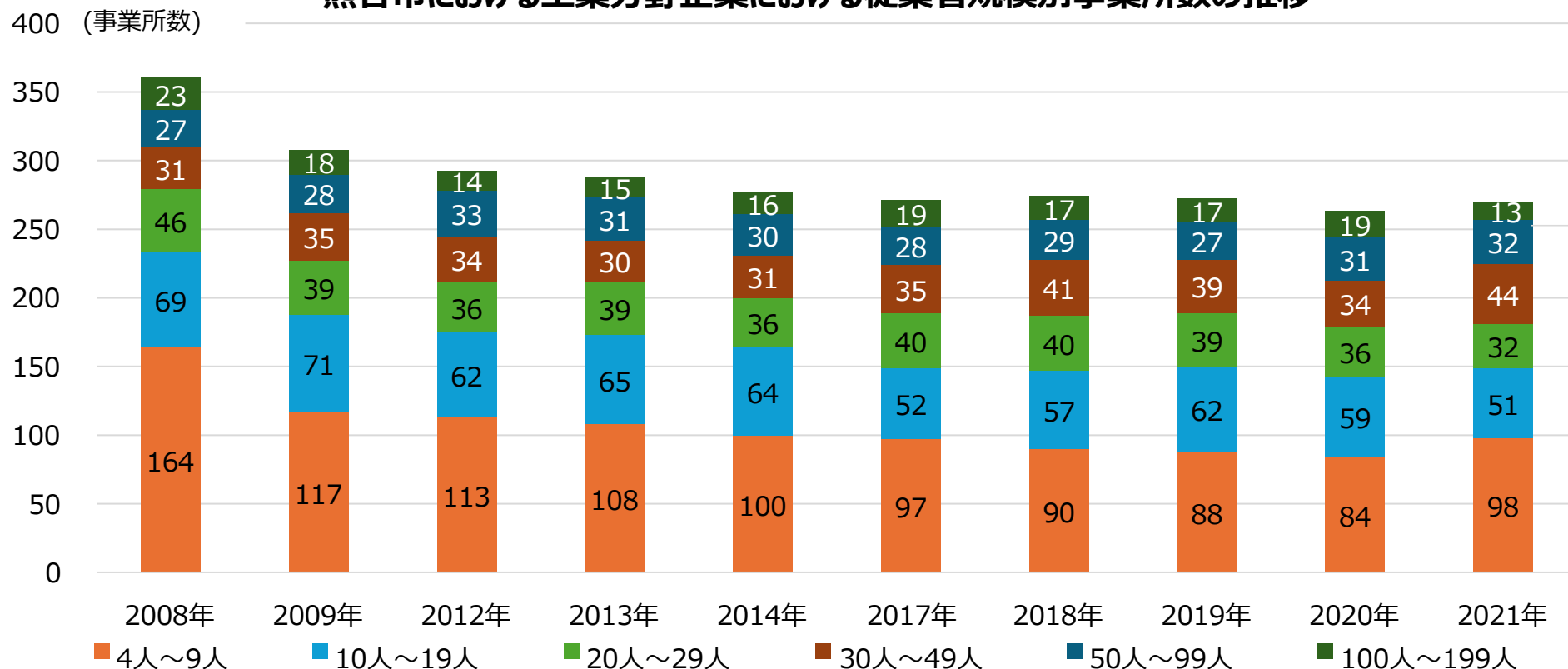


(1) 熊谷市の地域経済の特徴

⑪ 熊谷市の産業構造(熊谷市の中小零細企業の状況)

- 熊谷市は化学産業が地域経済を牽引している一方で、熊谷市における工業分野の事業所数は減少傾向にある。中でも従業者数が4～9人、10人～19人、20人～29人の規模の比較的小規模な事業所については、減少傾向が顕著に表れている

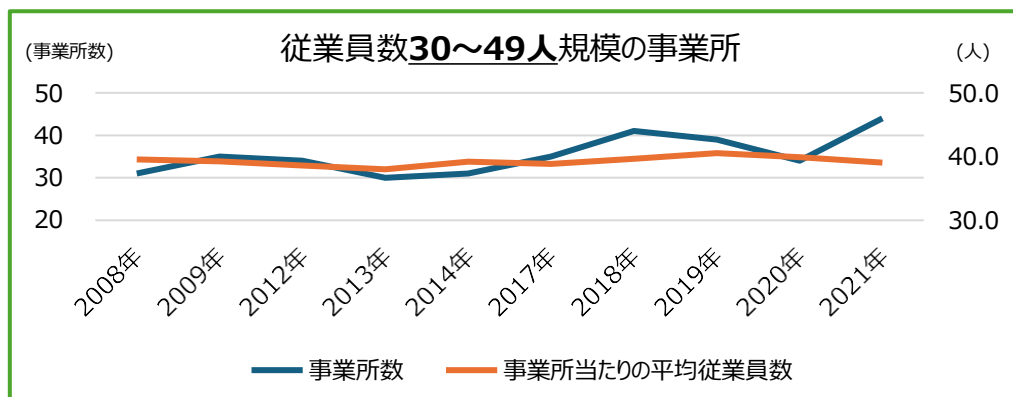
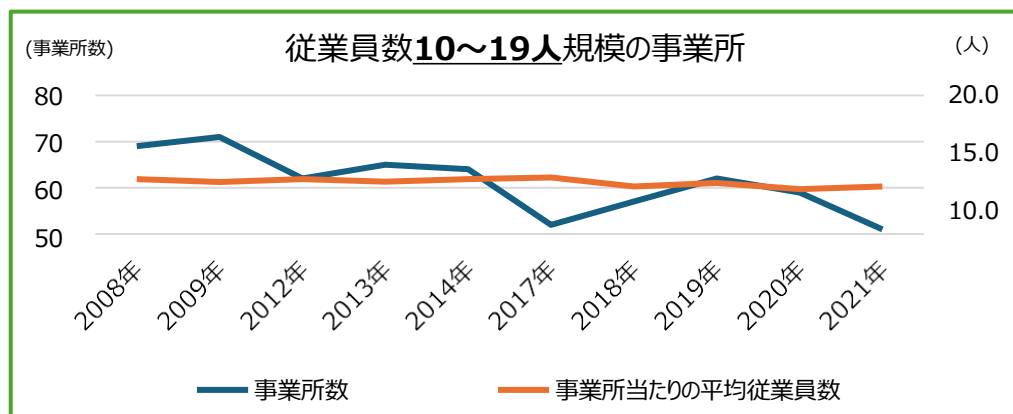
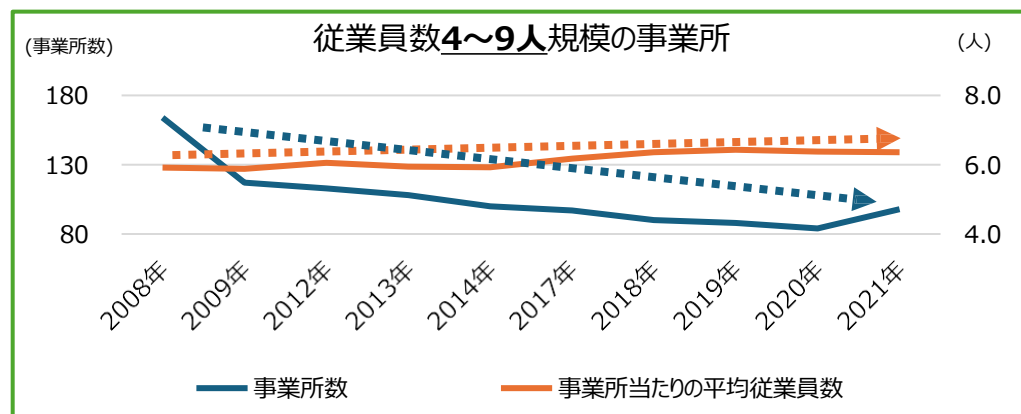
熊谷市における工業分野企業における従業者規模別事業所数の推移



(1) 熊谷市の地域経済の特徴

⑫ 熊谷市の産業構造(熊谷市の中小零細企業の状況)

- 熊谷市内の小規模な事業所ほど事業所数は減少傾向である一方で、事業所当たりの平均従業員数は概ね一定に推移している
- 地域の中小零細企業において、事業の存続に向けた人材確保の競争が強まっている



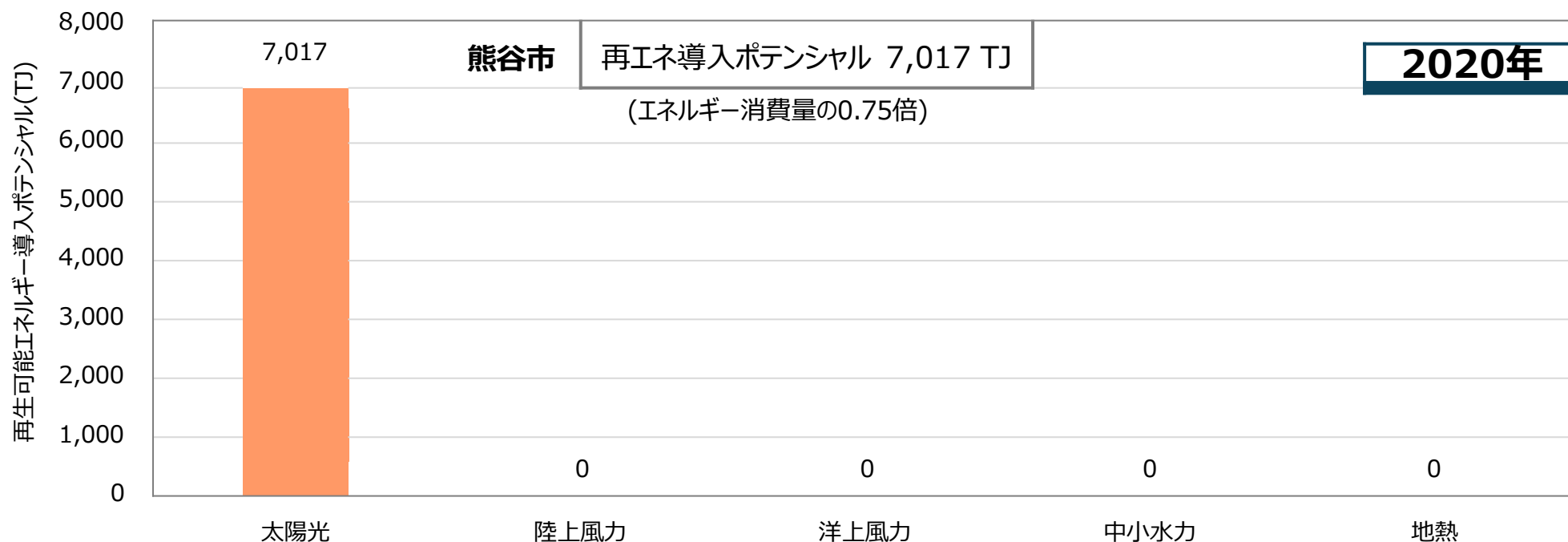
2 産業・経済

(1) 熊谷市の地域経済の特徴

⑬ 熊谷市の再エネ導入ポテンシャル

- 熊谷市の再エネ導入ポテンシャルは、7,017TJであり、太陽光によるポテンシャルが大きい

再エネ種別の導入ポテンシャル(TJ)注



注)太陽光、中小水力河川、陸上風力、洋上風力、地熱を対象としており、洋上風力は全国10ブロック別の導入ポテンシャルを風速の観測地点数で按分して作成している。

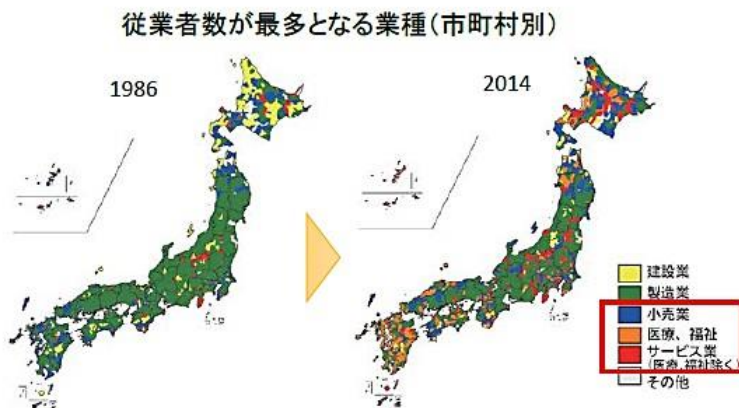
出所：環境省「再生可能エネルギー情報提供システム[REPOS(リーポス)]」(2023年4月公表)等より作成

出典：「地域経済循環分析」(環境省、株式会社価値総合研究所)を加工して作成

(2) 産業・テクノロジー

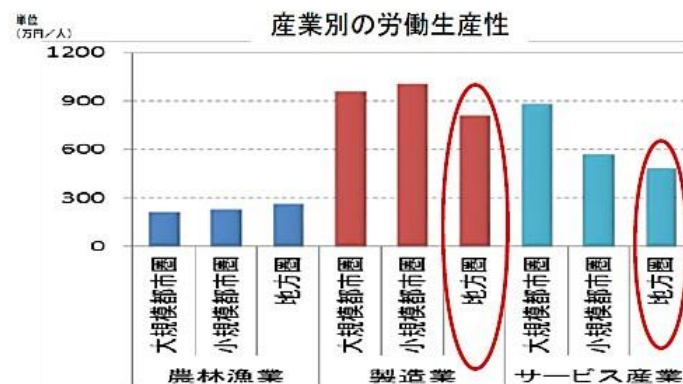
→ 生産性向上の対策必須

【産業】地方圏では労働集約型サービス産業が増加。



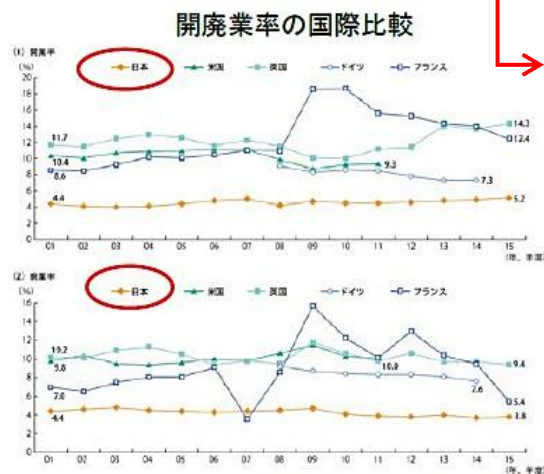
出典：経済産業省「平成29年版中小企業白書」

【産業】地方圏のサービス産業は生産性が低い。



→ ロボット、AIに仕事を奪われる

【産業】開業率・廃業率が低水準に止まり、産業の新陳代謝が低調。



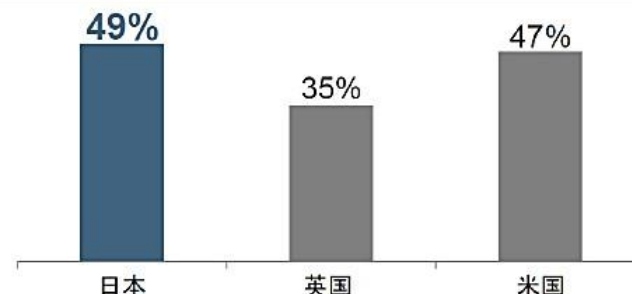
→ 未来に必要な産業の創出

出典：経済産業省「平成29年版中小企業白書」

出典：「自治体戦略2040構想研究会(第6回 平成30年1月)」横田委員提出資料

【テクノロジー】ロボットやAI(人工知能)、生命科学と共存・協調する社会を構築する必要がある。

人工知能やロボット等による代替可能性が高い労働人口の割合



※米国データはオズボーン准教授、フレイ博士の共著「The Future of Employment」(2013年)、英国データはオズボーン准教授、フレイ博士、およびデロイト・トーマツコンサルティング社による報告結果(2014年)

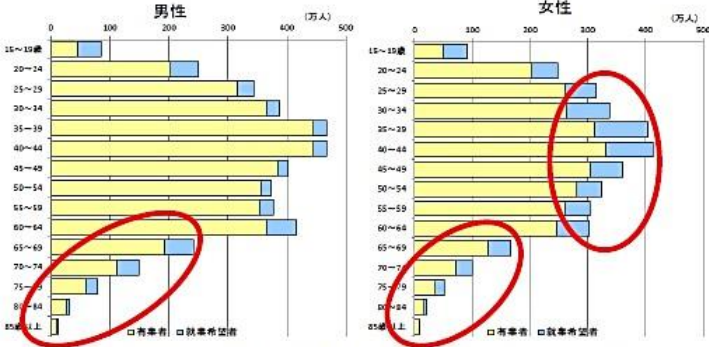
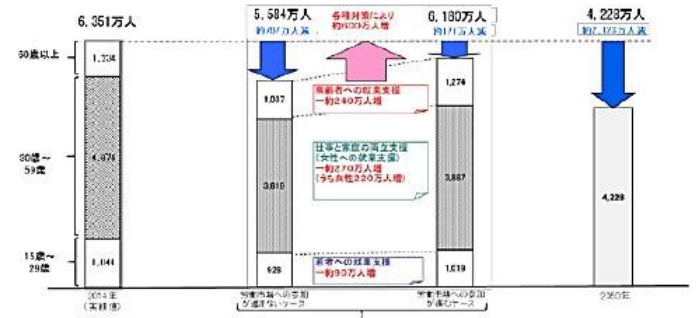
出所) NRIと英オックスフォード大学マイケル・A. オズボーン准教授等との共同研究(2015年)
出典：厚生労働省「労働政策審議会労働政策基本部会(第3回平成29年12月)」(株式会社野村総合研究所 未来創発センター2030年研究室 上田恵陶奈氏発表資料)

(3) 労働力

→ 労働人口の確保と需給マッチ

【労働力】 高齢者と女性、若者の労働参加が進まないと労働力不足が顕著に。(2030年に600万人の差)

【就労ギャップ】 高齢者と女性は、就職希望者数に対し、有業者が少ない。

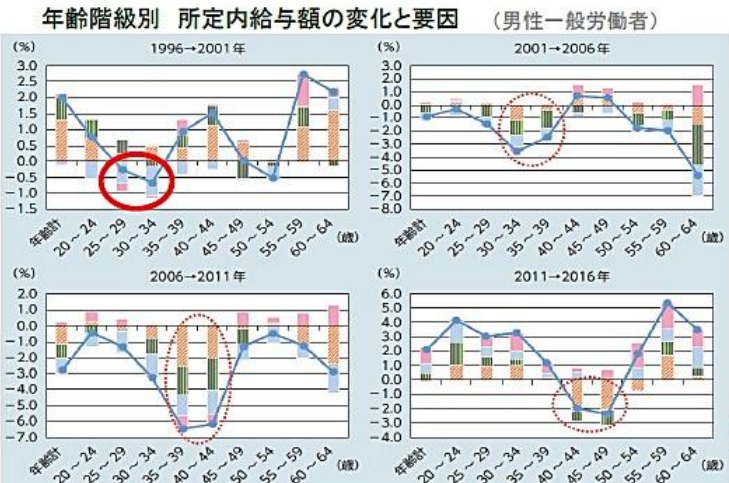


※ 2014年推計は総務省「労働力調査」による。
 ※ 2030年の労働力人口は「労働力調査」の推計を基に、2007年以降の労働力人口の増加率を2007年～2014年の増加率に置き換えて推計した。
 ※ 2030年の労働力人口は、2030年以降の出生率と死亡率を2014年の出生率と死亡率に置き換えて推計した。
 ※ 労働力人口の増加率は、出生率と死亡率の差に依存する。出生率と死亡率の差が正のときは労働力人口が増加し、負のときは減少する。
 出典：内閣府「一億総活躍国民会議(第2回 H27.11.12)」事務局提出資料、厚生労働省「平成19年度第7回雇用政策研究会(H19.11.28)」雇用政策研究会報告書(案)付属資料より作成

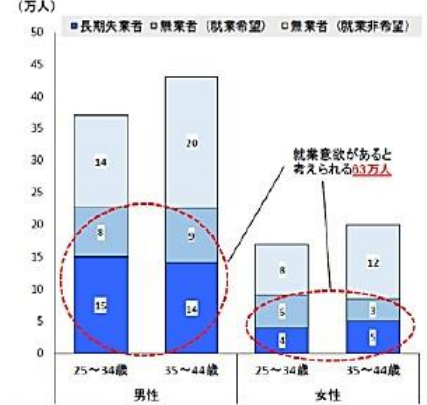
(注)「就業希望者」は、ふだん仕事をしていない「無業者」のうち、何か収入のある仕事をしたいと思っている者であり、実際に求職活動をしている「求職者」を含む。いわば潜在的労働力に相当する者。
 出典：厚生労働省「生涯現役社会の実現に向けた雇用・就業環境の整備に関する検討会 報告書(参考資料)(平成27年)」
 ※ 本資料は第二次報告から引用しているもの。

【就職氷河期】 バブル崩壊後の就職氷河期に就職した世代(特に1972~76生まれ)は長期にわたり給与が低い。

【就職氷河期】 就業意欲がある長期失業者、無業者が多い。



労働市場で十分に活躍していない層(2015年)



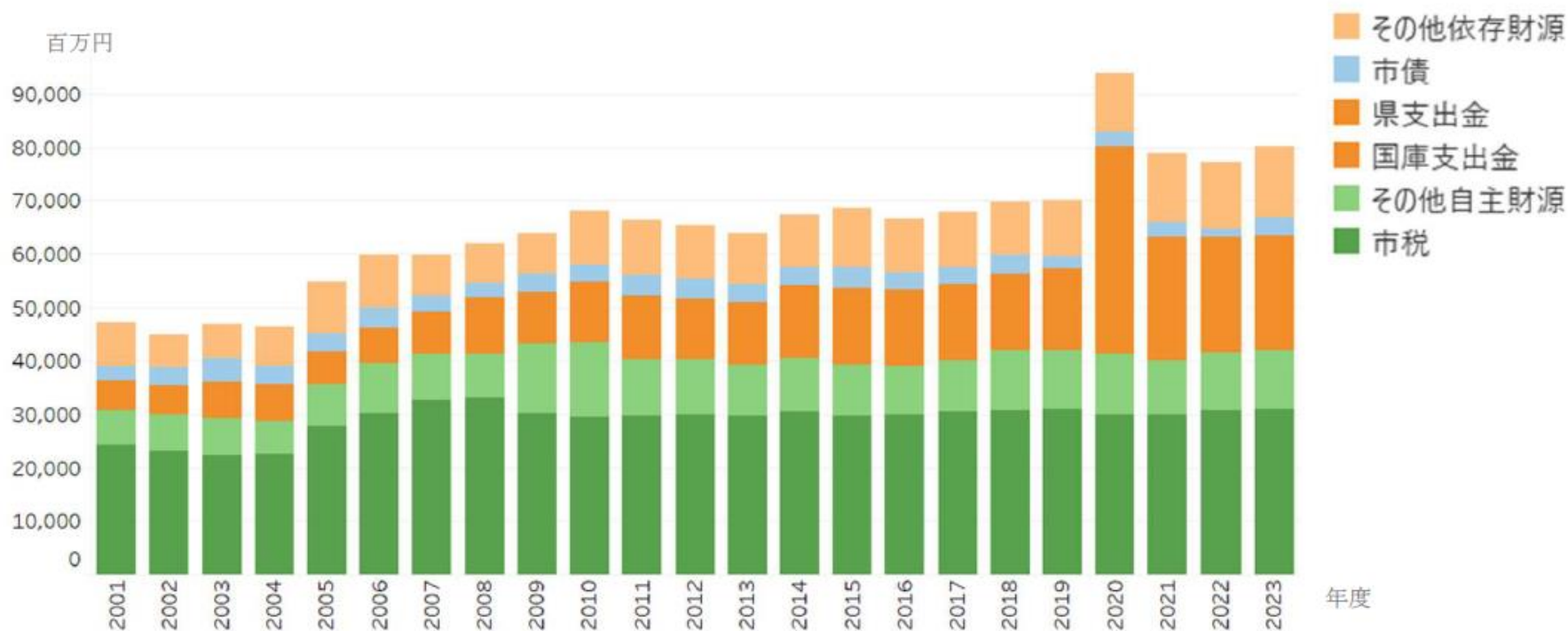
出典：内閣府経済財政諮問会議「2030年展望と改革タスクフォース報告書(参考資料集)」(平成29年1月25日)より作成

3 行財政

(1) 歳入の推移(自主/依存の財源別)

- 自主財源の中核である市税の伸びが期待できない状況で拡大する予算規模に応じるため、「国庫・県支出金」や地方消費税交付金等を含む「その他依存財源」などの依存財源に一層頼らざるを得ない事態が進行

【歳入の推移】

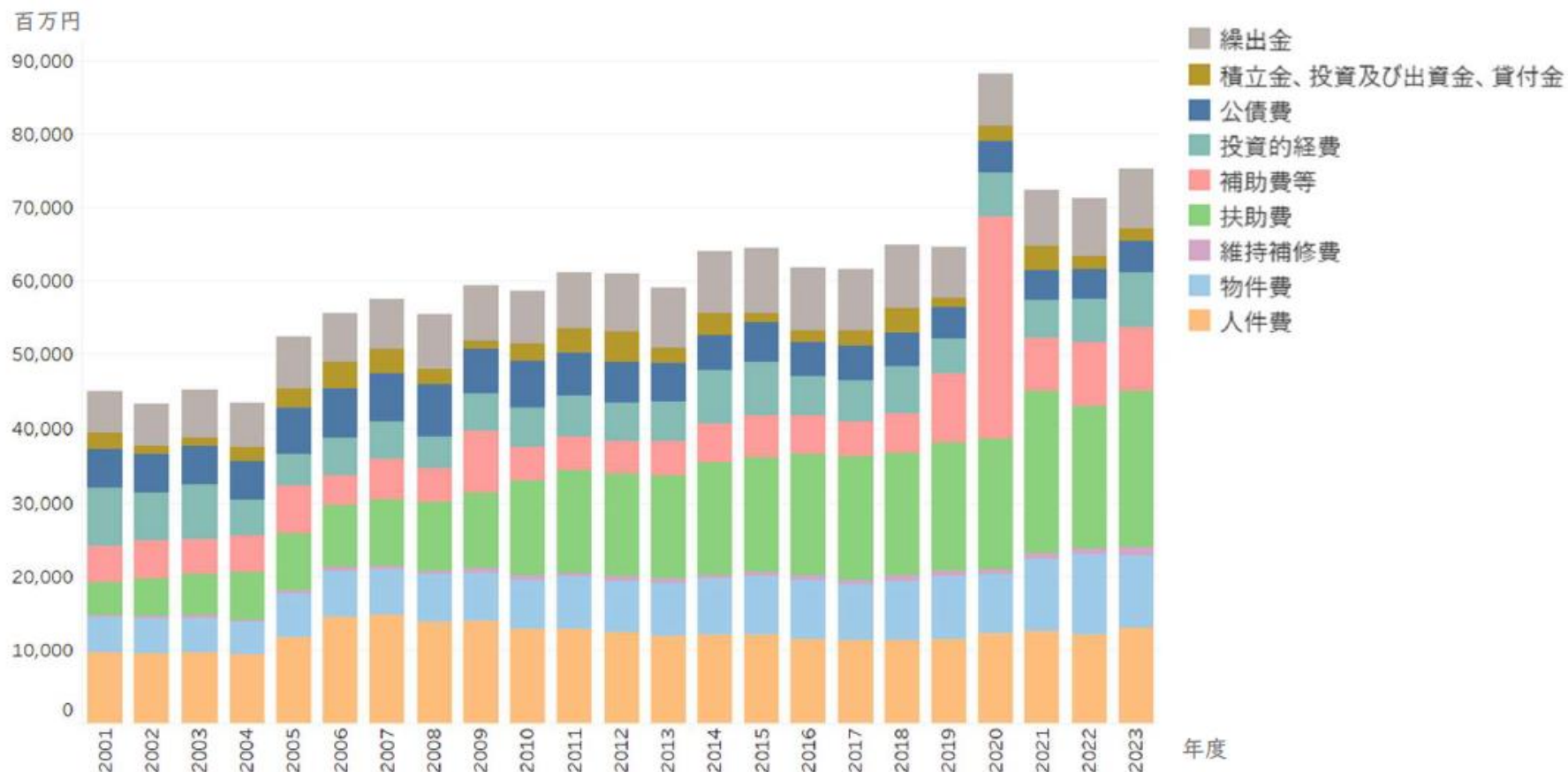


※2020年の数値が突出しているのは、国庫補助事業である特別定額給付金や臨時特例給付金、新型コロナウイルス感染症関連の交付金等によるもの

(2) 歳出の推移(性質別)

- 高齢化の進行等による社会保障費の増大とともに扶助費が年々増加する一方で、公共施設等を支える投資的経費は横ばい状態
- 公共施設等(特にインフラ施設)の大量更新等に対応していくためには、今後は、投資的経費を増やしていくことが不可欠

【歳出の推移(性質別)】



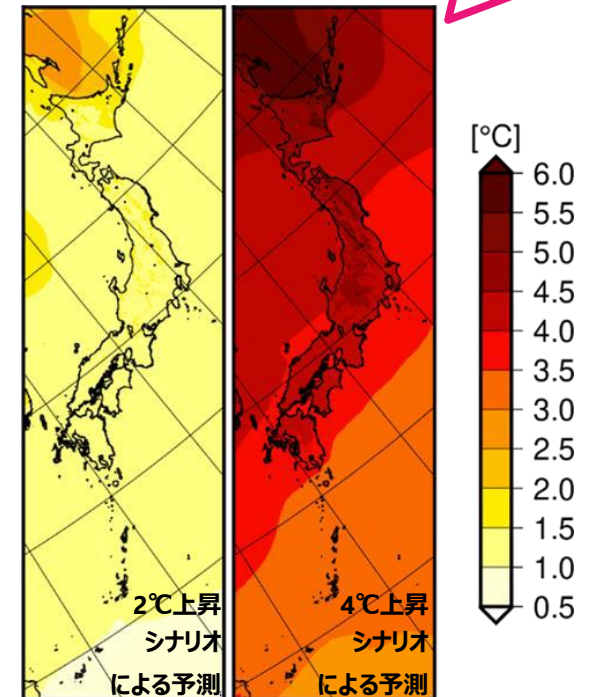
(1) 気候変動の将来予測 ①気温 将来予測

* 工業化以前(1850年～1900年)と比較した世界平均気温の上昇量
パリ協定の2℃目標が達成された場合と追加的な緩和策を取らなかった場合(4℃上昇)

- **年平均気温**：いずれのシナリオにおいても上昇すると予測。
 - 気温上昇の度合いは、2℃上昇シナリオより4℃上昇シナリオの方が大きい。
 - 同じシナリオでは、緯度が高いほど、また、夏よりも冬の方が、気温上昇の度合いは大きい。
- **極端な気温**：いずれのシナリオにおいても、多くの地域で猛暑日や熱帯夜の日数が増加、冬日の日数が減少すると予測。

緯度が高いほど
上昇幅が大きいです。

	2℃ [*] 上昇シナリオによる予測 <small>パリ協定の2℃目標が達成された世界で生じ得る気候の状態</small>	4℃ [*] 上昇シナリオによる予測 <small>追加的な緩和策を取らなかった世界で生じ得る気候の状態</small>
年平均気温	約 + 1.4℃	約 + 4.5℃
【参考】世界の年平均気温※ (IPCC, 2021)	(約 + 1.1℃)	(約 + 3.7℃)
猛暑日の年間日数	約 + 2.9日	約 + 17.5日
熱帯夜の年間日数	約 + 8.2日	約 + 38.0日
冬日の年間日数	約 - 16.6日	約 - 46.2日



New!

100年に一回の高温の将来変化

- 工業化以前の気候での「100年に一回の高温」は、4℃上昇時の気候では100年に約99回発生すると予測。
- 一方で、4℃上昇時の気候での「100年に一回の高温」の温度は、工業化以前の気候での「100年に一回の高温」の温度と比べて約5.9℃上昇すると予測。

※ SSPシナリオに基づく予測結果。2081～2100年の平均値を1986～2005年の平均値と比較したもの。

参考文献

IPCC, 2021: Climate Change 2021: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change (Masson-Delmotte, V., P. Zhai, A. Pirani, S.L. Connors, C. Péan, S. Berger, N. Caud, Y. Chen, L. Goldfarb, M.I. Gomis, M. Huang, K. Leitzell, E. Lonnoy, J.B.R. Matthews, T.K. Maycock, T. Waterfield, O. Yelekçi, R. Yu, and B. Zhou (eds)). Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA, 2391 pp., <https://doi.org/10.1017/9781009157896>.

本スライドにおける「将来予測」は、特段の説明がない限り、日本全国について21世紀末の予測を20世紀末の予測と比較したもの。

(1) 気候変動の将来予測 ②降水 将来予測

- **極端な大雨**：いずれのシナリオにおいても、全国平均では発生頻度が増加すると予測。

➤ 年最大日降水量も増加すると予測。

極端な大雨が発生する頻度も、発生したときの降水量も増加するということです。

- **年降水量**：確かな変化傾向は確認できない。
- 初夏(6月)の梅雨降水帯は強まると予測される。

	2℃上昇シナリオによる予測 <small>パリ協定の2℃目標が達成された世界で生じ得る気候の状態</small>	4℃上昇シナリオによる予測 <small>追加的な緩和策を取らなかった世界で生じ得る気候の状態</small>
1時間降水量50mm以上※1の年間発生回数	約1.8倍	約3.0倍
日降水量100 mm以上の年間日数	約1.2倍	約1.4倍
年最大日降水量の変化	約+12%(約+13 mm)	約+27%(約+28 mm)
日降水量が1.0 mm未満の日の年間日数	(明確な変化傾向なし。)	約+9.1日

New!

100年に一回の大雨※2の将来変化

- 工業化以前の気候での「100年に一回の大雨(日降水量)」は、4℃上昇時の気候では100年に約5.3回発生すると予測。
- 一方で、4℃上昇時の気候での「100年に一回の大雨」の日降水量は、工業化以前の気候での「100年に一回の大雨」の日降水量と比べて約32%増加すると予測。

※1 「非常に激しい雨(滝のように降る)」と表現される。傘は全く役に立たず、水しぶきであたり一面が白っぽくなり、視界が悪くなるような雨の降り方。

※2 ここでは日降水量で計算。

(1) 気候変動の将来予測 ③熱帯低気圧(台風など) 観測結果(2024年時)・将来予測

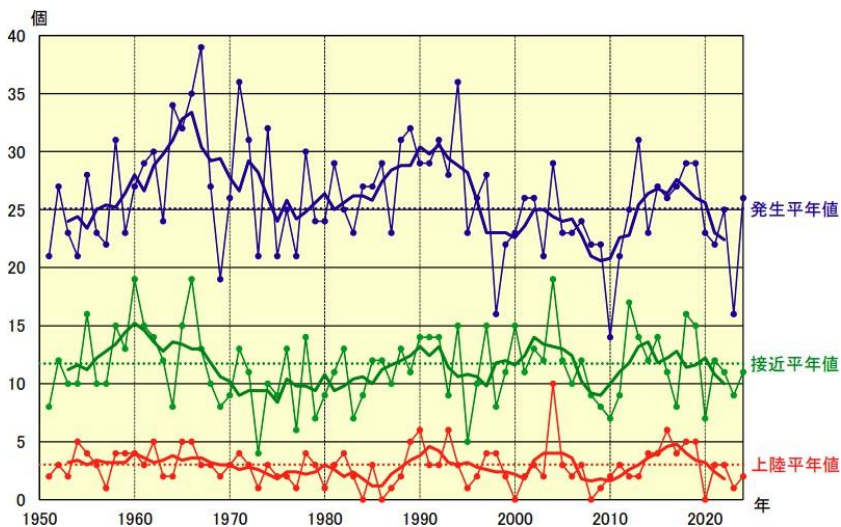
【観測結果】

- 台風の発生数、日本への接近数に長期的な変化傾向は確認できない。
 - 過去40年で太平洋側に接近する台風が増えていると示す研究もある(Yamaguchi and Maeda, 2020)。
- 日本付近の台風は、強度が最大となる緯度が北に移動 (IPCC, 2021)。

【将来予測】

強度と大きさは異なります。
大きくなるかは、まだよく分かっていません。

- 日本付近の個々の台風強度は強まると予測。
 - 地球温暖化に伴う水蒸気量の増加や海水温の上昇が影響するためと考えられる。
- 台風に伴う降水量も増加すると予測。



台風の発生数・接近数・上陸数の経年変化(1951～2024年)
細実線で結ばれた点：各年の数
太実線：5年移動平均
破線：平年値(1991～2020年の平均値)

参考文献

Yamaguchi, M. and S. Maeda, 2020: Increase in the Number of Tropical Cyclones Approaching Tokyo since 1980. Journal of the Meteorological Society of Japan, 98(4), 775 - 786. <https://doi.org/10.2151/jmsj.2020-039>
IPCC, 2021: Climate Change 2021: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [Masson-Delmotte, V., P.Zhai, A. Pirani, S.L. Connors, C. Péan, S. Berger, N. Caud, Y. Chen, L. Goldfarb, M.I. Gomis, M. Huang, K. Leitzell, E. Lonnoy, J.B.R. Matthews, T.K. Maycock, T. Waterfield, O. Yelekçi, R. Yu, and B. Zhou (eds.)]. Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA, 2391 pp., <https://doi.org/10.1017/9781009157896>.

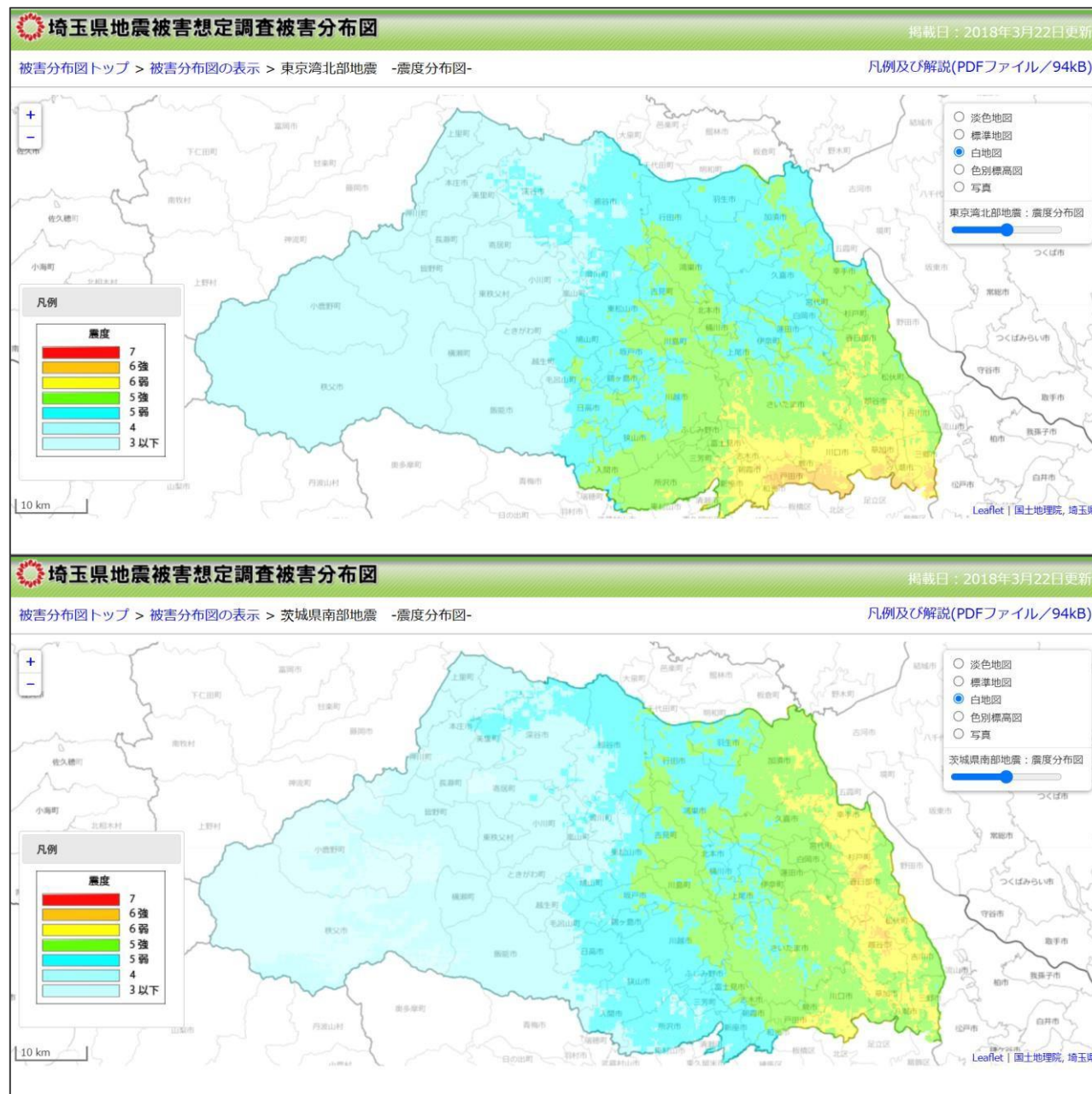
本スライドにおける「将来予測」は、地球温暖化に伴う台風の変化を解析した様々な研究結果に基づいて記載。

- ❗ 台風に伴う発達した積乱雲の下では、落雷、ひょう及び竜巻などの激しい気象現象もしばしば発生。
- ❗ それら個々の将来変化を評価することは困難だが、一般論として、台風の強度が増加すれば、それらが発生するリスクも増加する可能性があると考えられる。

(2) レジリエンスから見た熊谷の特徴

■熊谷市域の被害想定

- 今後30年以内に南関東地域でM7級の地震が発生する確率は70%と予測されている
- 埼玉県が作成した地震被害分布図によると、熊谷は県南東部と比較すると予想震度が小さく、液状化や建物全壊のリスクも低いと予測されている



(2) レジリエンスから見た熊谷の特徴

- 熊谷市全体の地形分布

地域	地形分布
西部～南部	<ul style="list-style-type: none"> ・ 台地で構成
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 全体に、荒川の氾濫低地が広がり、低地内に荒川・利根川の流路変遷による自然堤防の微高地が点在 ・ 荒川流路の北部には、現在の自然堤防が広がる

- 地質

場所	地質
台地部	<ul style="list-style-type: none"> ・ 礫層(火山性岩石)
自然堤防	<ul style="list-style-type: none"> ・ 砂質泥堆積物、氾濫低地：砂泥堆積物(未固結堆積物)

- 熊谷駅は、現在の自然堤防上に立地

(2) レジリエンスから見た熊谷の特徴

⋯⋯ : 熊谷市行政界



(2) レジリエンスから見た熊谷の特徴

■熊谷市域の災害耐性

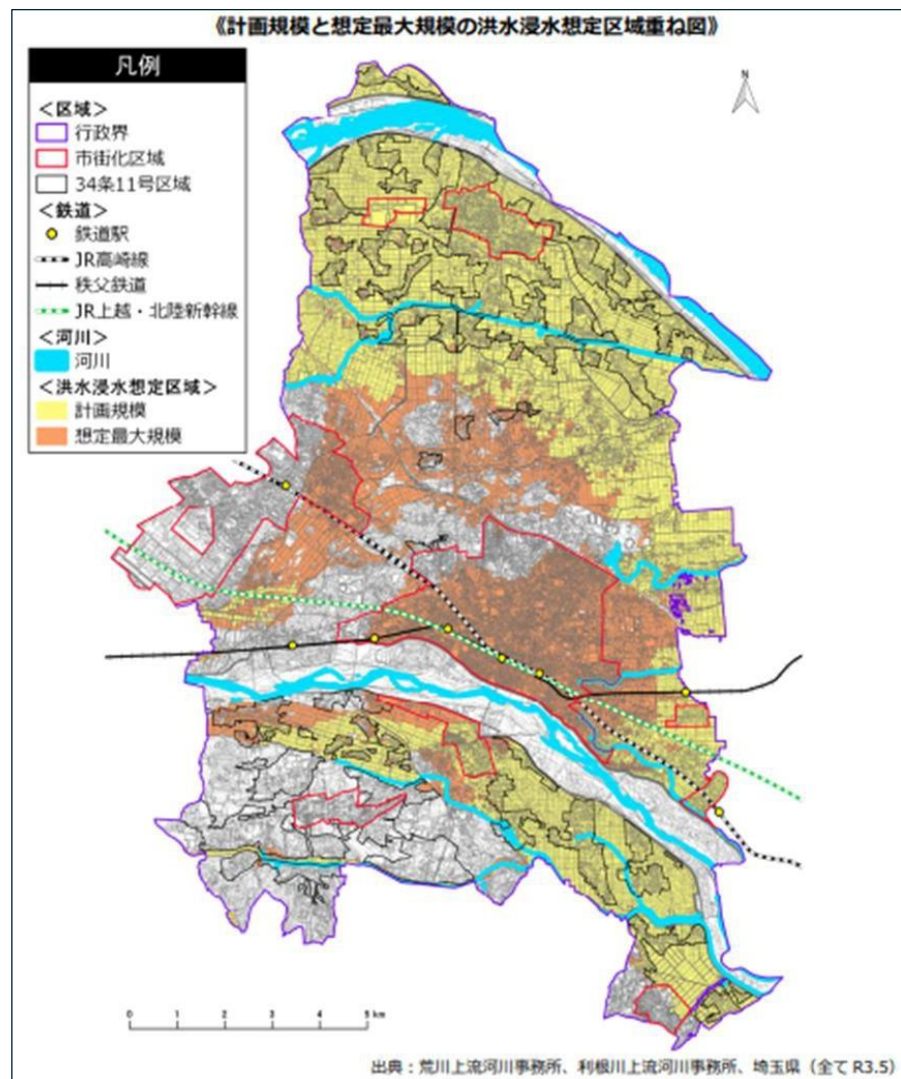
- 熊谷市防災指針に基づき各災害への耐性を下表のように評価

	洪水 浸水リスク	浸水深	内水浸水 リスク	地震 (市内での相対的 な揺れやすさ)	液状化 リスク	土砂災害
熊谷駅 周辺	○	0.5～3.0m	×	○	○	○
ソシオ流通 センター駅 周辺	△ ※計画規模で 浸水想定	0.5～3.0m	×	×	△	○
参考： 熊谷市 全体	計画規模で市域の 36.6%)、想定最 大規模では市域の 57.4%が洪水浸 水想定	市西部及び南 西部台地は想 定最大規模にお いても浸水想定 は無い	市街化区域中 心に浸水実績 区域有	計測震度6.5 以上による大き な揺れは市東 部で広範囲に わたり想定	市域南東側が リスク高	南部台地縁辺 部中心

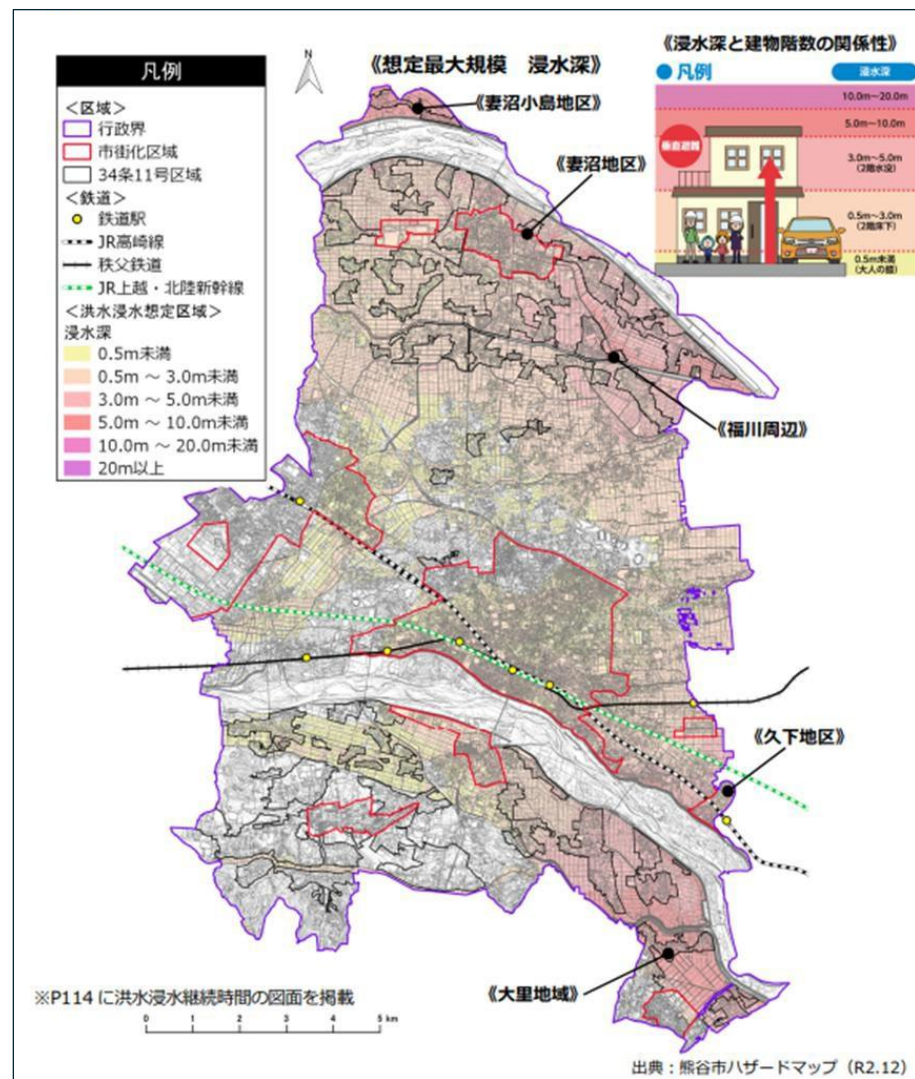
○：リスク低 ←————→ ×：リスク高

(2) レジリエンスから見た熊谷の特徴

計画規模と想定最大規模ごとの
想定浸水範囲図

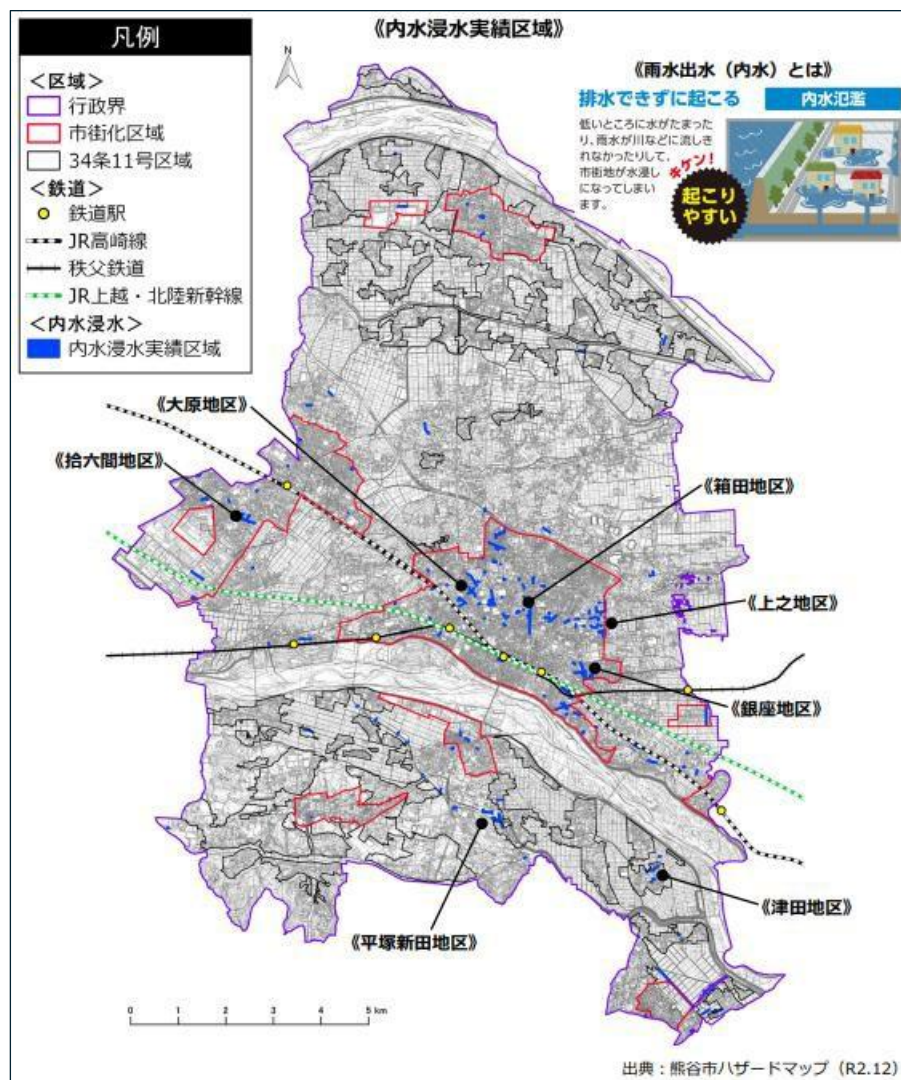


洪水ハザードマップ

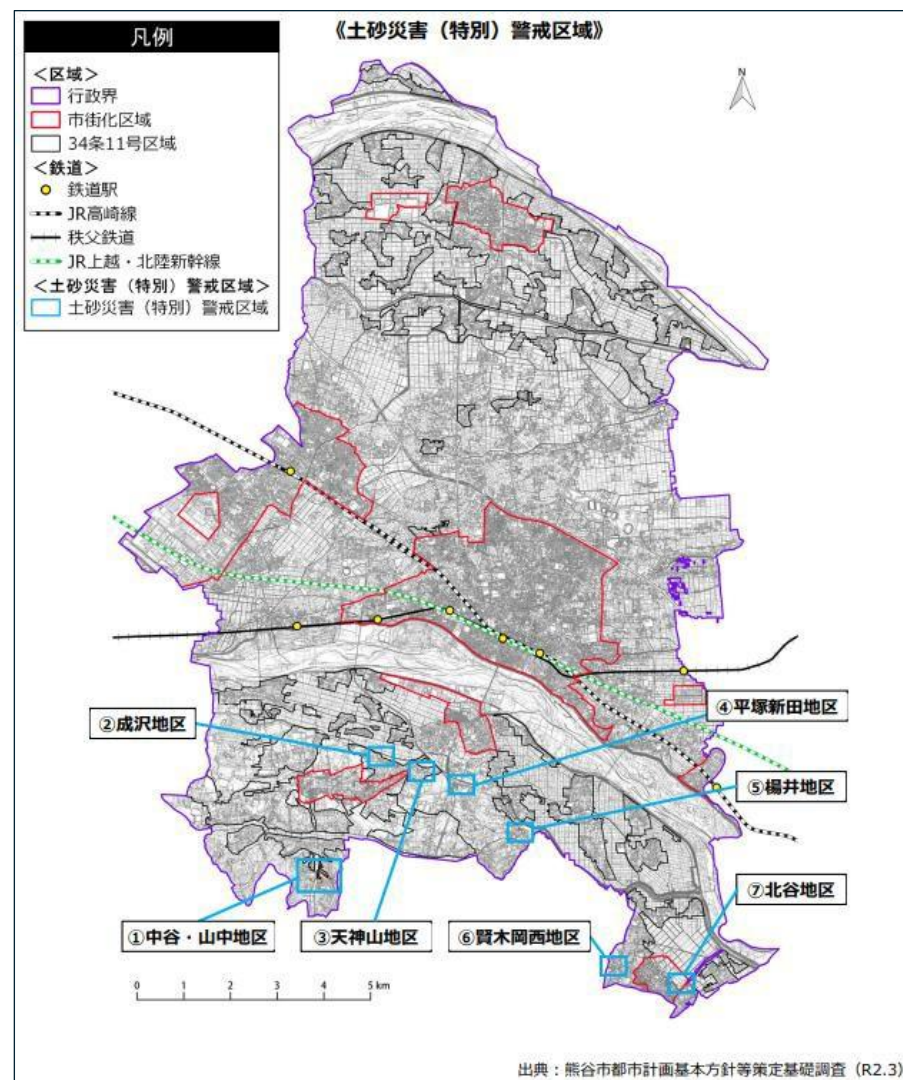


(2) レジリエンスから見た熊谷の特徴

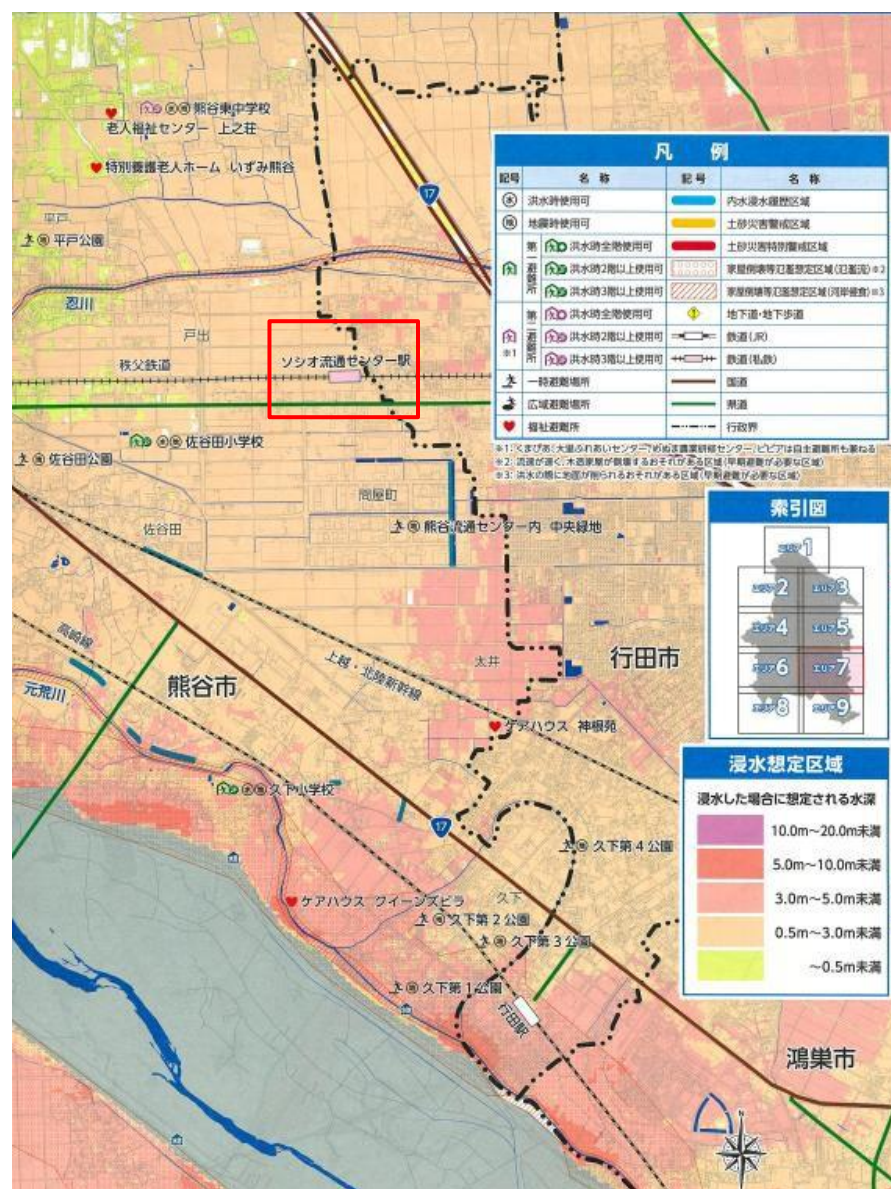
内水浸水実績区域図



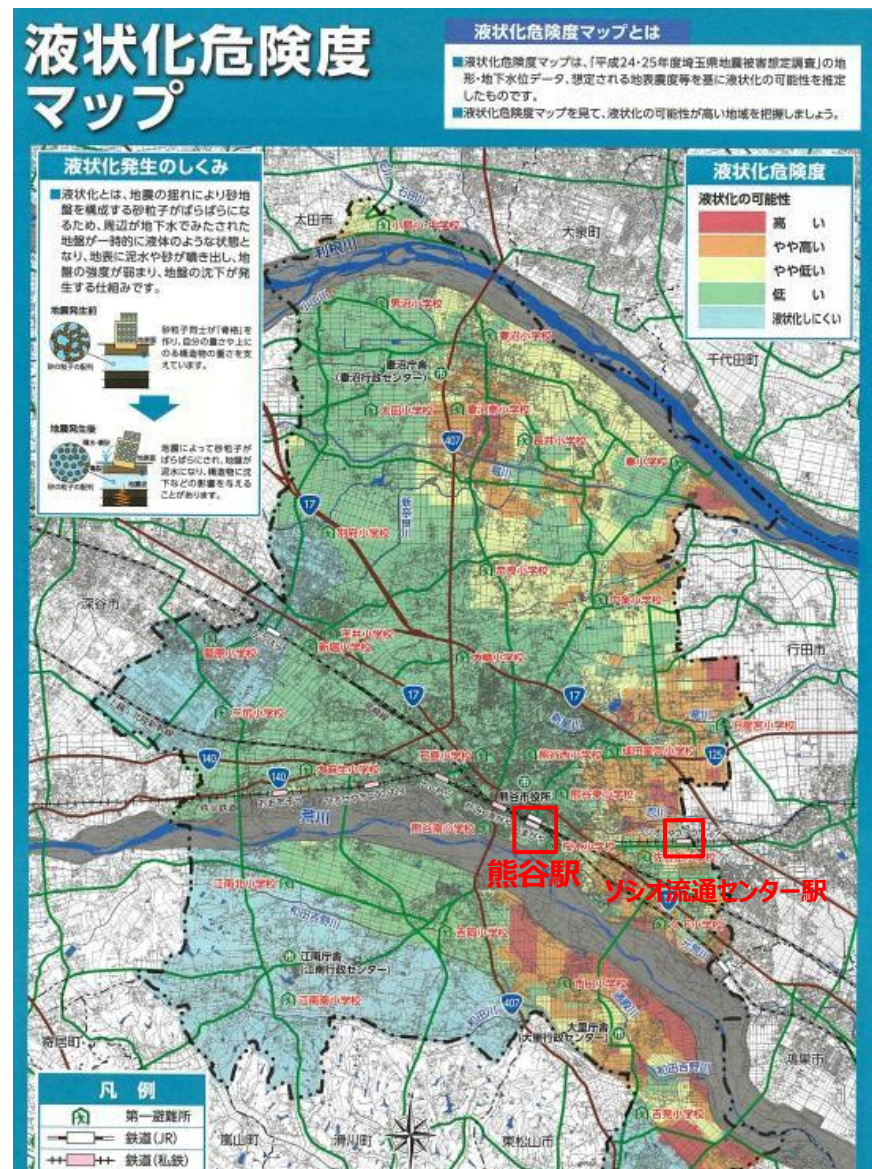
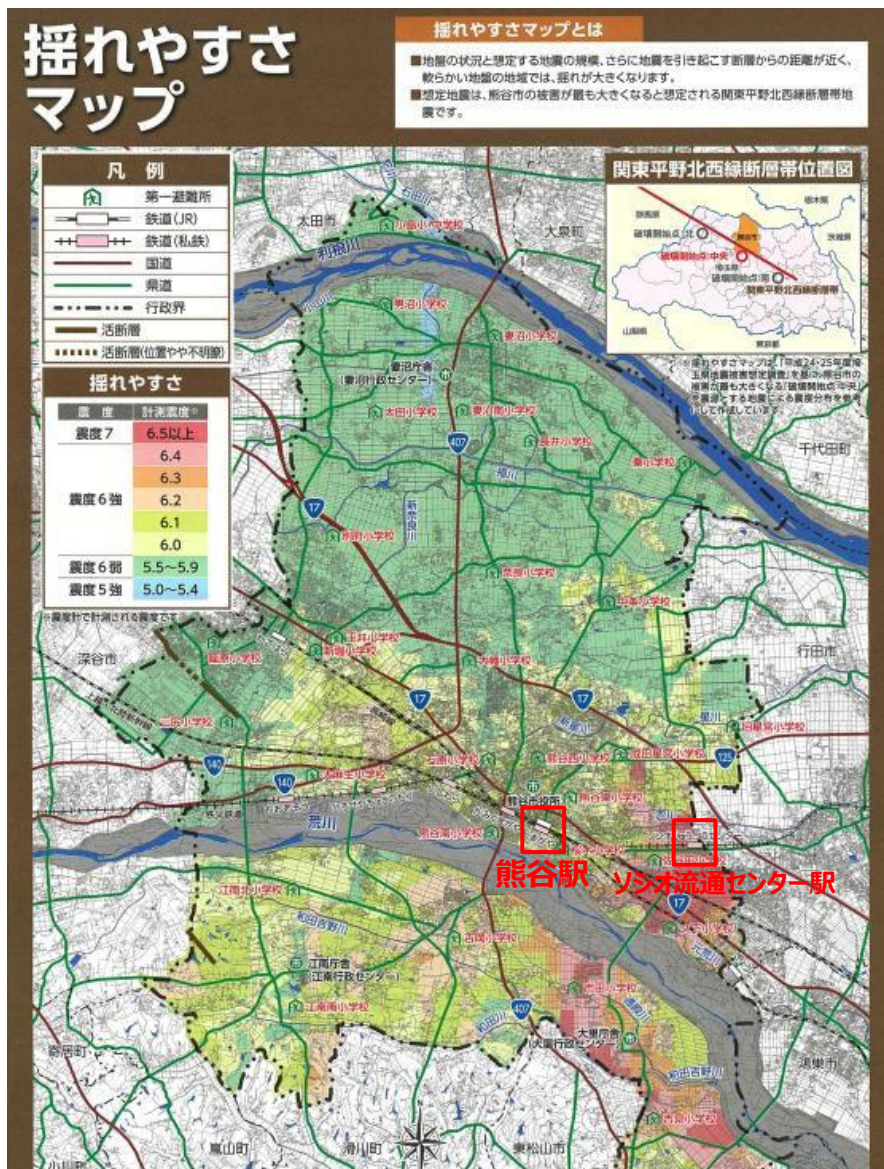
土砂災害警戒区域図



(2) レジリエンスから見た熊谷の特徴



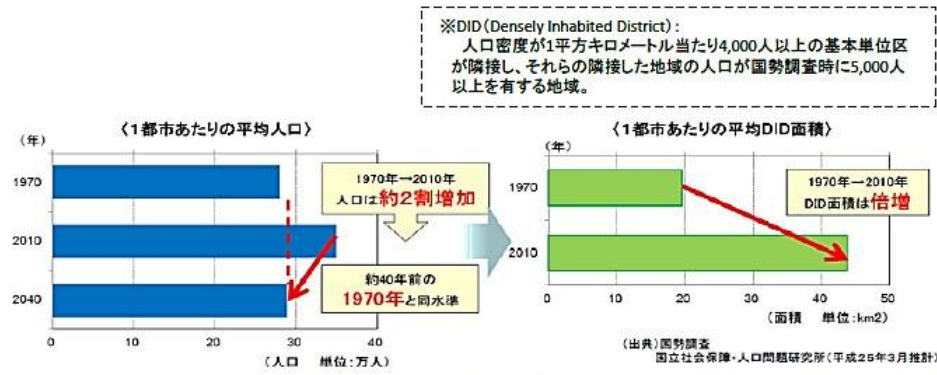
(2) レジリエンスから見た熊谷の特徴



(3) 空間管理・防災

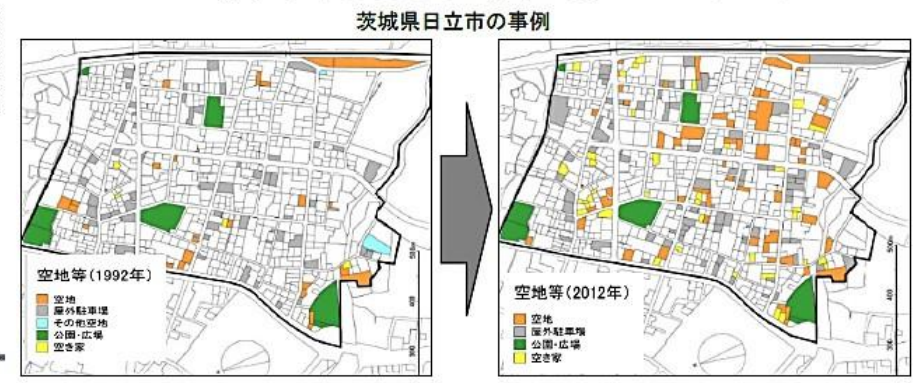
【空間管理】 都市では、人口減少により、「都市のスポンジ化」やDID(人口集中地区)の低密度化が進行。

地方の県庁所在地の人口とDID面積の推移 ⇒ DIDの低密度化



出典:国土交通省「社会資本整備審議会 都市計画基本問題小委員会(平成29年2月)」資料

20年間における空き地等の分布の変化 ⇒ スポンジ化

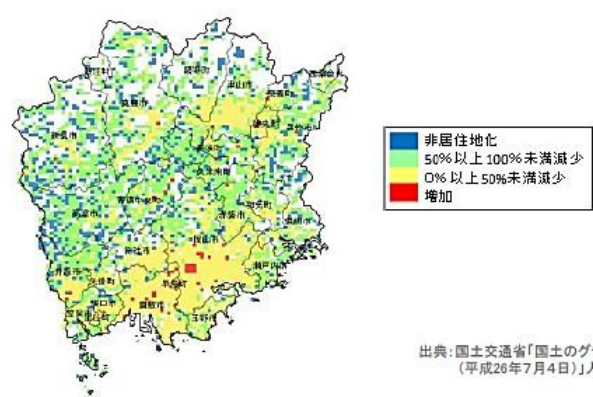


出典:国土交通政策研究所「空地等の発生消滅の要因把握と新たな活用方策に関する調査研究」(平成27年3月)
 ※ 本資料は、自治体戦略2040構想研究会(第5回 平成29年12月)事務局資料から引用しているもの。

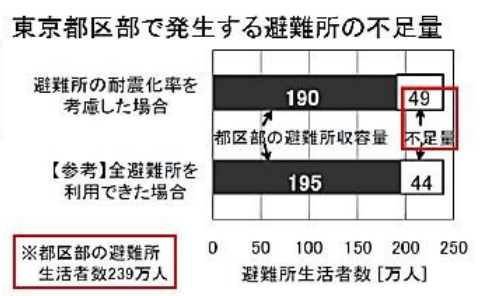
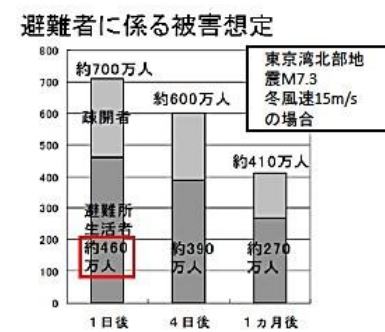
【集落】 中山間地域では、集落機能の維持が困難になるような低密度化が発生するおそれ。

【防災】 首都直下地震発災時には避難所生活者が最大約460万人が発生。23区では収容力が不足。

岡山県の人口の増減(2010→2050)



出典:国土交通省「国土のグランドデザイン2050(平成26年7月4日)」人口関係参考資料



※ 夜間人口を基に試算されている
 出典:内閣府首都直下地震避難対策等専門調査会報告(平成20年10月)

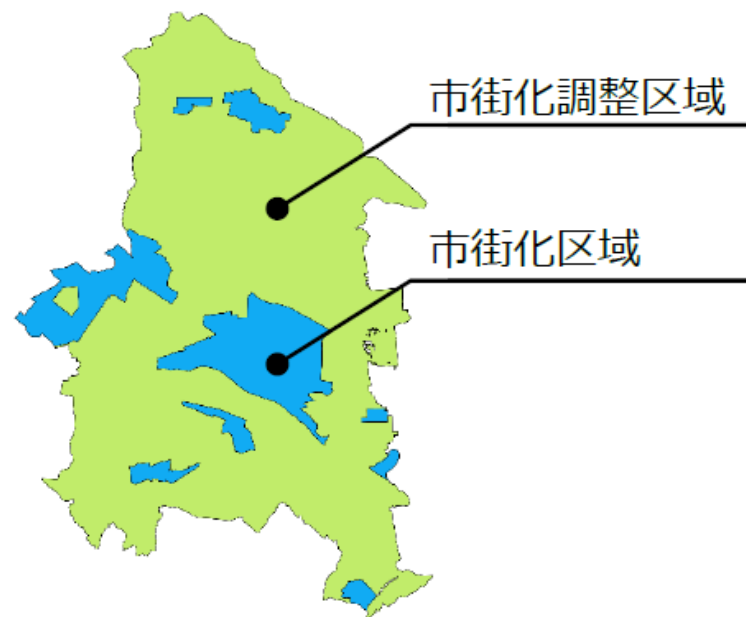
(4) 熊谷市の土地利用

- 熊谷市は土地の8割以上が市街化調整区域となっている

《区域区分の状況》

本市は、市全域 15,988ha^{*}が熊谷都市計画区域に指定されており、市街化区域と市街化調整区域を区分する「線引き都市計画区域」となっています。

このうち、市街化区域が 2,638ha (16.5%)、市街化調整区域が 13,350ha (83.5%) となっています。

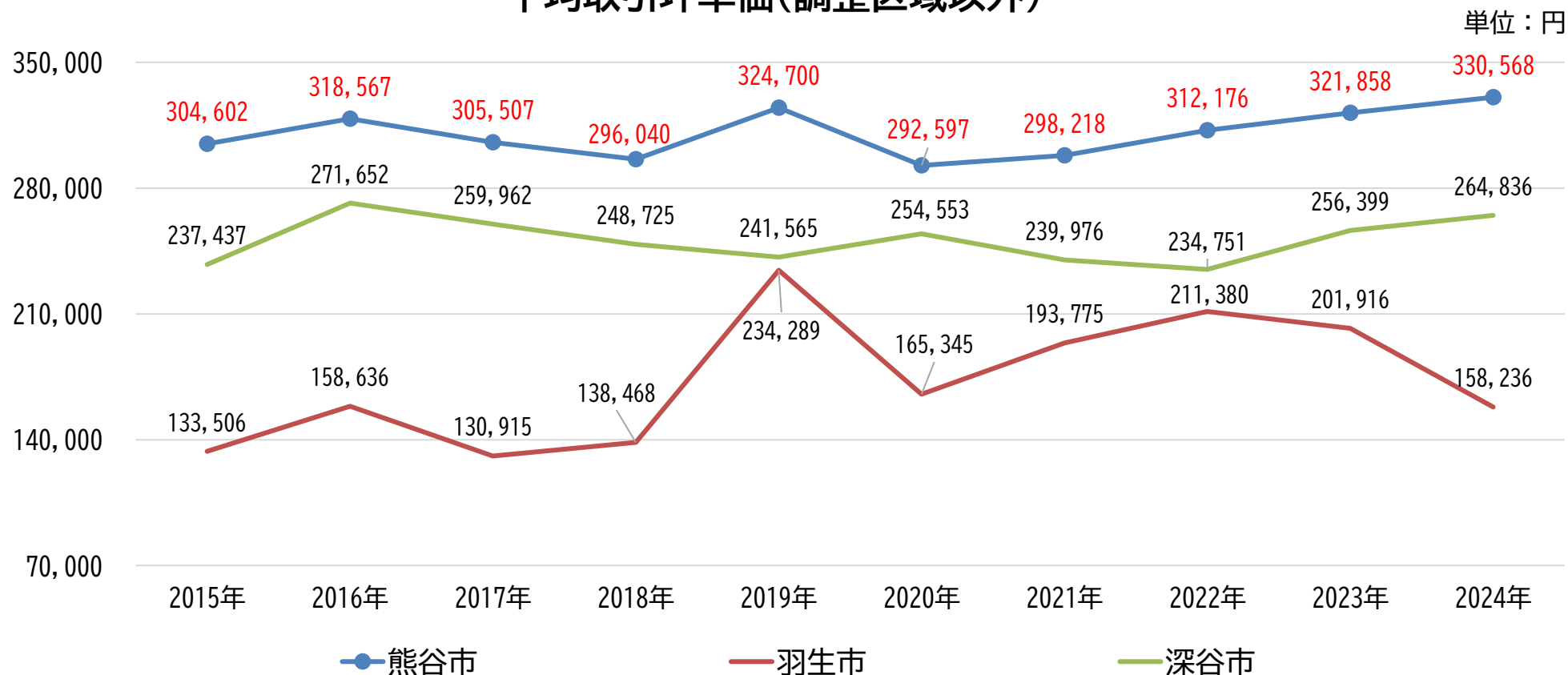


※都市計画区域の面積は、「熊谷都市計画 区域区分の変更」(平成 29 年 1 月 27 日埼玉県告示第 134 号) によるため、熊谷市の面積 15,982ha と異なります。

(5) 熊谷市の地価(調整区域以外)

- 市街化区域における不動産地価は、周辺の羽生市、深谷市と比較して高めであり、地理的ポテンシャルの高さを示している

平均取引坪単価(調整区域以外)



※以下の条件等を除外

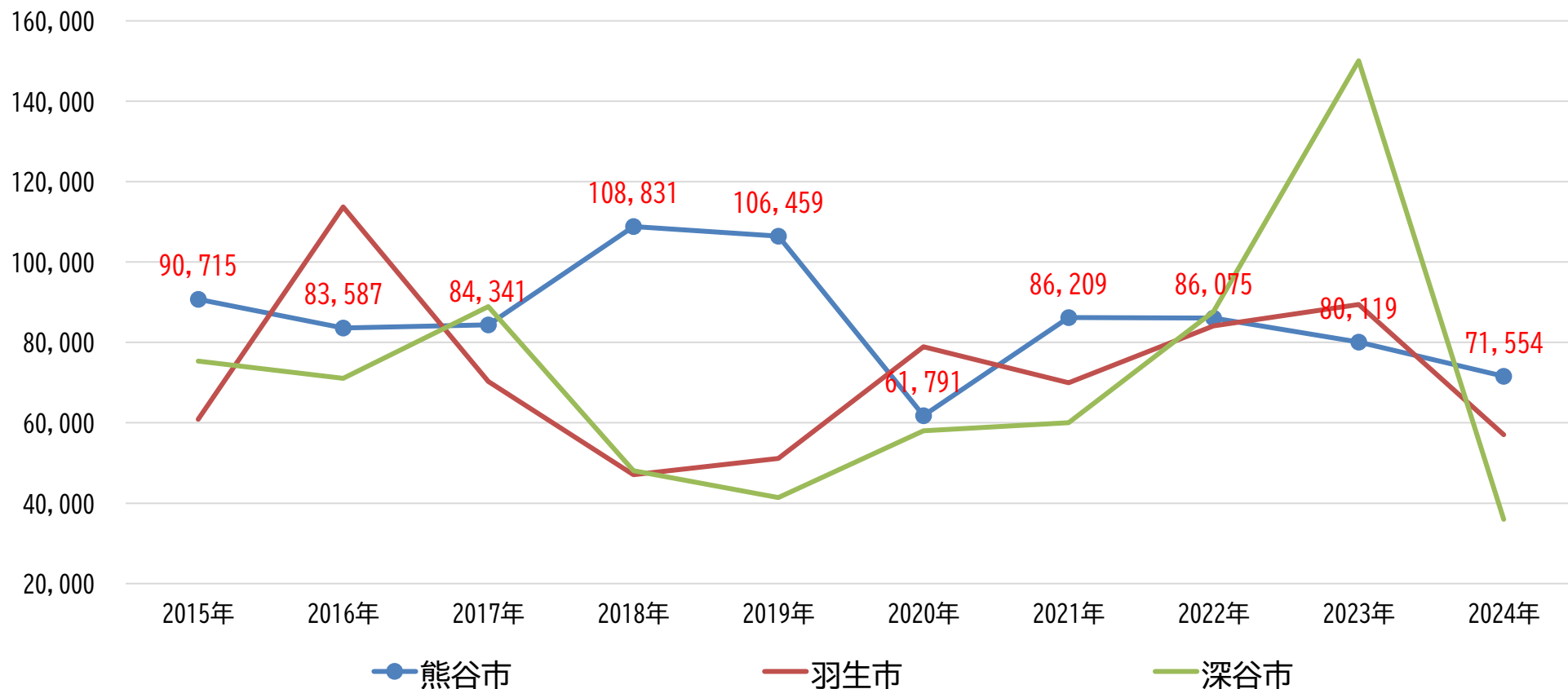
- ・ 都市計画区域のうち、「市街化調整区域」
- ・ 土地の形状が不整形の土地
- ・ その他特別な事情等により、周辺相場と比較して著しく坪単価の低い不動産取引 等

(6) 熊谷市の地価(調整区域)

- 市街化調整区域における不動産地価は、周辺の羽生市、深谷市と同程度である

平均取引坪単価(調整区域)

単位：円



※以下の条件等を除外

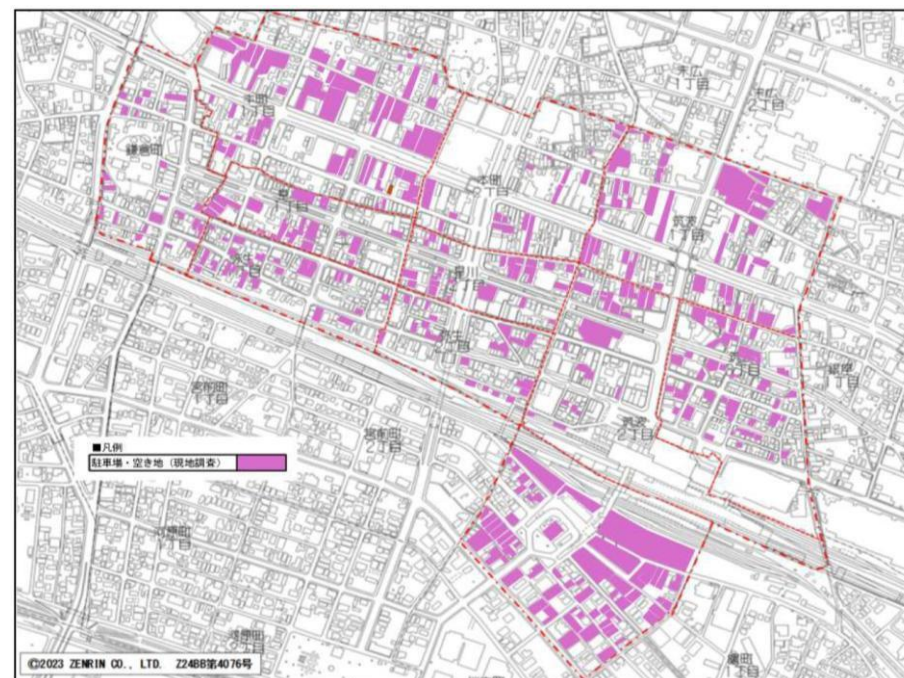
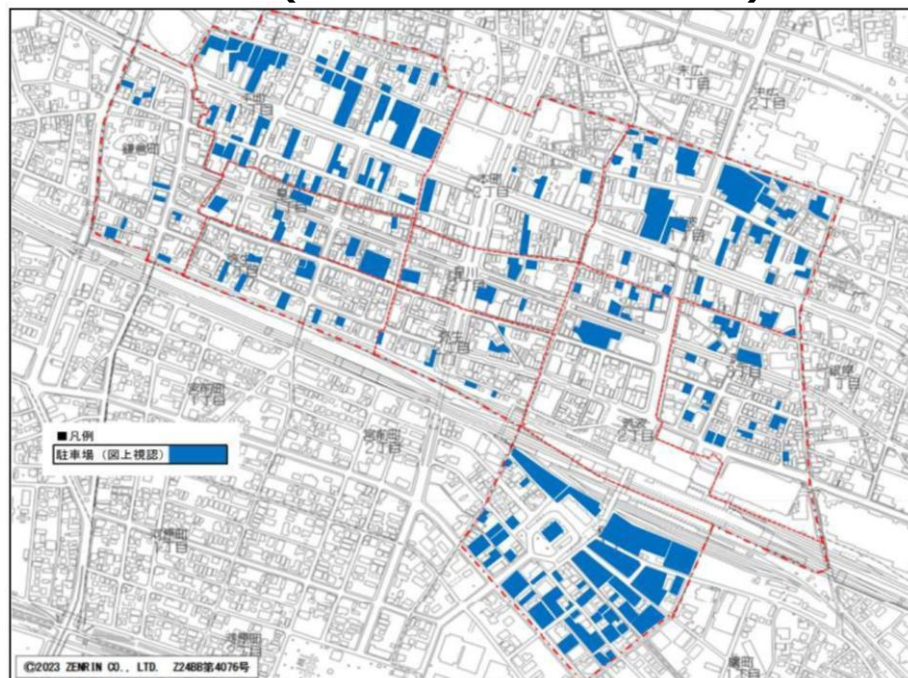
- ・ 都市計画区域のうち、「市街化調整区域」
- ・ 土地の形状が不整形の土地
- ・ その他特別な事情等により、周辺相場と比較して著しく坪単価の低い不動産取引 等

出典：「不動産情報ライブラリ」(国土交通省)から不動産価格(取引価格・成約価格)情報を抽出して作成

(7) 低未利用地

- 令和6年度時点で、街なか11町丁における地区面積(道路等を除く)に占める低未利用地(平面駐車場、空き地、空き家、空き店舗)の割合は31.3%
- 過去20年間で、駐車場等面積(空き地を含む)は、約3割(27.0%)増加。特に、直近10年間の増加率が高い
- 駅周辺は駐車場ニーズがあり、稼働率が高い。また、土地所有者は「売却したくない」「経済的に窮していない」「更地で保有したい」などの理由から、負担が軽くリスクが低い駐車場を選択する傾向

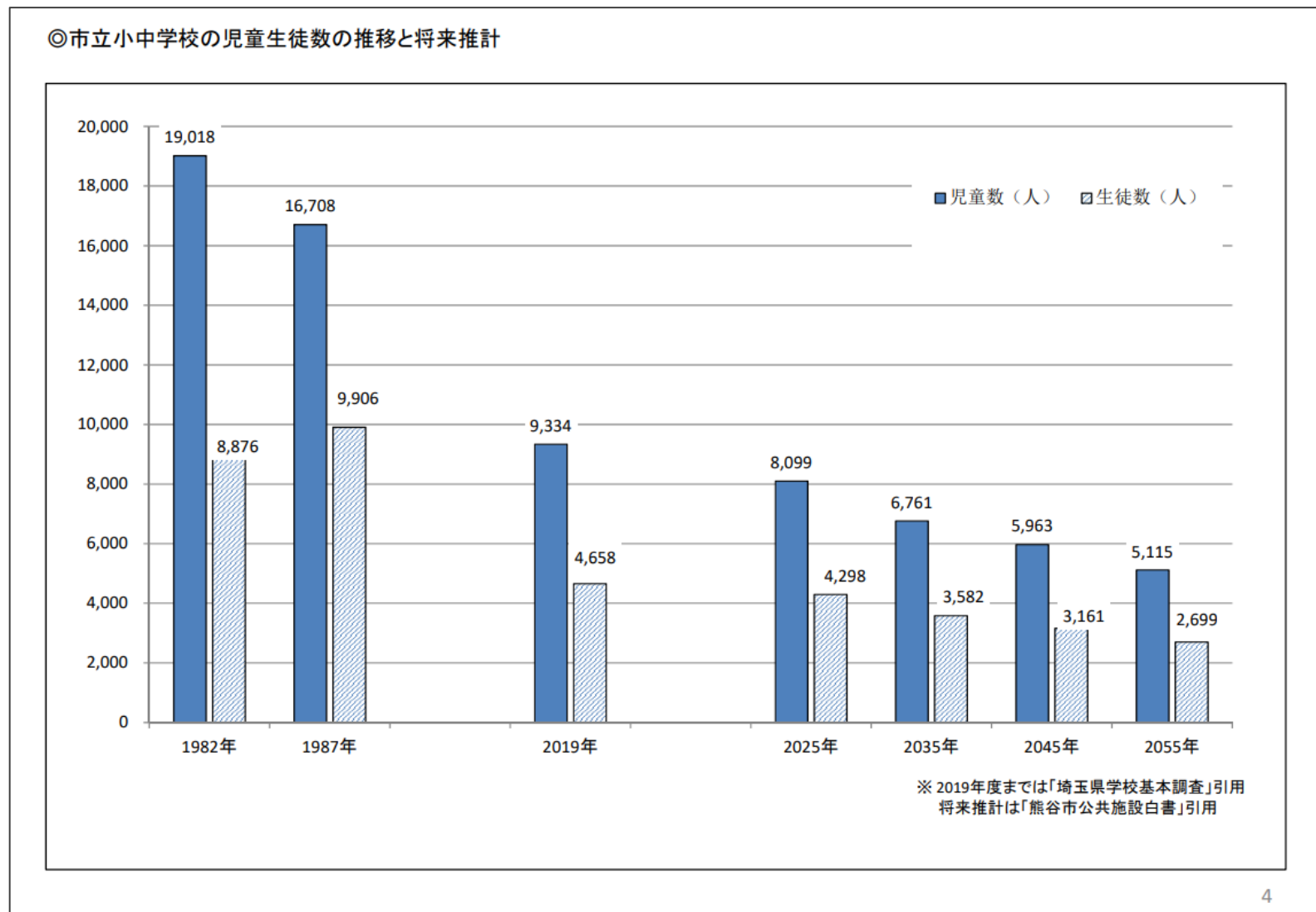
駐車場等分布図(左：2004年、右：2024年)



出典：「街なか低未利用地の実態調査・検討業務報告書」

(8) 小中学校の統廃合

- 市立小中学校の児童生徒数は減少傾向にあり、今後も減少を続けることが予測されている



(8) 小中学校の統廃合

- 「熊谷市個別施設計画⑮学校施設編」において、学校規模適正化のために複数の小中学校の統廃合の案が示されている

●熊谷市個別施設計画 ⑮学校施設編

- ①学校の規模適正化に当たっては、小学校を優先するとともに、児童・生徒の少ない学校を優先して統廃合を検討する。
- ②廃校後の学校体育館は、地域体育館に転用する。
- ③学校プールは、水泳授業への校外方式導入に合わせて順次廃止する。
- ④学校給食施設については、新センターを整備して、すべての給食施設を新センターに集約する。

●統廃合(案)

小学校	設置場所	統合年度
成田小、星宮小	成田小	2023
男沼小、太田小、妻沼南小	妻沼南小	2025
長井小、秦小	長井小	2027
吉岡小、市田小	吉岡小	2035～2039
熊谷南小、桜木小	熊谷南小	2035～2039
中条小、奈良小	奈良小	2035～2039
江南南小、江南北小	江南南小	2040～2049
佐谷田小、久下小	佐谷田小	2040～2049
玉井小、新堀小	玉井小	2040～2049

中学校	設置場所	統合年度
吉岡中、大里中	大里中	2035～2039
中条中、奈良中	中条中	2035～2039
玉井中、別府中	玉井中	2035～2039
大麻生中、三尻中	三尻中	2040～2049
妻沼東中、妻沼西中	妻沼東中	2040～2049
荒川中、大原中	荒川中	2040～2049

●統廃合の内容

【新たな学校としての設置】

対象となる学校の規模や創立時からの経過年数にかかわらず、対等な関係の統合とし、新たな学校として設置します。

【設置場所】

新たな学校は、既存の学校を使用し、校地面積、建築年数、周辺環境、通学距離などを勘案して決定します。

【通学方法】

従来の学区に小学校がなくなる地域については、原則スクールバスの利用を想定しており、スクールバスの乗降場所等については、学校や保護者等との協議の上、決定します。

中学校については、自転車通学を想定しています。

【その他】

- 校名や校章、校歌など、学校に関わる具体的な内容は、新校設立準備委員会を立ち上げて検討してまいります。
- 統廃合の準備についても、子どもたちと保護者の心配や負担ができるだけ少なくなるよう進めてまいります。
- 統合後の校舎等を含めた跡地活用については、別途意見を伺いながら決定してまいります。

(10) インフラ・公共交通

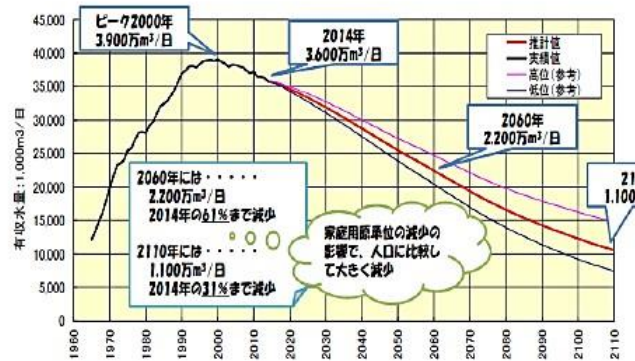
【インフラ】老朽化したインフラ・公共施設が大幅に増加。

【インフラ】人口減少下では、公営企業(水道)の料金が上昇するおそれ。

＜建設後50年以上経過する社会資本の割合＞

	H24年3月	H34年3月	H44年3月
道路橋 [約40万橋 ^(注1) (橋長2m以上の橋約70万のうち)]	約16%	約40%	約65%
トンネル [約1万本 ^(注2)]	約18%	約31%	約47%
河川管理施設(水門等) [約1万施設 ^(注3)]	約24%	約40%	約62%
下水道管さよ [総延長:約44万km ^(注4)]	約2%	約7%	約23%
港湾岸壁 [約5千施設 ^(注5) (水深-4.5m以深)]	約7%	約29%	約56%

注1) 建設年度不明橋の約30万橋については、割合が算出できず記載していない。
 注2) 建設年度不明トンネルの約250本については、割合の算出できず記載していない。
 注3) 国管理の施設のみ、建設年度が不明な約1,000施設を含む。(50年以内に整備された施設については概ね記録が存在していることから、建設年度が不明な施設は約500本以上と見込まれ、整理している。)
 注4) 建設年度が不明な約170万kmを含む。50年以内に整備された管さよについては概ね記録が存在していることから、建設年度が不明な管さよは約20万km以上と見込まれ、整理している。記録が確認できる経過年数別の整備延長割合により平均的な施設の整備延長を算出し、計上している。
 注5) 建設年度不明岸壁の約100施設については、割合の算出できず記載していない。
 出典: 内閣府「インフラ老朽化対策の推進に関する関係府庁連絡会議(第1回)(平成25年10月16日)」参考資料より作成



(例)小規模市町村(A町)の水道事業の見通し

	H29(2017)	H39(2027)	H49(2037)
給水人口	1.2万人	1.0万人	0.8万人
供給単価(円/m ³)	174.6	323.6	602.7
平均的な4人家族の料金	3,957円	7,335円	13,661円

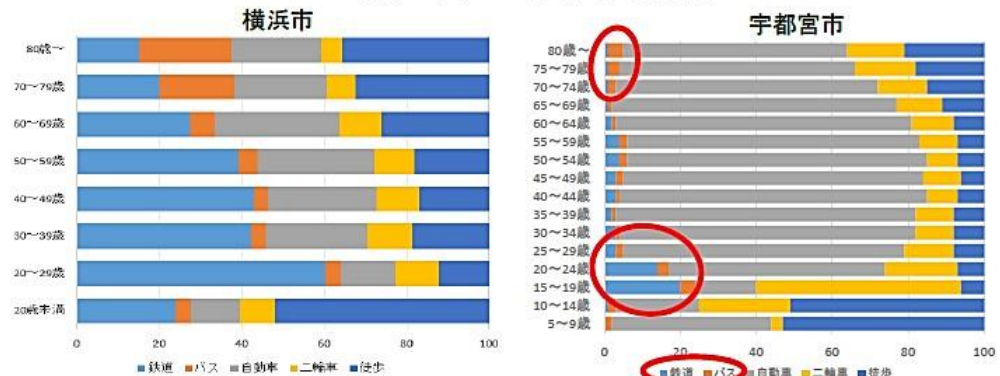
出典: 厚生科学審議会(水道事業の維持・向上に関する専門委員会)報告書(平成28年11月25日)
 ※高位、低位は、日本の将来推計人口の死亡・低位出生高位(高位)、死亡・高位出生低位(低位)の推計結果

→ 新交通システムの構築

【公共交通】地方圏では、高齢者の利用は少なく、主要な利用者である高校生が減少すると、さらに民間事業者の経営環境が悪化するおそれ。

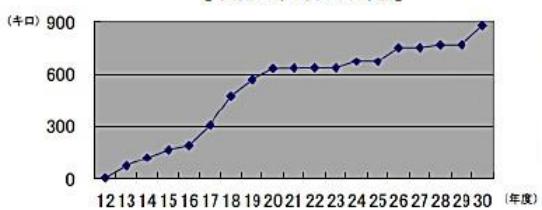
【公共交通】乗合バス・鉄道の廃止路線が増加。

年齢と地域により異なる交通手段



廃止路線(乗合バス・鉄道)の状況 (各年度)

鉄道廃止路線長の推移(平成12年以降累計)【平成30年4月1日時点】



出典: 国土交通省HP「地域鉄道の現状」近年廃止された鉄道路線(平成12年度以降)」
 出典: 国土交通省「地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会」第1回資料(平成28年6月15日)より作成

年度	廃止バス路線キロ
19年度	1,832
20年度	1,911
21年度	1,856
22年度	1,720
23年度	842
24年度	902
25年度	1,143
26年度	1,590
計	11,796

出典: 第5回東京都都市圏パーセントリップ調査横浜市版 独自集計結果(平成21年11月)より作成

出典: 宇都宮市県央広域都市圏生活行動実態調査(平成26年9月1日～4日)より作成

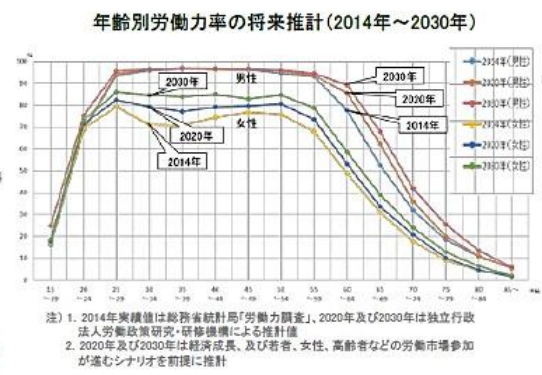
(11) 子育て・教育

→ 共稼ぎ世代の子育て環境

【子育て】 5歳未満人口、5~14歳人口ともに減少傾向。



【子育て】 社会構造の変化に即した子育て環境の整備が必要。



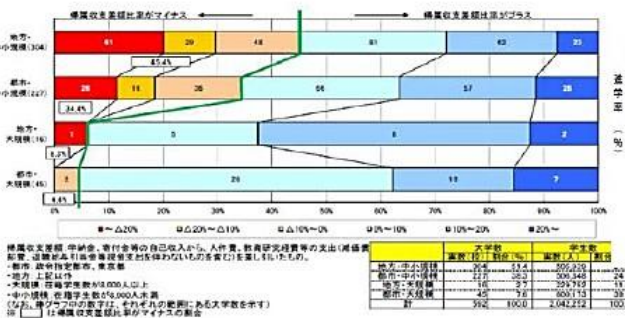
【子育て】 幼稚園ニーズは減少。保育所ニーズは増加。



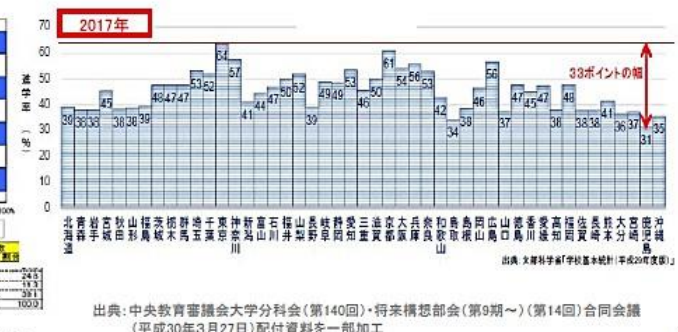
【学校】 児童生徒数の減少により、小規模校や廃校が増加。



【大学】 地方の私立の小規模大学は経営が厳しい。



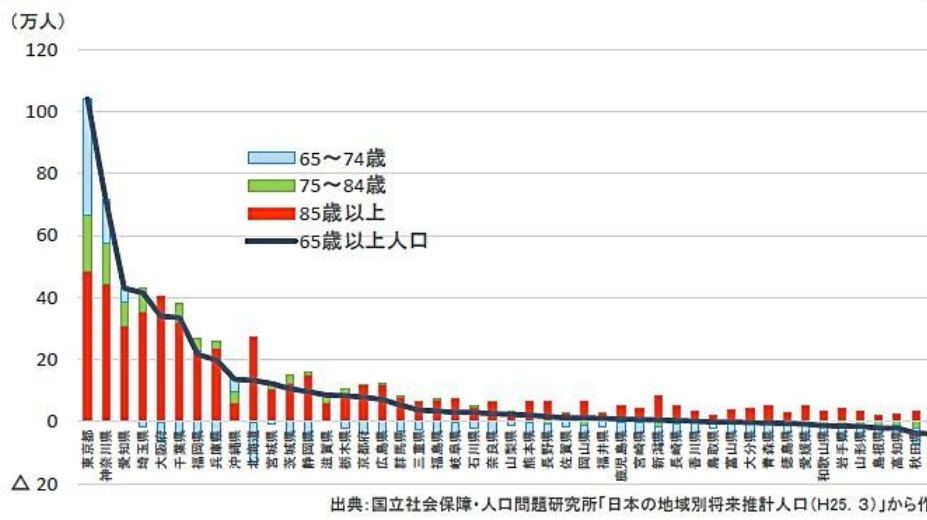
【大学】 大学進学率が低い地方圏において、高等教育を受ける機会の更なる喪失につながるおそれ。



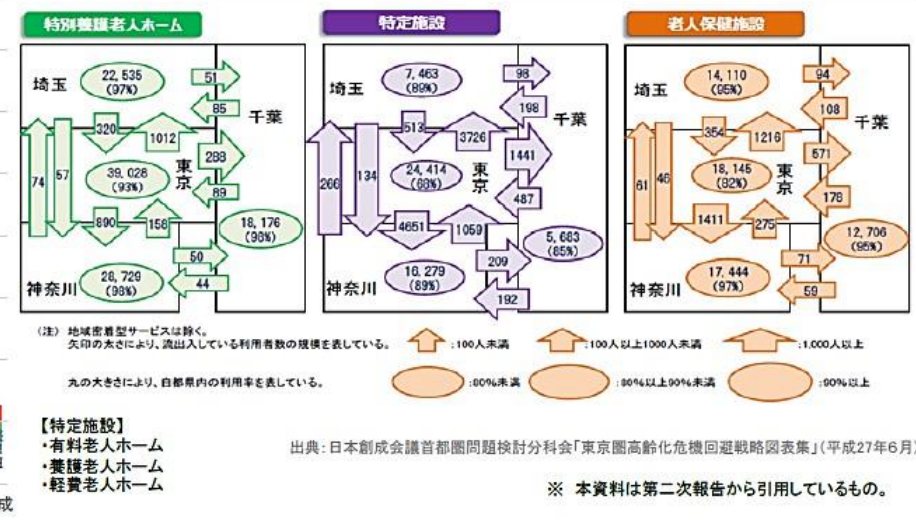
地域の社会資本の活用

(12) 医療・介護

【高齢者】 東京圏を中心に、高齢者(特に医療・介護ニーズが高まる85歳以上)が2040年にかけて増加。



【介護】 東京圏では、県境を越えて介護施設等を利用。東京都が最も他県への依存度が高い。



【介護】 介護人材の需給ギャップが拡大。

	2000年	2013年	2025年
介護職員	55万人	171万人	【需要見込み】 253.0万人 【現状推移シナリオによる供給見込み】 215.2万人 【需給ギャップ】 37.7万人

※ 需要見込み(約253万人)については、市町村により第6期介護保険事業計画に位置付けられたサービス見込み量等に基づく推計
 ※ 供給見込み(約215万人)については、現状推移シナリオ(近年の入職・離職等の動向に将来の生産年齢人口の減少等の人口動態を反映)による推計(平成27年度以降に追加的に取り組む新たな施策の効果は含んでいない)

出典: 厚生労働省「2025年に向けた介護人材にかかる需給推計(確定値)」について (平成27年6月24日)より作成

【高齢者】 一人暮らし高齢者が増加。高齢者が増加する東京では、家族や地域の支えが弱い。



認可地縁団体(自治会等)の加入率

都道府県名	認可地縁団体数(団体)	加入率別の割合(%)			
		0~50%	50~70%	70~90%	90%以上
山形県	152	0.7	7.2	15.8	76.3
埼玉県	148	3.4	31.8	25.0	39.9
東京都	142	19.7	54.2	17.6	8.5
岐阜県	222	0.5	12.2	44.6	42.8
島根県	161	0.0	5.6	15.5	78.9
全国計	8,461	2.9	13.9	27.5	55.7

※ 総務省「地縁による団体の認可事務の状況等に関する調査結果」認可地縁団体はH20.4~H25.4に認可されたものが対象。

5 駅周辺エリアの現状・課題の整理

(1) 熊谷駅の乗降客数推移

- 熊谷駅(JR高崎線・秩父鉄道・上越新幹線含む)の2023年における乗降客数は64,438人
- 埼玉県内においては、6万人～7万人程度の上尾駅、朝霞駅、戸田公園駅、春日部駅、東大宮駅、ふじみ野駅等と同程度の乗降客数の駅である

県内駅・利用者数ランキング(令和5年度・1日平均)

順位	駅名	事業者	1日当たりの利用者数	順位	駅名	事業者	1日当たりの利用者数	順位	駅名	事業者	1日当たりの利用者数	順位	駅名	事業者	1日当たりの利用者数
1	大宮	JR	488,786	43	久喜	東武	46,131	85	白岡	JR	23,058	129	栗橋	東武	10,131
2	浦和	JR	176,426	44	桶川	JR	46,120	86	浦和美園	SR	23,011	130	八木崎	東武	10,091
3	和光市	東武	162,201	45	北戸田	JR	43,570	87	高坂	東武	22,528	131	杉戸高野台	東武	10,009
4	朝霞台	東武	148,983	46	川越市	東武	43,185	88	鳩ヶ谷	SR	22,308	132	鉄道博物館(大成)	SSK	9,993
5	川口	JR	148,002	47	宮原	JR	42,440	89	狭山ヶ丘	西武	22,145	133	花崎	東武	9,566
6	南越谷	JR	140,246	48	小手指	西武	42,066	90	武蔵藤沢	西武	22,067	134	北春日部	東武	9,256
7	新越谷	東武	139,074	49	戸田	JR	40,772	91	栗橋	JR	21,926	135	仏子	西武	9,239
8	北朝霞	JR	131,776	50	新座	JR	40,376	92	北与野	JR	21,494	136	稲荷山公園	西武	8,986
9	大宮	東武	124,561	51	みずほ台	東武	37,855	93	川口元郷	SR	19,824	137	小川町	東武(JR)	8,910
10	川越	東武	114,751	52	蓮田	JR	37,150	94	東岩槻	東武	19,195	138	大宮公園	東武	8,455
11	蕨	JR	107,842	53	南与野	JR	36,988	95	指扇	JR	18,734	139	高麗川	JR	7,794
12	南浦和	JR	107,616	54	狭山市	西武	36,728	96	大和田	東武	18,570	140	南栗橋	東武	7,408
13	西川口	JR	105,842	55	谷塚	東武	36,636	97	北坂戸	東武	18,105	141	下山口	西武	7,173
14	さいたま新都心	JR	105,244	56	鴻巣	JR	34,812	98	柳瀬川	東武	17,952	142	元加治	西武	6,925
15	所沢	西武	101,123	57	岩槻	東武	34,227	99	七里	東武	17,727	143	藤の牛島	東武	6,789
16	武蔵浦和	JR	97,354	58	若葉	東武	33,986	100	深谷	JR	17,724	144	寄居	東武(JR,東武)	6,671
17	北浦和	JR	94,326	59	東川口	SR	33,558	101	大袋	東武	17,479	145	武蔵嵐山	東武	6,405
18	志木	東武	93,797	60	北本	JR	32,426	102	新狭川	西武	17,091	146	武蔵高萩	JR	6,284
19	草加	東武	80,660	61	吉川	JR	32,388	103	本庄	JR	16,988	147	西武秩父	西武	6,192
20	上尾	JR	76,064	62	三郷中央	TX	30,228	104	東薮宮	JR	16,880	148	加茂宮	SSK	6,138
21	東川口	JR	73,504	63	東所沢	JR	29,806	105	蒲生	東武	16,600	149	的場	JR	6,104
22	川越	JR	70,588	64	鶴ヶ島	東武	29,733	106	戸塚安行	SR	16,204	150	北大宮	東武	6,094
23	朝霞	東武	65,027	65	入間市	西武	29,667	107	南大塚	西武	16,175	151	菟宮	東武	6,080
24	戸田公園	JR	64,774	66	土呂	JR	29,474	108	一ノ割	東武	16,138	152	岡部	JR	5,558
25	春日部	東武	63,815	67	新田	東武	28,529	109	入管	西武	15,892	153	笠幡	JR	5,504
26	久喜	JR	63,480	68	東武動物公園	東武	28,441	110	南古谷	JR	15,746	154	内宿	SSK	5,143
27	東大宮	JR	63,060	69	北上尾	JR	28,414	111	南鳩ヶ谷	SR	15,739	155	東飯能	西武	5,116
28	ふじみ野	東武	61,092	70	与野本町	JR	28,248	112	吹上	JR	15,566	156	つきのわ	東武	5,099
29	越谷レイクタウン	JR	55,802	71	飯能	西武	27,530	113	武里	東武	13,891	157	神保原	JR	4,972
30	鳩ヶ谷	東武	54,284	72	西浦和	JR	27,500	114	南桜井	東武	13,232	158	今羽	SSK	4,913
31	熊谷	JR	53,982	73	坂戸	東武	27,326	115	北鴻巣	JR	12,990	159	東毛呂	東武	4,910
32	東流和	JR	33,940	74	新三郷	JR	26,798	116	吉川美南	JR	12,630	160	姫宮	東武	4,670
33	せんげん台	東武	50,514	75	龍原	JR	26,512	117	新白岡	JR	12,606	161	東宮原	SSK	4,461
34	上福岡	東武	50,324	76	東松山	東武	26,017	118	加須	東武	12,531	162	羽真	SSK	4,350
35	与野	JR	50,018	77	三郷	JR	25,758	119	川角	東武	12,195	163	一本松	東武	4,246
36	本川越	西武	48,374	78	霞ヶ関	東武	25,037	120	森林公園	東武	12,121	164	本庄早稲田	JR	3,858
37	八潮	TX	48,264	79	中浦和	JR	24,998	121	羽生	東武	11,656	165	羽生	秩父鉄道	3,811
38	新所沢	西武	47,570	80	新河岸	東武	24,558	122	幸手	東武	11,563	166	西大塚	東武	3,787
39	大宮	SSK	47,179	81	日進	JR	24,546	123	新井宿	SR	11,558	167	武州長瀬	東武	3,734
40	北越谷	東武	47,045	82	西大宮	JR	24,198	124	豊春	東武	11,534	168	金子	JR	3,584
41	越谷	東武	47,031	83	西所沢	西武	23,749	125	行田	JR	11,468	169	沼南	SSK	3,577
42	鶴瀬	東武	46,314	84	航空公園	西武	23,394	126	東飯能	JR	10,688	170	和戸	東武	3,552
43	朝霞	東武	46,314	85	朝霞	東武	23,394	127	西武秩父	西武	10,688	171	吉野原	SSK	3,515
44	朝霞	東武	46,314	86	朝霞	東武	23,394	128	熊谷	秩父鉄道	10,456	172	丸山	SSK	3,482

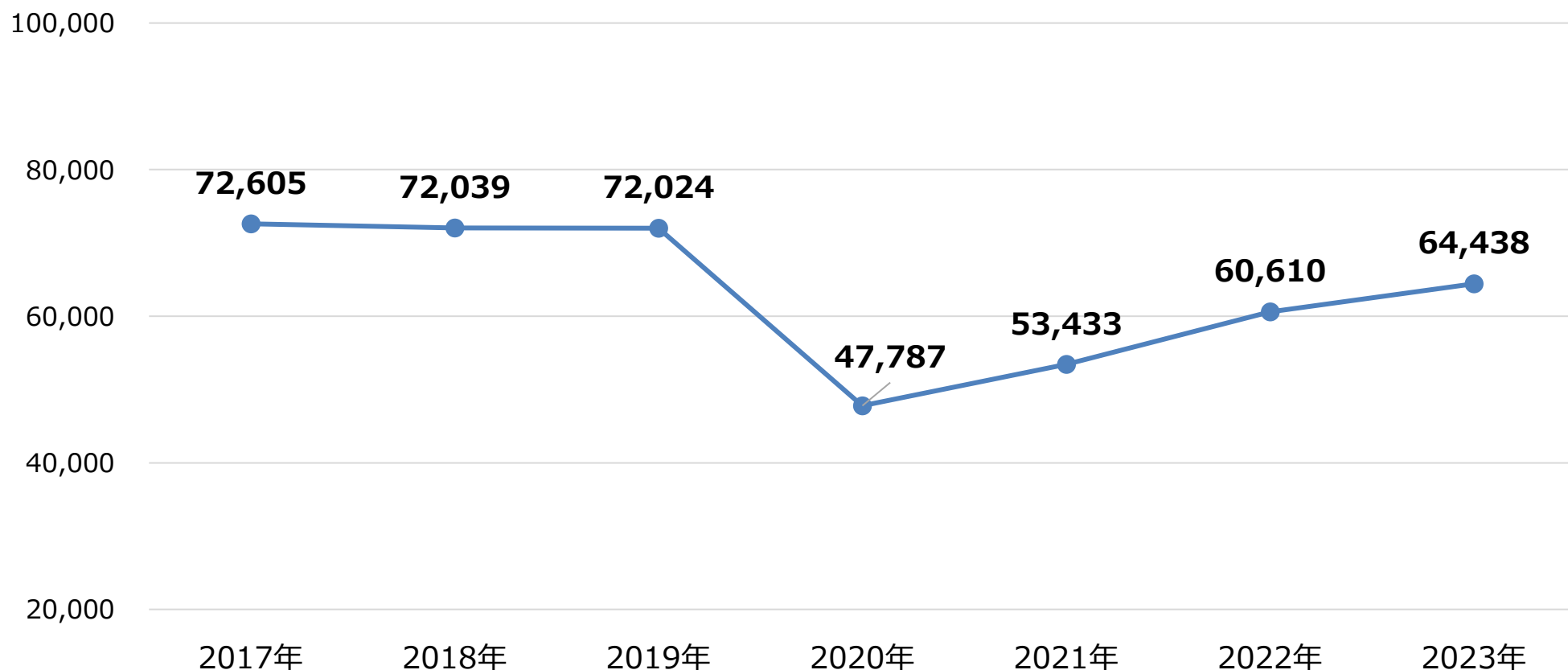
熊谷駅と
同程度の乗降客数の駅群

乗降客数 合計64,438人

5 駅周辺エリアの現状・課題の整理

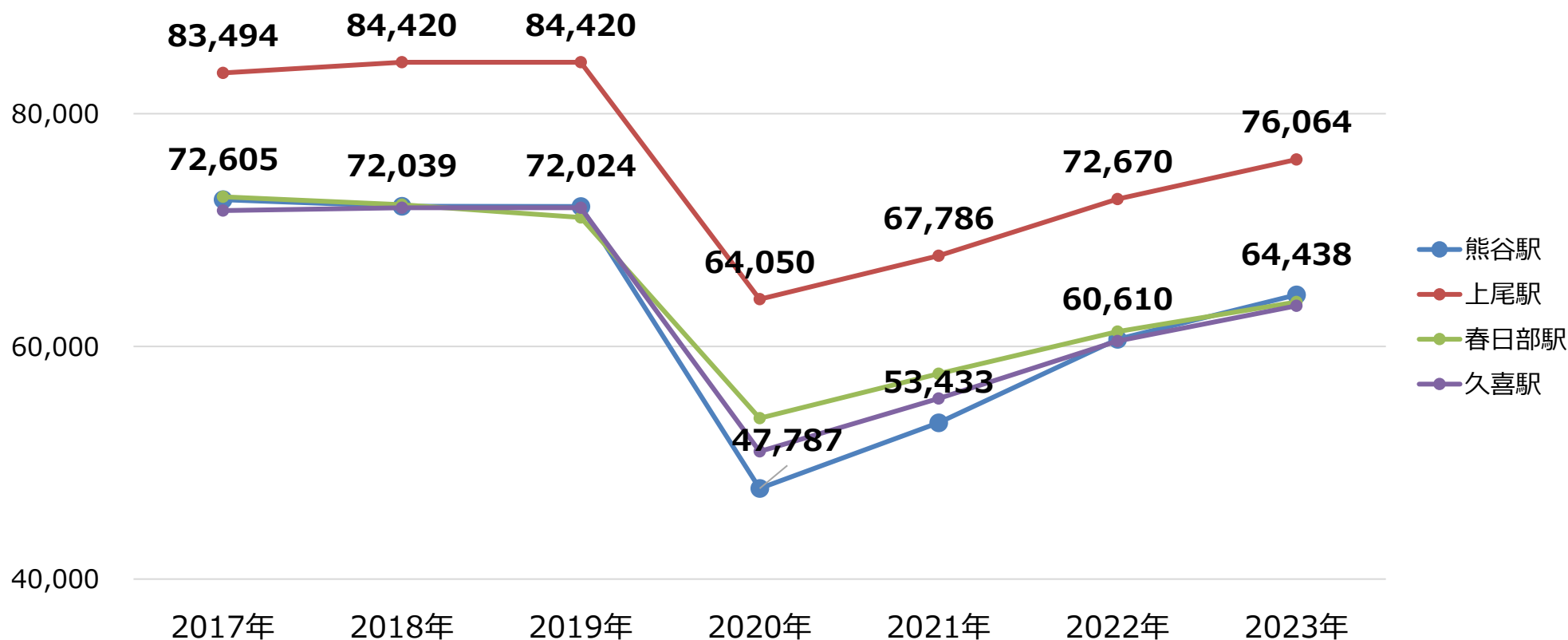
(1) 熊谷駅の乗降客数推移

- 熊谷駅(JR高崎線・秩父鉄道・上越新幹線含む)の2023年における乗降客数は64,438人。2020年にはコロナの影響もあり47,787人まで減少したものの、その後は回復基調にある
- 一方で、コロナ前の乗降客数である7万2千人程度の規模感には至っていない状況



(2) 熊谷駅の乗降客数推移(同規模乗降客数の埼玉県内における駅との比較)

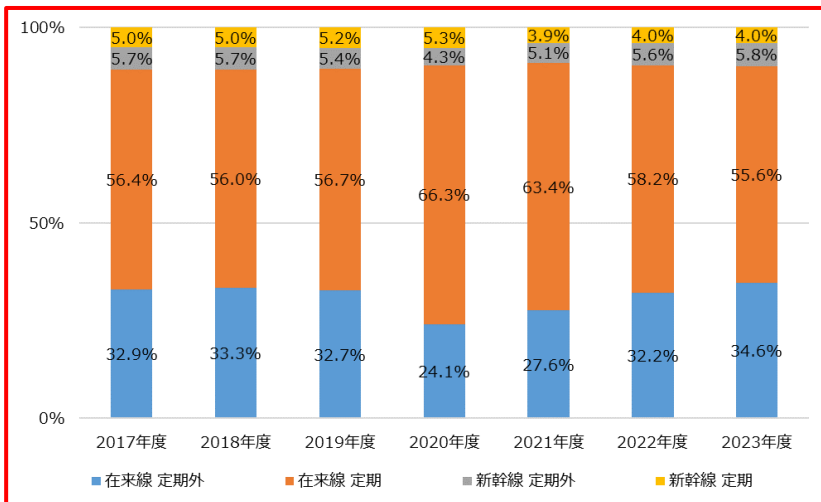
- 同規模乗降客数の駅(上尾駅、春日部駅、久喜駅)と推移を比較。2020年はコロナの影響で全ての駅で乗降客数が減少。2021年以降回復傾向にあるが、コロナ以前の状況には回復していない
- 熊谷駅は、他駅に比べてコロナによる落ち込みが大きかったものの、現状は他駅と同水準まで回復している



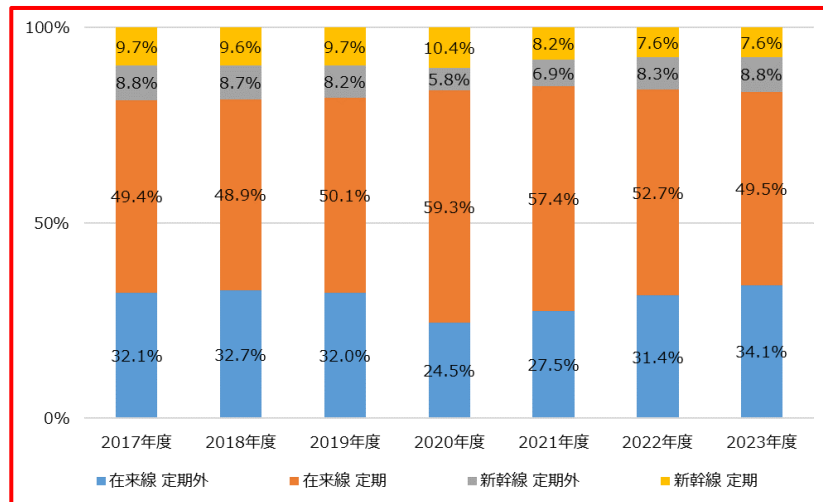
(3) 新幹線と在来線の路線を有する各駅の乗車人員構成比較

- 熊谷駅は他の各駅の乗車人員構成と比較すると新幹線利用者の割合が少なく、一方で定期を利用した在来線利用者が多い

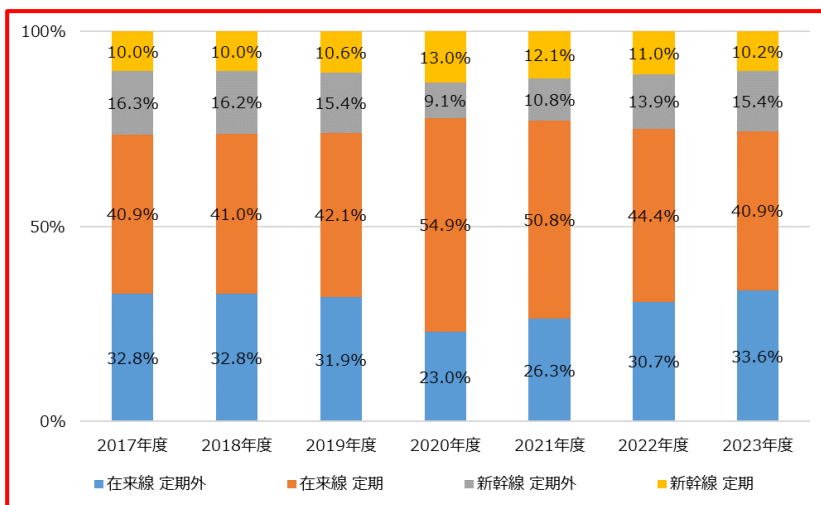
熊谷駅



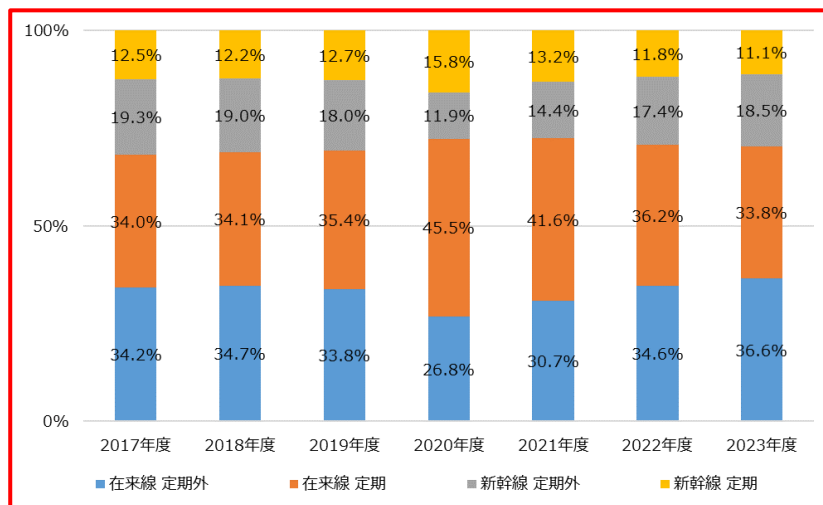
小山駅



宇都宮駅



高崎駅



5 駅周辺エリアの現状・課題の整理

(4) 熊谷駅を起点としたバスの運行状況

- 熊谷駅を起点として7社のバス会社のバスが運行している
- バス路線は市内を概ね網羅し、熊谷駅は熊谷市内の移動における交通の結節点として重要な機能を担っている

熊谷駅 Kumagaya Sta. 凡例: コンビニ、銀行、交番、案内所

のりば	行き先【経由】	運行会社
北口 (正面口)		
1	小川町駅【県立循環器・呼吸器病センター】KM15	国際十王交通
	県立循環器・呼吸器病センター【大沼公園】KM16	国際十王交通
	大沼公園【万吉】KM17	国際十王交通
	小川町駅【小江川】KM14	国際十王交通
	東松山駅【上岡】KM11、青山【上岡】KM12	国際十王交通

2	犬塚【陸上競技場入口、南河原支所】KM21	国際十王交通
	龍原駅【新島車庫】KM23、新島車庫【熊谷寺前】KM24	国際十王交通
	葛和田【中条学校】KM31、上中条【北肥塚】KM32	国際十王交通
	くまがやドーム KM33	国際十王交通
3	熊谷スポーツ文化公園【ラグビー場】KM34	国際十王交通
	箱田車庫【ハローワーク熊谷前】KM35	国際十王交通
	妻沼【大幡中学校北】KM51	朝日自動車
	妻沼【西熊谷病院】KM52/53	朝日自動車
5	太田駅【妻沼仲町】KM61、西矢島【妻沼仲町】KM62	朝日自動車
	妻沼【天神山・上根】KM65	朝日自動車
6	妻沼【天神山・上根】KM64	朝日自動車
	妻沼【天神山・上根】KM65	朝日自動車
東口		
直<	熊谷市ゆうゆうバス 直実号、くまびあ号	国際十王交通 協同バス
南口		
国	森林公園駅【立正大学、森林公園西口】RU01	国際十王交通
	立正大学【上熊谷駅入口、支所前】RU03	国際十王交通
高	羽田空港	国際十王交通 東京空港交通
ほ直	熊谷市ゆうゆうバス ほたる号、直実号	国際十王交通
さゾム	熊谷市ゆうゆうバス さくら号、ライダー号、ムサシトミヨ号	協同バス
ひ	熊谷市ゆうゆうバス ひまわり号	深谷観光バス

熊谷駅周辺拡大図

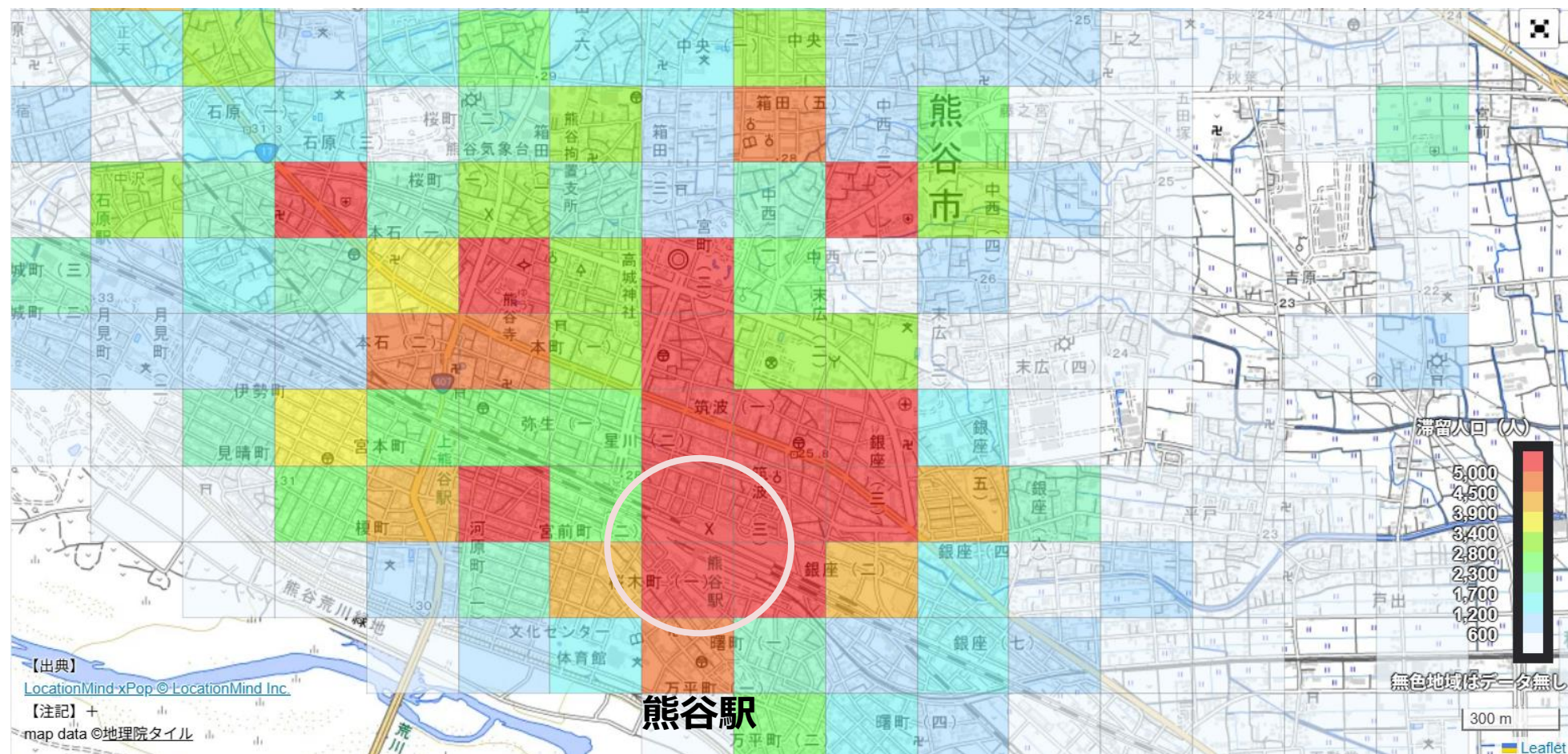
1 : 20,000

0m 500m

5 駅周辺エリアの現状・課題の整理

(5) 熊谷駅周辺の滞留人口(平日:朝)

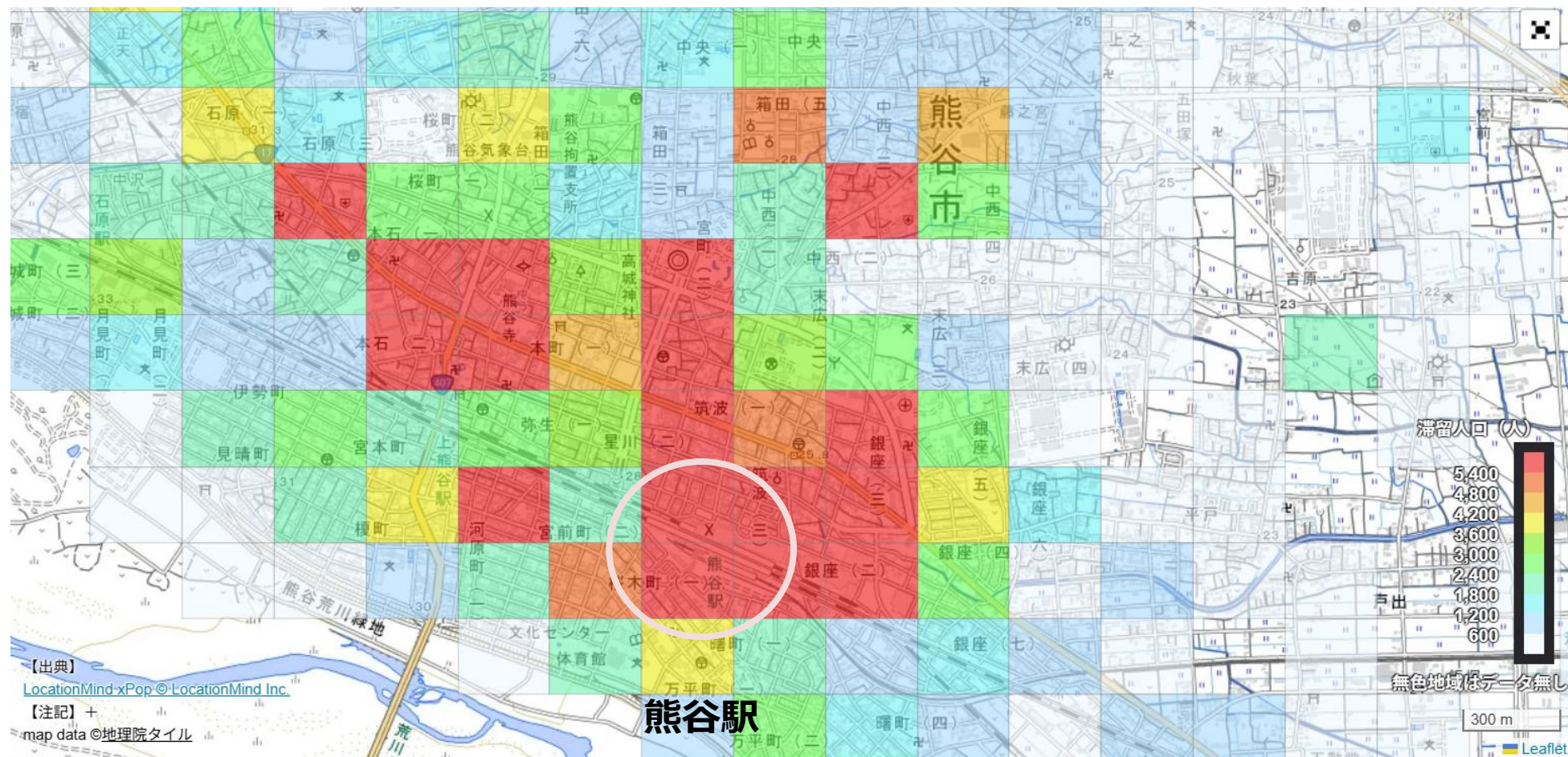
- 熊谷駅周辺の平日の通勤時の9時における滞留人口について、熊谷駅を中心に北側エリアにかけて多くの人口が滞留している



5 駅周辺エリアの現状・課題の整理

(5) 熊谷駅周辺の滞留人口(平日:昼)

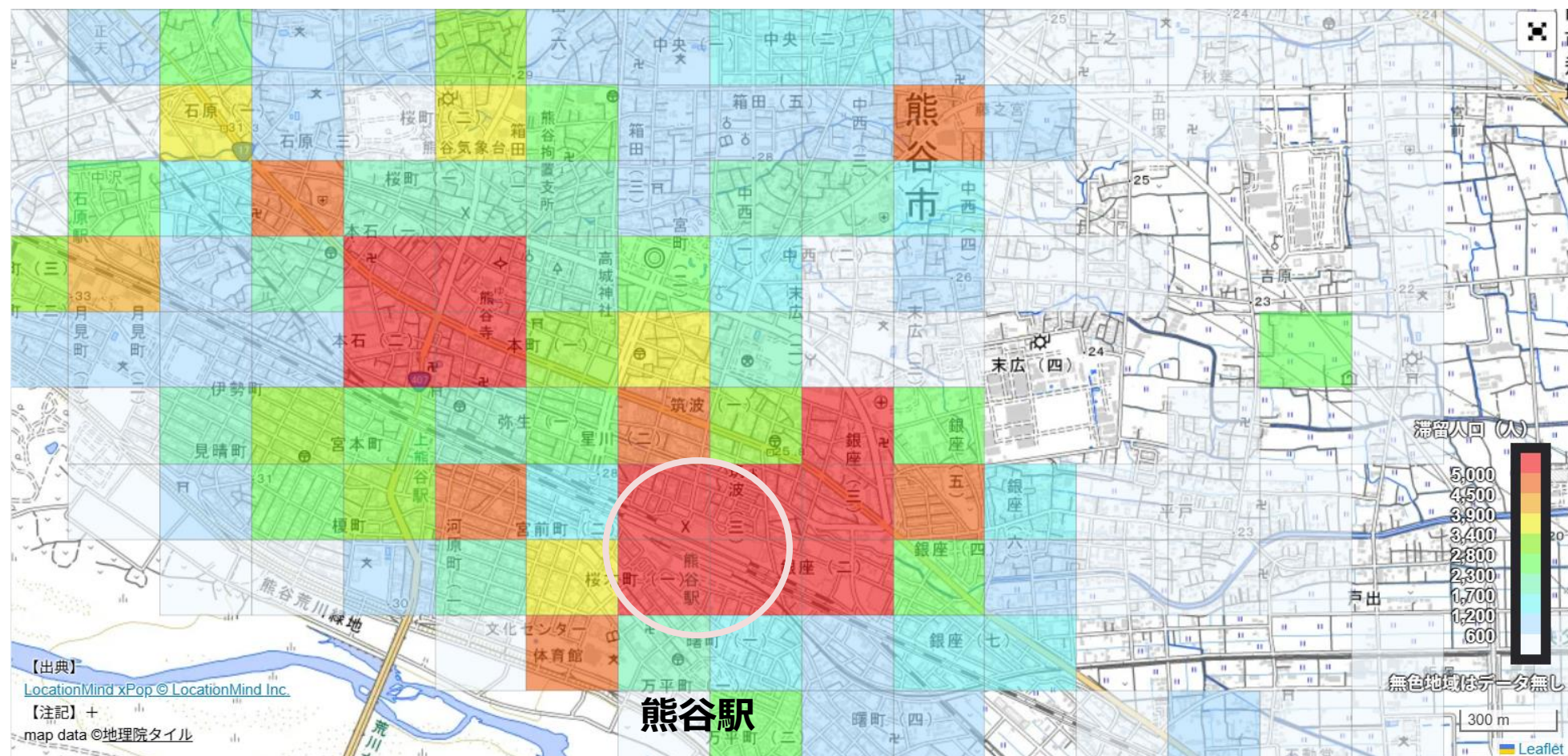
- 熊谷駅周辺の平日の13時における滞留人口について、熊谷駅を中心に北側エリアにおける人口の滞留が国道17号沿いにかけて広がり、多くの人口が滞留している



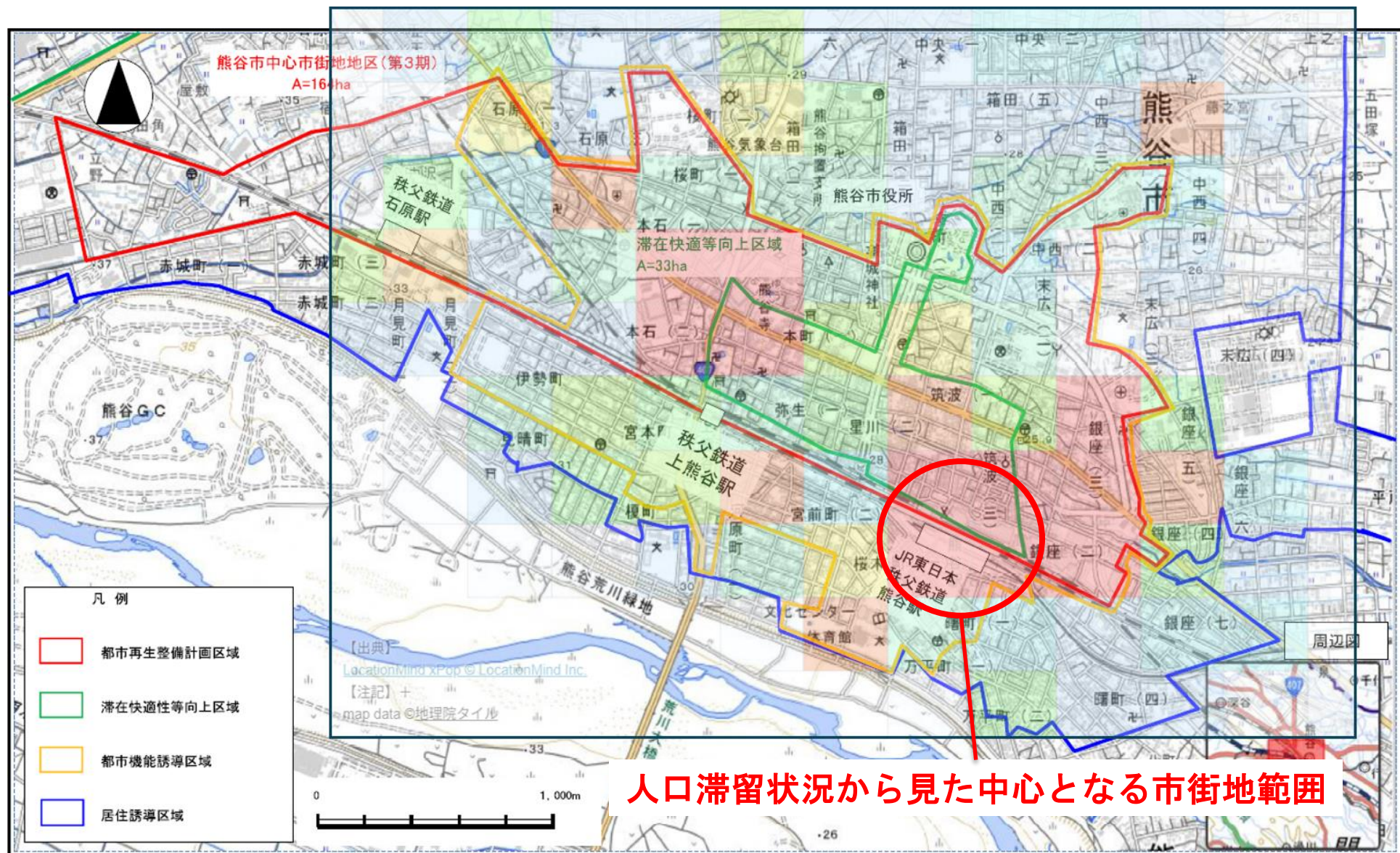
5 駅周辺エリアの現状・課題の整理

(5) 熊谷駅周辺の滞留人口(休日)

- 熊谷駅周辺の休日の12時における滞留人口について、熊谷駅の北側及び国道17号沿いにかけての人口の滞留は多くなく、滞留人口は熊谷駅の周辺に集中している
- 平日、休日を問わず熊谷駅周辺には絶えず多くの人口が滞留し、熊谷市の生活の拠点となっている



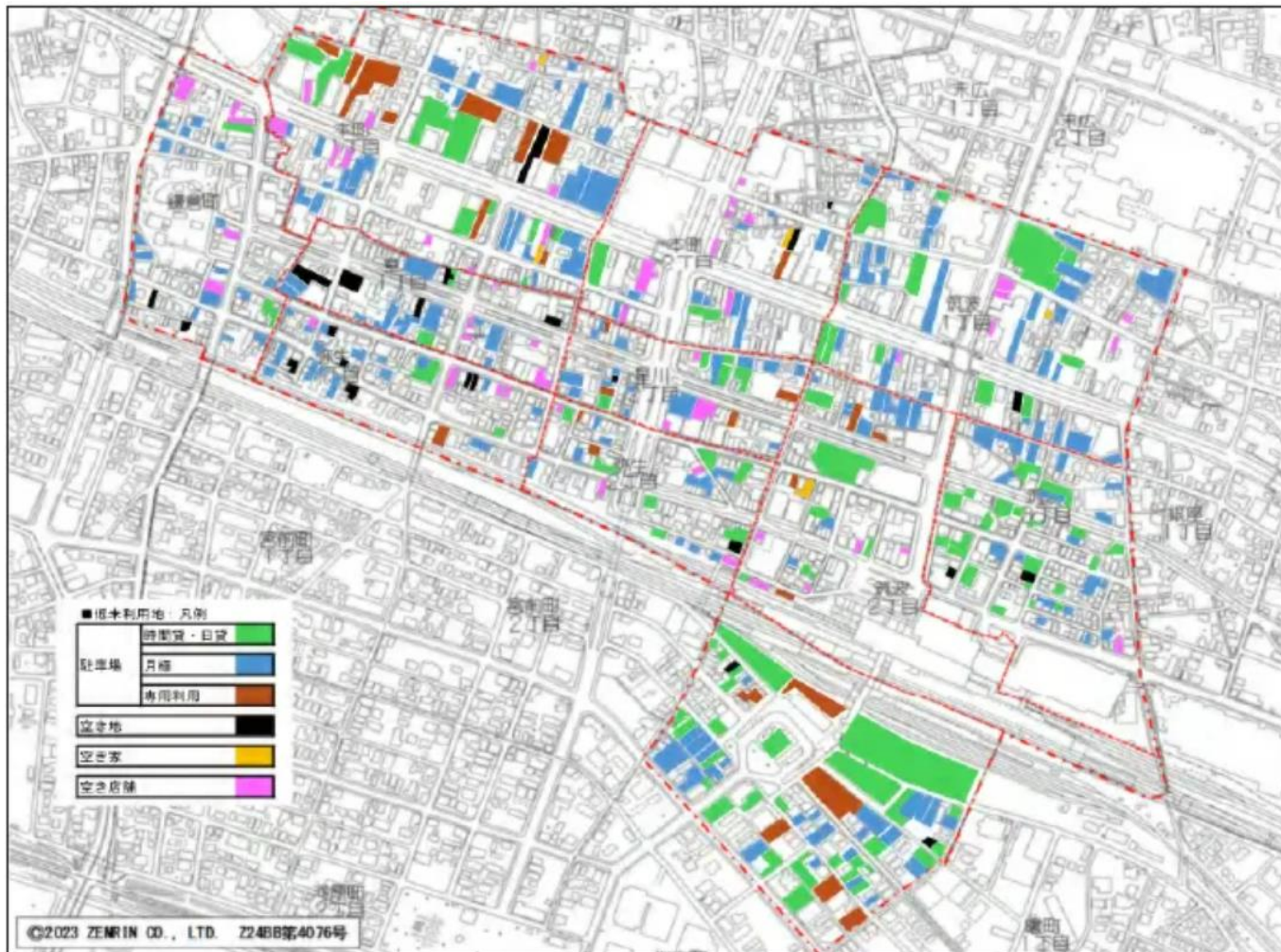
(6) 都市再生整備計画との比較



人口滞留状況から見た中心となる市街地範囲

(7) 熊谷駅周辺の土地利用状況(駐車場)

- まちづくり熊谷が実施した「まちなかの駐車場等の実態調査」によると、区域全体の面積(道路を除く)の約3割(28.6%)が駐車場等となっている



5 駅周辺エリアの現状・課題の整理

(7) 熊谷駅周辺の土地利用状況(駐車場)

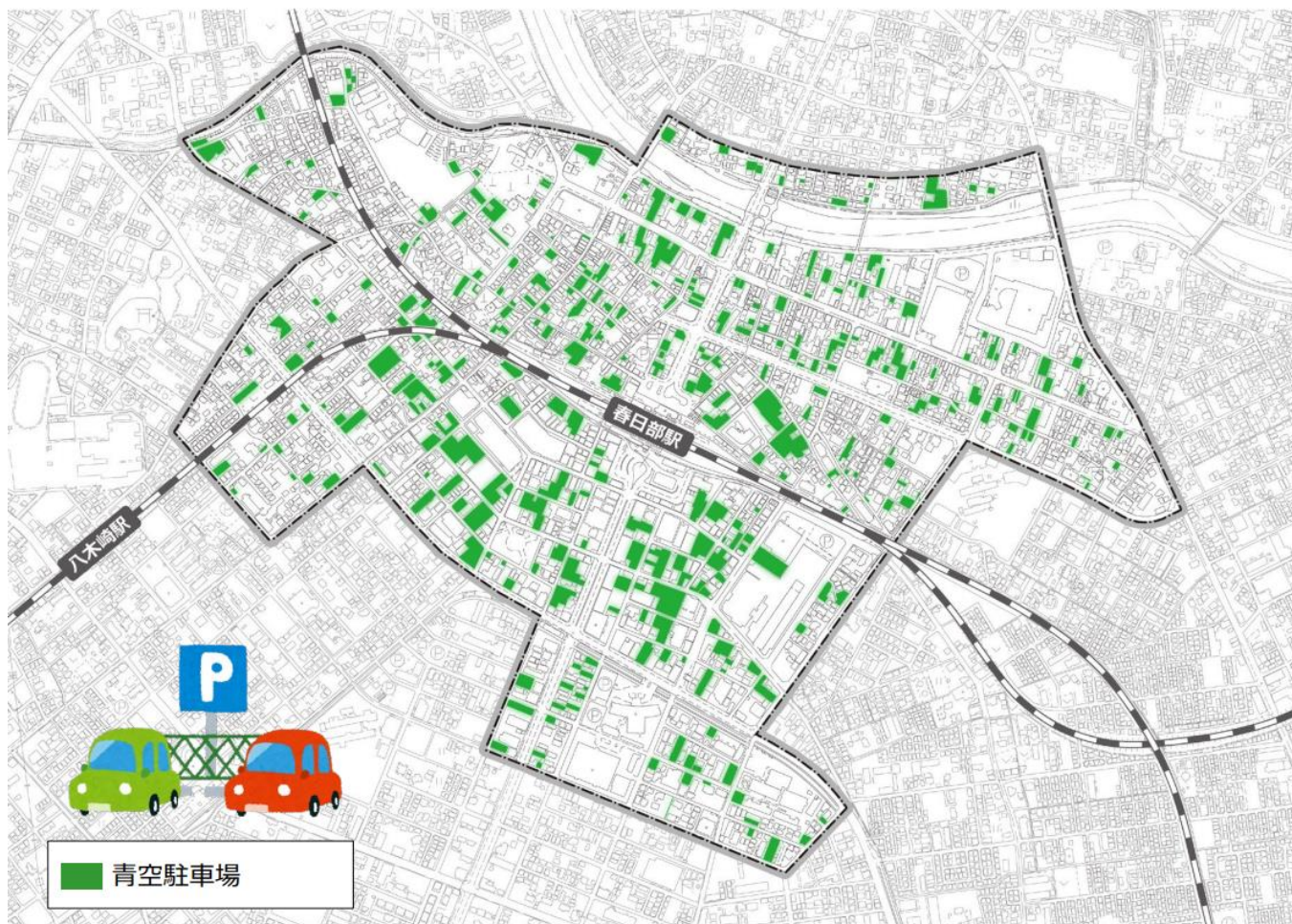
- 特に人口の滞留が見られた駅に近い筑波2丁目・3丁目においては、2004年から2024年にかけて駐車場面積が大幅に増加しており、桜木町1丁目については、街区ネット面積に占める駐車場&空地面積比率が約7割を占めるなど、熊谷駅近くにおいて高い駐車場ニーズが読み取れる

■ 2024年の駐車場等の状況と2004年・2014年との比較

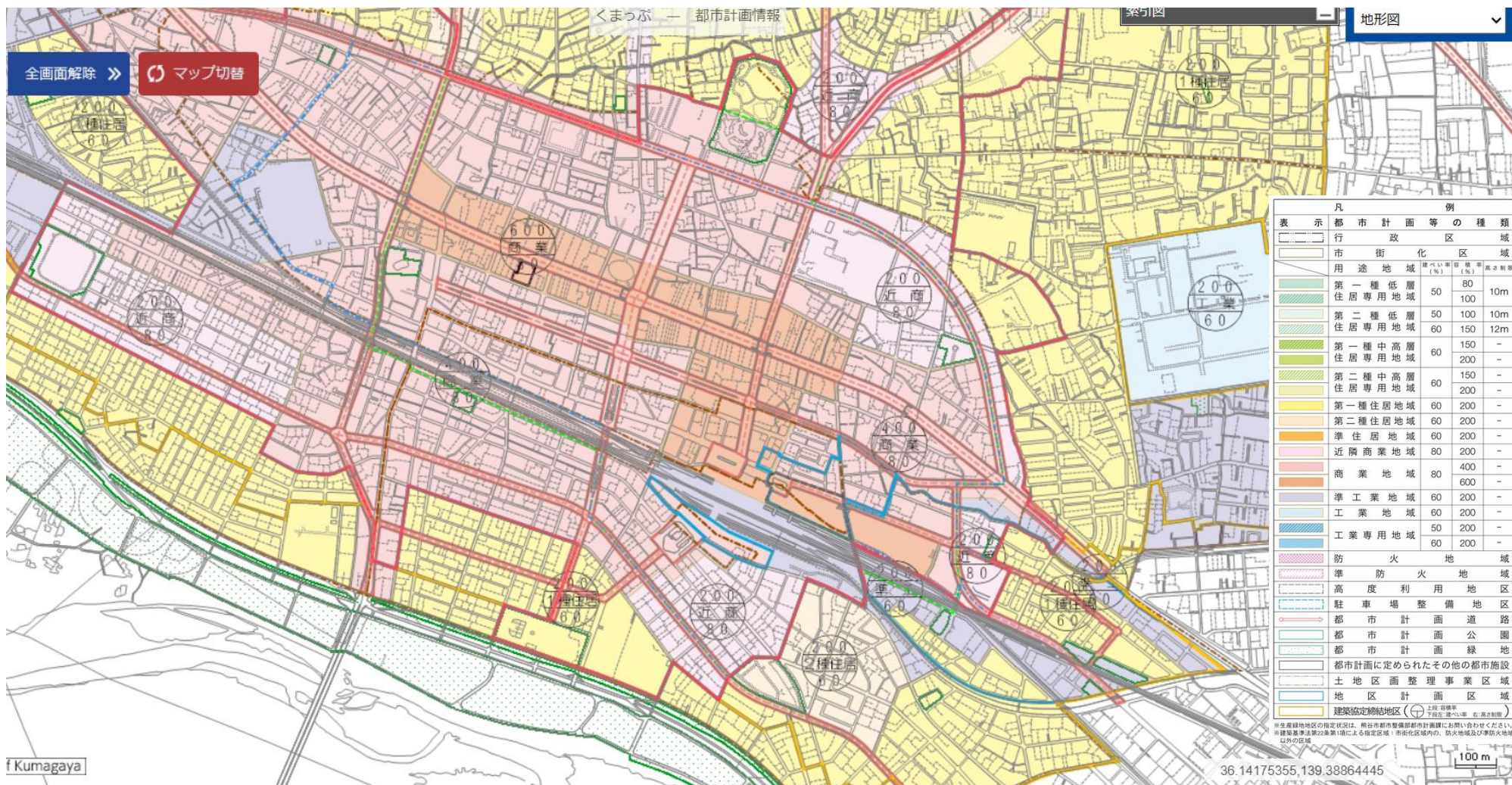
項目	町丁												合計
	本町1丁目	本町2丁目	星川1丁目	星川2丁目	鎌倉町	弥生1丁目	弥生2丁目	筑波1丁目	筑波2丁目	筑波3丁目	桜木町1丁目		
街区ネット面積(m ²): 計測値	68,170	40,147	19,648	15,679	23,852	19,188	17,352	59,497	25,061	30,452	37,591	356,637	
2024年 抽出件数	駐車場	47	14	14	24	20	19	18	41	21	39	60	317
	空き地	2	2	5	1	2	6	1	1	0	2	2	24
	空き家	2	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	5
	空き店舗	11	8	6	3	5	4	4	6	5	1	0	53
	合計	62	25	25	28	27	29	23	49	27	42	62	399
2024年 面積(m ²)	駐車場	18,528	3,405	6,077	3,935	3,449	2,731	3,237	16,410	4,230	8,328	25,598	95,928
	空き地	953	438	1,571	1,036	230	716	194	285	0	515	202	6,140
	空き家	240	167	0	0	0	0	0	76	280	0	0	763
	※登記簿 面積、一 部計測補 完 空き店舗	1,753	1,572	543	872	1,195	506	365	1,452	502	156	0	8,916
	合計	21,474	5,582	8,191	5,843	4,874	3,953	3,796	18,223	5,012	8,999	25,800	111,747
街区ネット面積に占める 駐車場&空き地面積 比率(%)	28.6	9.6	38.9	31.7	15.4	18.0	19.8	28.1	16.9	29.0	68.6	28.6	
2004年~2024年駐 車場面積増加率(%)	9.3	56.2	37.2	105.8	124.1	35.5	162.5	3.2	37.5	125.4	-6.7	19.3	

(7) 熊谷駅周辺の土地利用状況(駐車場)

- 熊谷駅と同規模の春日部駅周辺においても、熊谷駅周辺と同様に暫定的な土地活用を目的とした駐車場に転換されるケースが見受けられるものの、駐車場が中心市街地全体に占める割合は約1割弱の水準であり、熊谷駅周辺の駐車場ニーズの高さが特徴として見受けられる



(8) 熊谷駅周辺の用途地域図



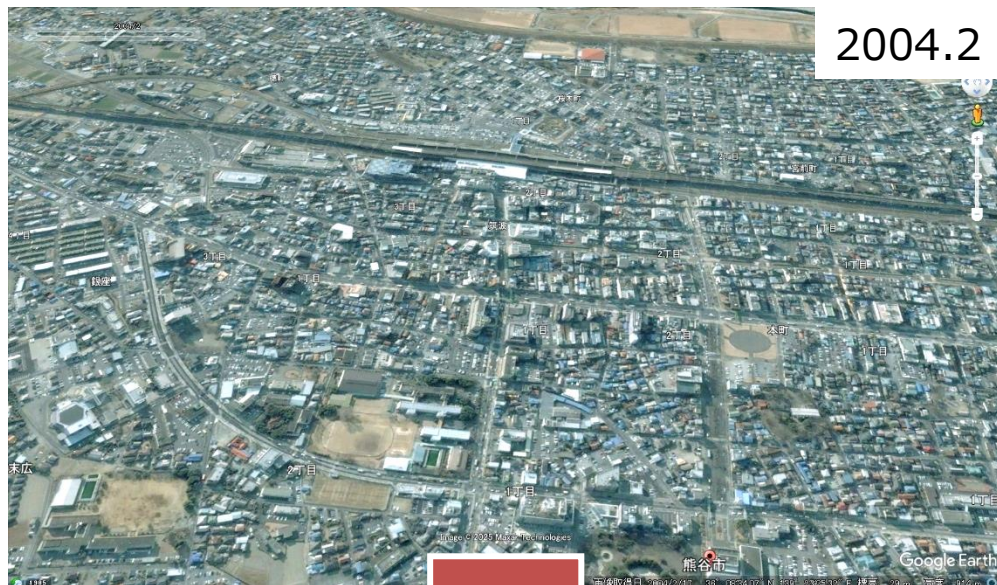
f Kumagaya

36.14175355, 139.38864445

100 m

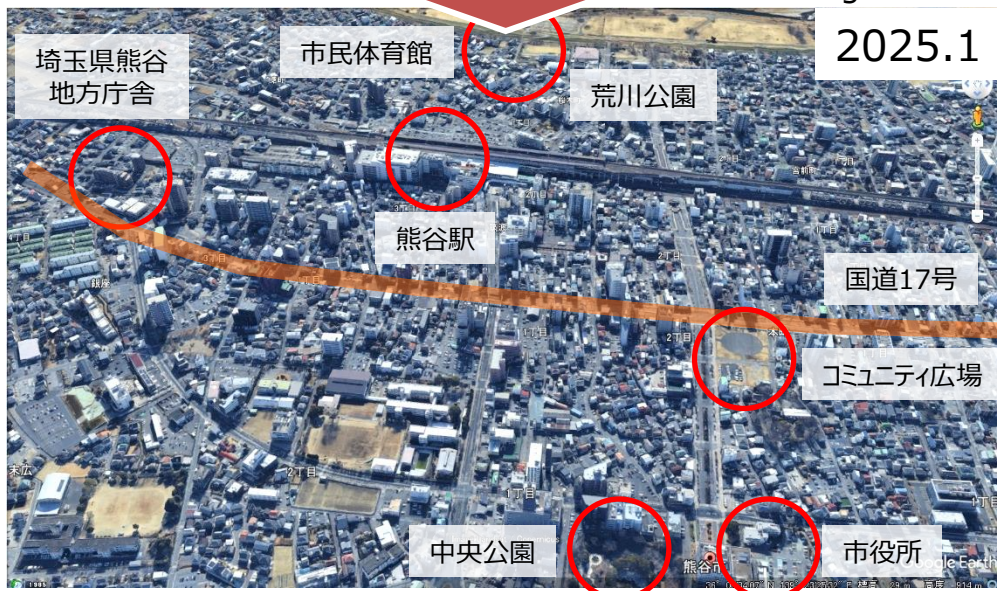
出典：熊谷市「くまづ 都市計画情報」

(9) 熊谷駅周辺の歴史と課題



2004.2

出典：Google Earth



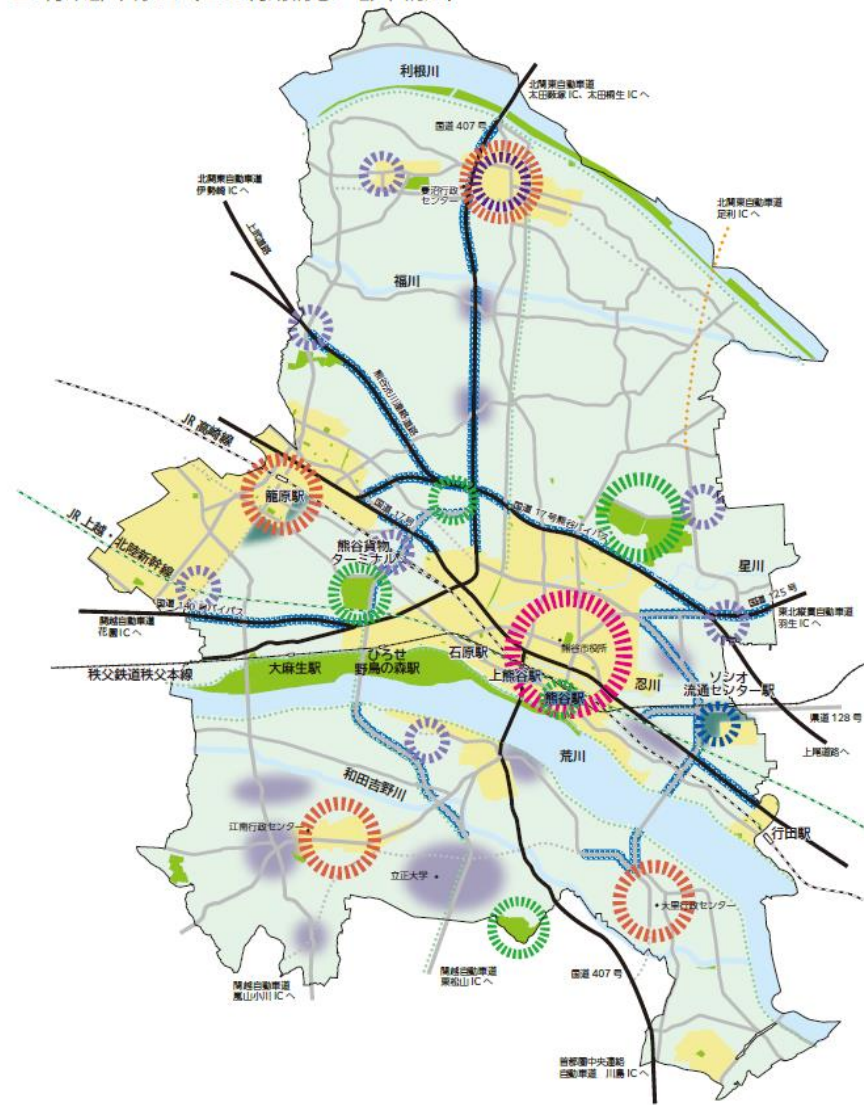
2025.1

- 明治16年高崎線(上野-熊谷)が開通、北関東の玄関口としての地位を確立するほか、秩父鉄道が開業し、秩父地方や荒川上流と東京を結ぶ中継地点となった
- 終戦直前の大空襲による市街地の大規模な破壊、その後「戦災復興都市計画」により、市街地の土地区画整理事業が進み、現在の市街地の骨格を形成
- 埼玉県北部の行政、商業、文化の中核都市として、東京に依存しない経済圏を構築
- 製造業、卸売業、農業がバランスよく発展し、東京をはじめ近郊の消費地のための物流・産業拠点としての役割を担う
- 上越新幹線(東京-熊谷、約40分)、高崎線、秩父鉄道、国道17号、複数の高速道ICへのアクセス等、北関東と東京を結ぶ交通の要衝
- 駅を中心とした市街地は低密度利用のまま、駅北口から国道17号に至るエリアで商業施設、宿泊、マンション等、一部高度利用が進む
- 駅北口側は、熊谷駅、北部地域振興交流拠点、市庁舎、中央公園でつながるエリアを駅周辺の機能更新を含めて、エリア全体でどのようにまちづくりを進めるかが課題となっている
- 駅南口側は駅周辺の機能更新、市民体育館、荒川公園を含めて、エリア全体でどのようにまちづくりを進めるかが課題となっている

(10) 熊谷駅周辺の位置づけ(第2次熊谷市総合振興計画 後期基本計画)

- 熊谷駅が位置する熊谷市中央エリアにおいては、公共交通の結節点である熊谷駅を中心に商業・業務施設といった都市機能及び集客力を生かした土地利用を図る
- また、新たな市民体育館を中心とした荒川公園周辺整備に併せた熊谷駅南口周辺の活性化を推進
- 中心市街地は、交通の利便性が高く都市機能が集積している利点を生かし、ウォーカブルなまちを目指し、生活利便性の向上を図る
- 中心市街地においては、ユニバーサルデザインに配慮した道路ネットワークや自転車通行空間を充実させ、既存のインフラを生かした都市機能の集積や、高度化・複合化による機能の充実を図る
- 熊谷駅においては、公共交通網の強化や利用しやすい環境整備を行い、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する

■ 将来都市像図(土地利用構想・都市構造)

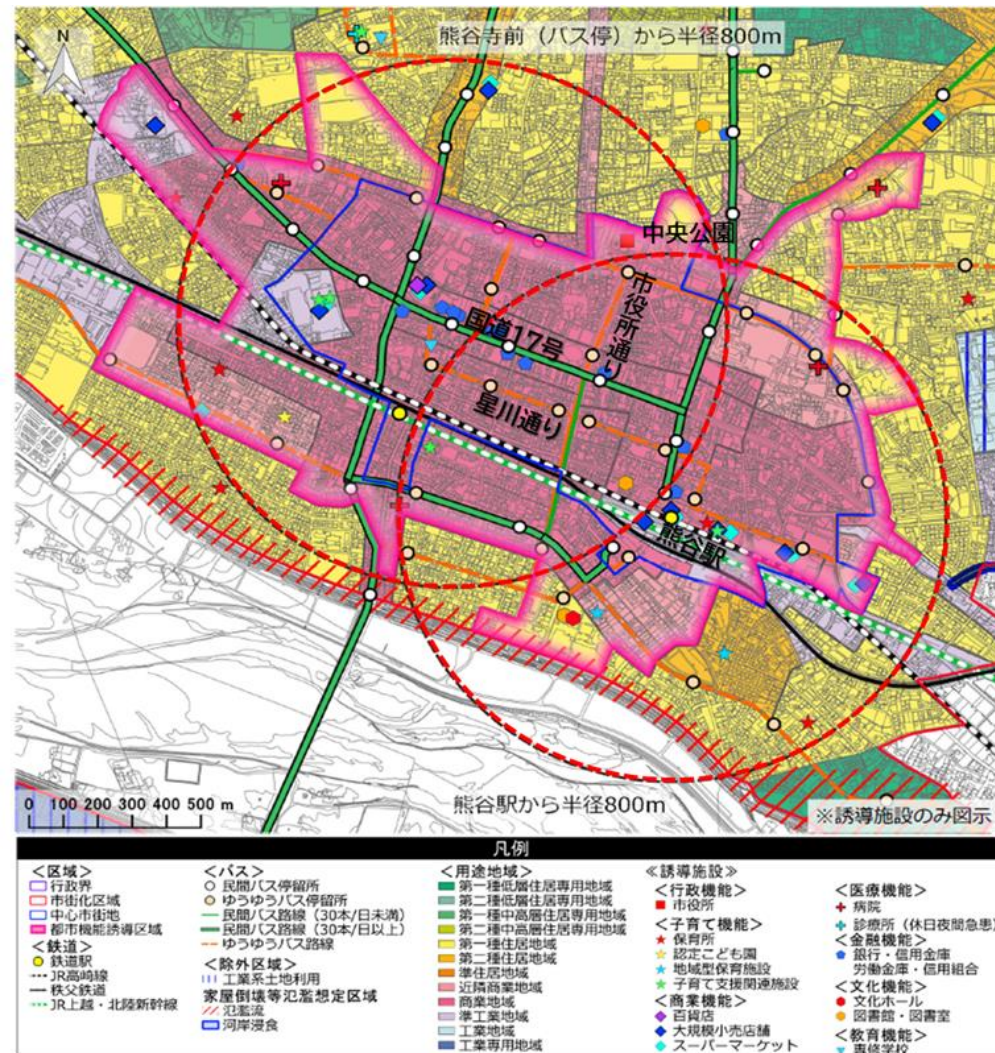


凡 例			
	都市拠点		国道
	地域拠点		主な県道・市道
	スポーツ・文化・健康拠点		計画道路
	観光交流拠点		構想道路
	産業拠点		自転車(計画)道
	東部重点産業拠点		産業誘導ゾーン
	集落・農地・樹林ゾーン		沿道型土地利用ゾーン
	市街地ゾーン		
	公園・緑地ゾーン		
	新たなまちづくり検討ゾーン		

(10) 熊谷駅周辺の位置づけ(熊谷市立地適正化計画)

- 熊谷駅周辺は、市の中心市街地であるとともに、県北の中核としての位置づけのあるエリアとなっている。当該エリアは、市内外からの利用が見込まれる百貨店などに加え、市役所、スーパーマーケット、病院、図書館等、多様な都市機能施設が立地しており、市の商業の中心的な役割を担うエリアであるが、近年は低未利用地や空き家が目立つようになっているため、魅力やにぎわいの向上を図る取組が求められている
- 一方、熊谷駅はJR上越・北陸新幹線、JR高崎線、秩父鉄道など複数の鉄道が乗り入れる県北最大の駅である。駅と各方面とをつなぐ幹線道路も整備されており、バス路線だけでなく自動車や自転車等でもアクセスしやすい交通結節点となっている
- これらの地域特性を踏まえ、一般的な徒歩圏(半径800m)を基本として区域を設定。また、多方面への乗換えが可能なバス停の周辺など、駅への良好なアクセス性とともにも都市機能を誘導するポテンシャルを有したエリアも区域に加える
- これらの設定により、来街者が回遊し、魅力とにぎわいのあるエリアとするため、広域からの利用が想定される高次都市機能をはじめとした各種都市機能施設の維持・充実を図る

【熊谷駅周辺_都市機能誘導区域(246.0ha)】



出典：「熊谷市立地適正化計画」より加工して作成

(10) 熊谷駅周辺の位置づけ(熊谷市立地適正化計画)

機能	施設名称	誘導施設設定の考え方
行政	市役所	全市民による利用が想定され、1施設で市全域をカバーする必要があるため、交通利便性の高い都市拠点での維持を図る ▶ 拠点集積型施設
	行政センター、出張所	少数で広範囲をカバーすることが望まれるため、利用者のアクセス等を考慮して、副都市拠点、地域拠点での立地を図る ▶ 拠点集積型施設
高齢者福祉	地域包括支援センター	地域で暮らす高齢者等を介護、福祉、医療など、様々な面から支える総合的な相談窓口であり、各施設で担当地区が定められているため、 地域型施設 とする
	通所系施設	これらの高齢者福祉施設は、日常的な利用が想定され、身近な場所でサービスの提供が受けられるよう 地域型施設 とする
	訪問系事業所	
	小規模多機能施設	
入所系施設		
子育て	保育所	日常的な利用が想定されるので身近な場所での立地を基本とするが、働く若い世代を支える施設であるため、交通利便性が高く、多くの需要が見込まれる都市拠点・副都市拠点においても立地を図る ▶ 準拠点集積型施設
	認定こども園	
	地域型保育施設	日常的な利用が想定されるため、 地域型施設 とする
	児童クラブ	日常的な利用が想定されるので身近な場所での立地を基本とするが、子育て中の親子の交流の場や育児不安等についての相談、育児情報の提供など、多様なサービスを提供しているため、交通利便性が高く利用がしやすい都市拠点・副都市拠点においても維持を図る ▶ 準拠点集積型施設
	子育て支援関連施設	
商業	百貨店	広域的な集客力を持ち、交流やにぎわいを創出する施設であることから、交通利便性の高い都市拠点・副都市拠点での維持を図る ▶ 拠点集積型施設
	大規模小売店舗	
	スーパーマーケット	日常的な利用が想定されるので身近な場所での立地を基本とするが、生鮮食品、日用品等を扱い日常の暮らしを支える重要な施設であるため、各拠点においても維持を図る ▶ 準拠点集積型施設
	コンビニエンスストア	日常的な利用が想定されるため、 地域型施設 とする
医療	病院	総合的な医療サービスを提供する施設として、全市民や市外からの利用も想定されることから、利用者のアクセス等を考慮して、各拠点での立地を図る ▶ 拠点集積型施設
	診療所（休日夜間急患）	休日や夜間などの緊急時に対応する施設であるため、利用者のアクセス等を考慮して、交通利便性の高い都市拠点での立地を図る ▶ 拠点集積型施設
	診療所（内科又は外科）	市民の身近な医療施設として、日常的な利用が想定されるため、 地域型施設 とする

機能	施設名称	誘導施設設定の考え方
金融	銀行・信用金庫・労働金庫・信用組合	日常生活における現金の引出しのほか、決済、融資等の窓口業務を行う施設であり、駅前や商業・業務地に立地する傾向が見られるため、各拠点での維持を図る ▶ 拠点集積型施設
	JA・郵便局	現金の引出しや振込等の日常的な利用が想定され、市内全域に点在しているため、 地域型施設 とする
文化	文化ホール	公共施設等総合管理計画に基づく取組と連携を図る
	図書館・図書室	全市民による利用が想定され、少数で市全域をカバーすることが望まれるため、利用者のアクセス等を考慮して、各拠点での立地を図る ▶ 拠点集積型施設
	アリーナ	広域的な集客が想定され、交流やにぎわいを創出するとともに、市のシンボルとなる施設であることから、交通利便性の高い都市拠点での立地を図る ▶ 拠点集積型施設
	スポーツ施設	市民の健康増進等に資する施設であり、日常的な利用が想定されるため、 地域型施設 とする
	コミュニティセンター	コミュニティ活動や生涯学習を支える施設であるため、地域（エリア）単位又は校区（コミュニティ）単位に基づき 地域型施設 とする
	公民館	
	(仮称)北部地域振興交流拠点	県北地域の地域振興・産業振興を支える施設であるため、交通利便性の高い都市拠点での立地を図る ▶ 拠点集積型施設
	教育	幼稚園	日常的な通園、通学が想定されるため、地域型施設とする
小学校		
中学校		
高等学校		広域からの通学が想定され、市内に点在しているため、 地域型施設 とする
専修学校		若年層が集い、まちのにぎわい創出に資する施設であり、駅前周辺に立地する傾向が見られるため、都市拠点・副都市拠点での維持を図る ▶ 拠点集積型施設
大学		若年層が集い、まちのにぎわい創出に資する施設だが、市内での立地状況を踏まえ、 地域型施設 とする

(10) 熊谷駅周辺の位置づけ(熊谷市立地適正化計画)

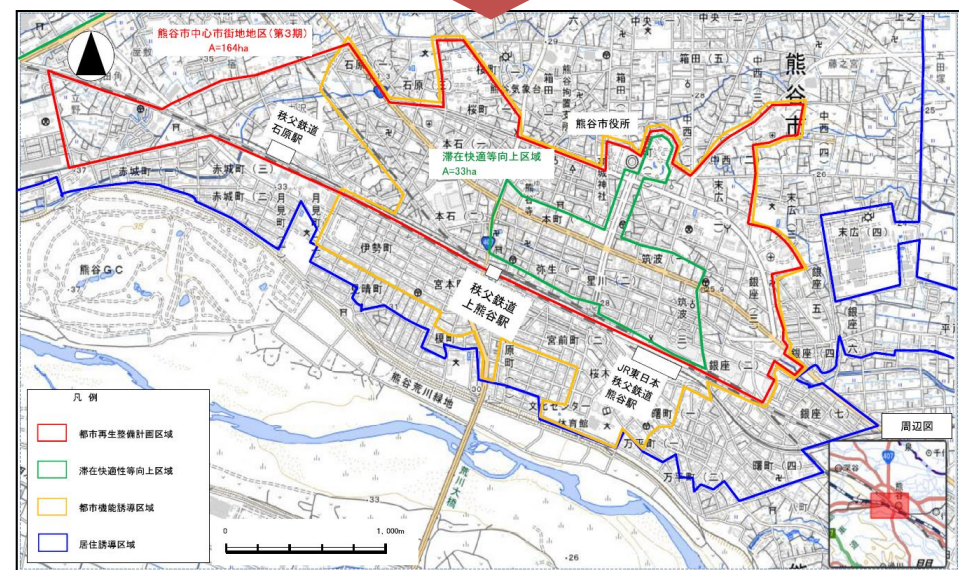
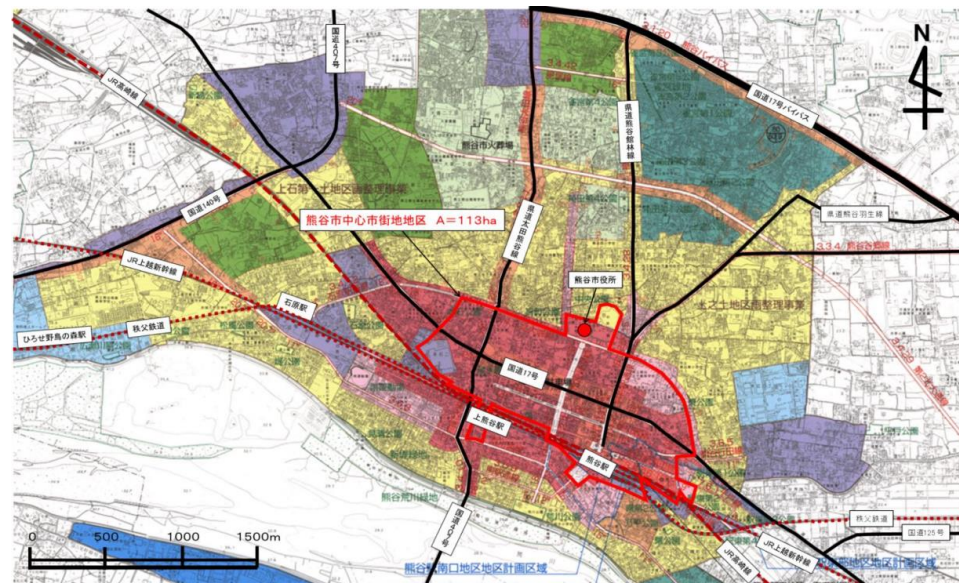
- 都市機能として誘導する施設として、誘導型は「都市機能誘導区域内に立地がなく、新規誘導を図る」施設、維持・充実型は「都市機能誘導区域内に立地しており、将来にわたり維持を図る。また、将来的な人口や需要の増加に応じて更なる充実を図る」施設、補完型は「都市機能誘導区域内から800m圏内に立地しており、施設の建替え等の際に区域内への誘導を図る」施設として検討を進めていく
- 熊谷駅周辺の位置づけに応じて、子育て、商業、医療、文化など多様な都市機能が熊谷駅周辺において「維持・充実」を図る機能として設定されている
- 都市機能の誘導方針として「市の中心的な役割を担う都市拠点には、高次都市機能をはじめとした都市機能施設の維持・充実、官民連携での公共施設の集約化・再配置等による魅力やにぎわいの向上を図る」こと、「**地域の中心的な拠点では、商業機能・医療機能・高齢者福祉機能など、日常の暮らしを支える都市機能施設の維持・充実を図る**」ことが定められている

○：誘導型 □：補完型 ◇：維持・充実型

機能	施設名称	都市拠点	副都市拠点	地域拠点	
		熊谷駅周辺	龍原駅周辺	妻沼地域	江南地域
行政	市役所	◇	-	-	-
	行政センター、出張所	-	□	□	◇
高齢者福祉	地域包括支援センター	-	-	-	-
	通所系施設	-	-	-	-
	訪問系事業所	-	-	-	-
	小規模多機能施設	-	-	-	-
	入所系施設	-	-	-	-
子育て	保育所	◇	◇	-	-
	認定こども園	◇	○	-	-
	地域型保育施設	◇	◇	-	-
	児童クラブ	-	-	-	-
	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	◇	◇	◇	◇
	コンビニエンスストア	-	-	-	-
医療	病院	◇	□	○	◇
	診療所（休日夜間急患）	□	-	-	-
	診療所（内科又は外科）	-	-	-	-
金融	銀行・信用金庫・労働金庫・信用組合	◇	◇	◇	◇
	JA・郵便局	-	-	-	-
文化	文化ホール	公共施設等総合管理計画に基づく取組と連携を図る			
	図書館・図書室	◇	○	◇	□
	アリーナ	○	-	-	-
	スポーツ施設	-	-	-	-
	コミュニティセンター	-	-	-	-
教育	幼稚園	-	-	-	-
	小学校	-	-	-	-
	中学校	-	-	-	-
	高等学校	-	-	-	-
	専修学校	◇	◇	-	-
	大学	-	-	-	-

(10) 熊谷駅周辺の位置づけ(熊谷市都市再生整備計画)

- 熊谷市では平成24年度より都市再生整備計画を策定している
- 令和6年3月における都市再生整備計画熊谷市中心市街地地区(第3期)から、これまでの都市再生整備計画において定めていた熊谷市中心市街地地区の面積を113ha⇒164haに拡大
- 併せて、星川通りと熊谷駅から北にある市役所通りを目安に「滞在快適性等向上区域(=まちなかウォークアブル区域)」と位置づけ、沿道において官民連携によるエリアマネジメントに取り組み、官民一体となって居心地の良いまちなかを創出することとしている
- 人口減少に伴う公共インフラの維持管理コストの確保、空き家(店舗)の増加の課題を背景として、施設の集約による持続的な都市の構築と空き家を利活用した賑わい創出を目指す



(10) 熊谷駅周辺の位置づけ(まとめ)

- 熊谷市が定める各計画において、熊谷駅周辺における位置づけ及び役割について以下のように整理する

熊谷駅が位置する熊谷市中央エリアにおいては、商業・業務施設といった都市機能及び集客力を生かした土地利用を図る

第2次熊谷市総合振興計画

土地利用構想

複層的な拠点と有機的なネットワークをつなぎ合わせた「多核連携型コンパクト・プラス・ネットワーク」の構築を図る上での中心的な拠点として位置づけ

都市計画マスタープラン

将来都市構造

熊谷駅周辺において、地域の中心的な拠点として商業機能・医療機能・高齢者福祉機能など、日常の暮らしを支える都市機能施設の維持・充実を図る

立地適正化計画

まちづくり方針

熊谷駅から北西にかけての広いエリアで熊谷市中心市街地地区を位置づけ。星川通りと熊谷駅から北にある市役所通りを目安に「まちなかウォークアブル区域」を位置づけ

都市再生整備計画

目的：都市再生の**効率的な推進**を図る

5 駅周辺エリアの現状・課題の整理

(11) 熊谷駅周辺における地区計画一覧

熊谷駅南口地区地区計画

位置・面積	熊谷市桜木町一丁目の一部(約1.2ha)
地区計画目標	<ul style="list-style-type: none"> 上越新幹線の停車、駅南北自由通路の開設及び駅南口交通広場等の整備により、新たな商業・業務施設の集積が見込まれる地区である。 そこで、健全な商業・業務地の育成と良好な商業環境の保全に努め、魅力ある都市空間の創造を図る。
土地利用方針	<ul style="list-style-type: none"> 熊谷駅正面口との機能分担と相乗効果を見込み、商業・業務施設の集積を図り、良好かつ魅力的な商業環境を形成、保全する。

熊谷駅東部地区地区計画

位置・面積	熊谷市銀座二丁目の一部、銀座七丁目及び曙町五丁目の全部(約23.6ha)
地区計画目標	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地にふさわしい商業・業務地と、調和のとれた快適で良好な住宅地の形成を目指すとともに、秩序ある土地利用を誘導する。
土地利用方針	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地にふさわしい魅力のある商業・業務施設の誘導を図る。 住宅系街区については緑化の推進に努め、ゆとりのある快適で良好な住宅地の整備を促進する。

熊谷駅東口駅前地区地区計画

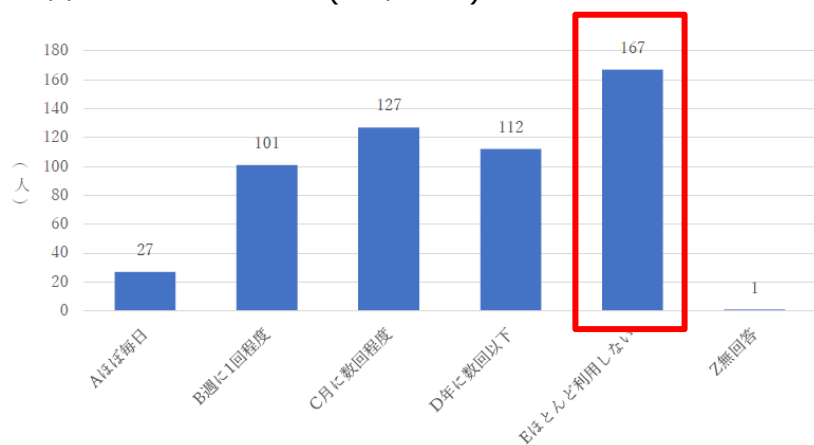
位置・面積	熊谷市筑波三丁目及び銀座二丁目の各一部(約3.8ha)
地区計画目標	<ul style="list-style-type: none"> 熊谷駅東口の開設にともない、今後、土地利用の転換が活発化することが見込まれる。中心市街地にふさわしい商業・業務地の形成を目指すとともに、秩序ある土地利用を誘導する。
土地利用方針	<ul style="list-style-type: none"> 良好な商業・業務環境を形成するため、建築物等の用途の制限を定める。また、駅前にふさわしい風景を育むため、建築物等の形態又は意匠の制限を定める。



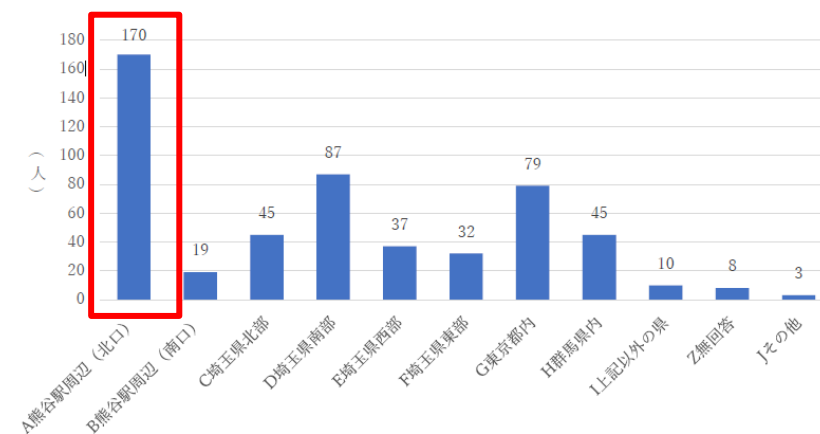
(12) 熊谷駅南口の活性化に関するアンケート調査報告書

- 熊谷市は2024年2月に立正大学データサイエンス学部と連携し、熊谷駅南口の活性化に関するアンケート調査を実施している
- 商業施設として南口の利用はほとんどなく、日用品以外の買い物や娯楽の場所としては北口を利用している

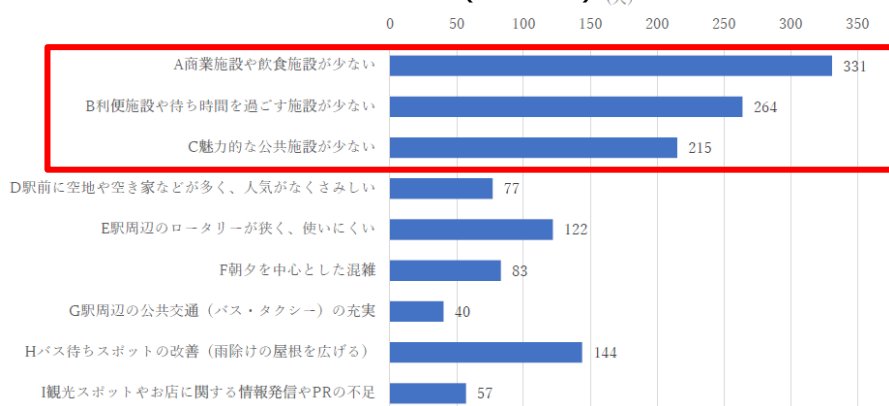
熊谷駅南口の利用頻度(商業施設)



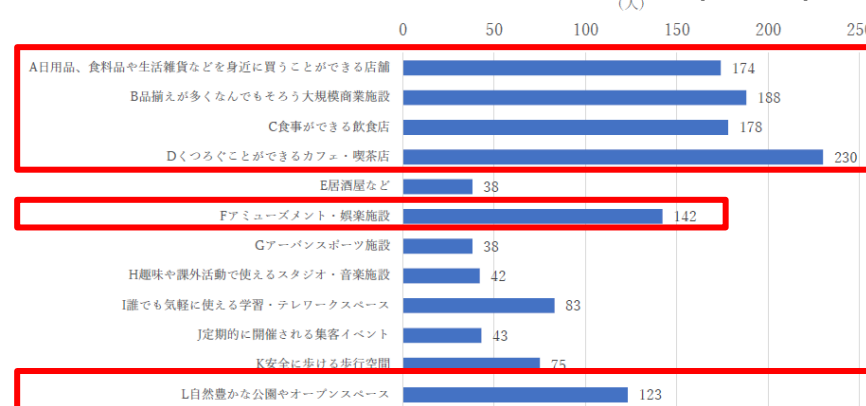
日用品以外の買い物や娯楽の場所



現在の熊谷駅南口周辺の改善点(3つまで)



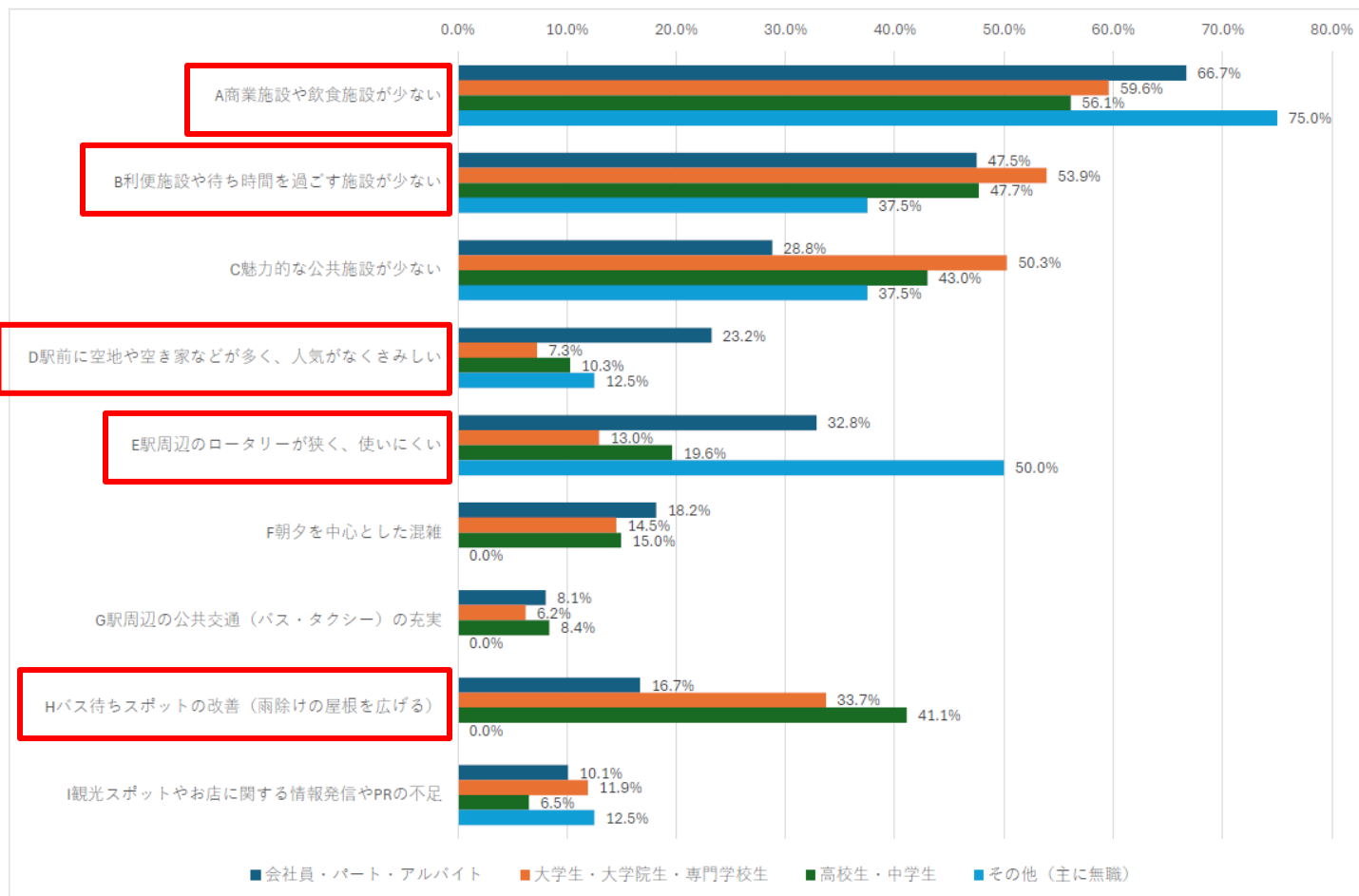
熊谷駅南口周辺が魅力的になるために必要なもの(3つまで)



(12) 熊谷駅南口の活性化に関するアンケート調査報告書

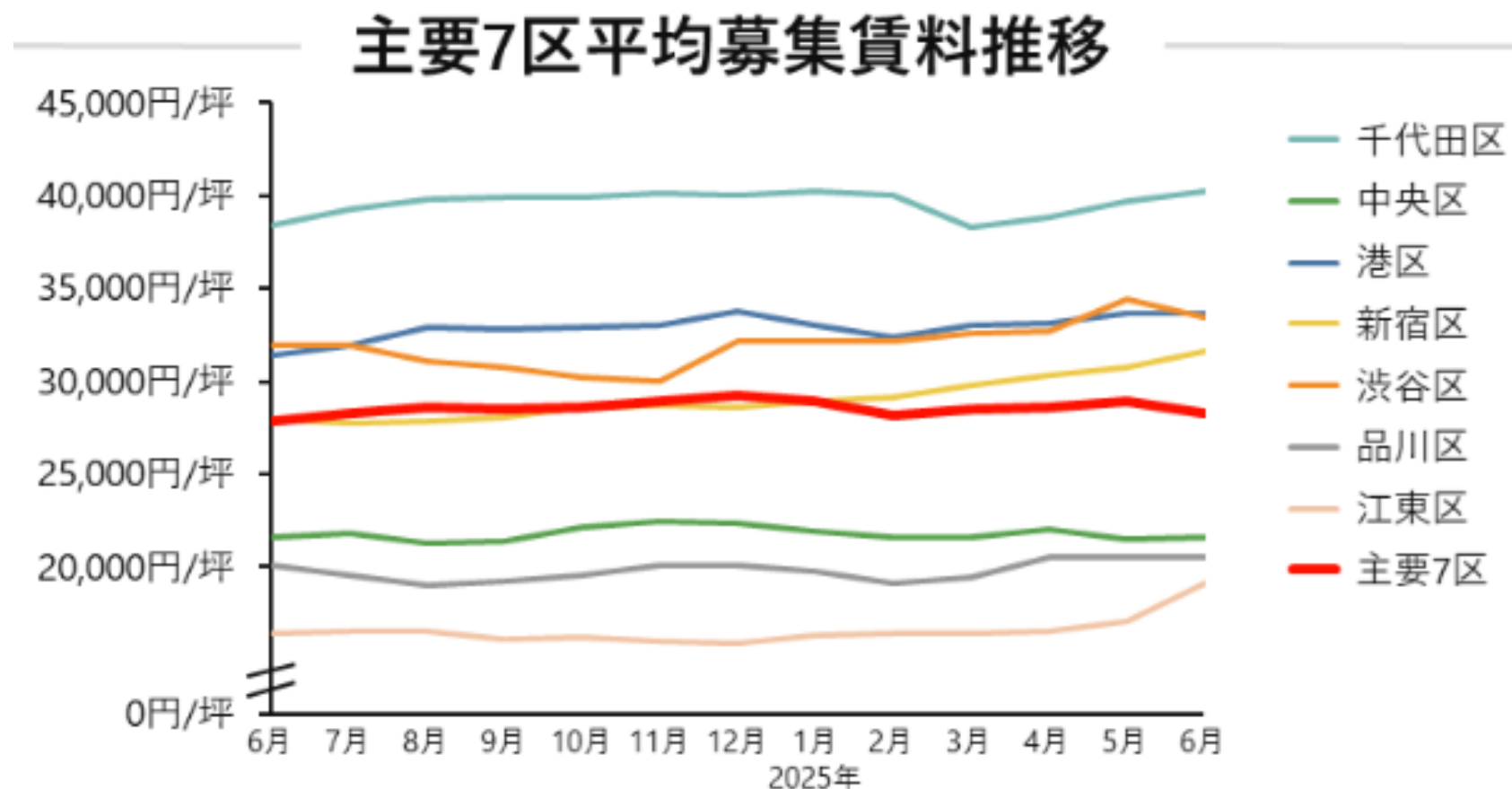
- 南口改善に向けて、商業・飲食施設、待ち時間を過ごす利便施設の少なさとする回答は全属性に見られる。空地の目立ちやロータリーの不便さについての回答は会社員の割合が高い。また、バス待ちのスポット改善についての回答は学生に多く見られる

現在の熊谷駅南口周辺について、あなたが改善したほうがよいと思う課題は何ですか。（3つまで選択可）



(13) 熊谷駅周辺のオフィス賃料

- 熊谷駅周辺のオフィス賃料に関する情報は限定的であり、平均募集賃料推移の把握は難しい。しかしながら、主なオフィスビル(熊谷大栄、大樹生命熊谷ビル、熊谷駅前、Sjビル)の賃料が、12,500円/坪程度であることから、相場感はこの前後であると想定される
- 一方で、首都圏の主要7区におけるオフィスの平均募集賃料は、25,000円/坪程度であり、熊谷駅周辺の2倍



(14) 熊谷駅周辺における現状(まとめ)

- 熊谷駅は熊谷市の重要な拠点として、立地適正化計画において商業機能・医療機能・高齢者福祉機能など、日常の暮らしを支える都市機能施設の維持・充実を図ることとされている
- 駅北側において定められた熊谷市中心市街地地区の面積が拡大。また、星川通りと熊谷駅から北にある市役所通りを目安に「滞在快適性等向上区域」と位置づけ、熊谷駅の北側における取組みが進められている
- 熊谷駅南口では熊谷駅正面口との機能分担と相乗効果を見込み、商業・業務施設の集積を図り、良好かつ魅力的な商業環境を形成、保全する地区計画が定められている
- 熊谷駅を起点に多くのバスが発着しており、熊谷駅の乗降客数はコロナで減少したものの、依然として64,438人の乗降客数があり、春日部駅や上尾駅といった埼玉県内中部エリア・南部エリアに位置するベッドタウンの駅と同程度の乗降客数となっている
- 熊谷駅周辺は駐車場としての土地活用が多く、駅周辺へ移動するための交通手段として自動車を利用するニーズが多いものと考えられる
- 首都圏に近い(新幹線で約40分)にも関わらず安価なオフィス賃料であることから、熊谷市内に事業所や工場のある首都圏の企業に対し、コスト最適化(BPCやバックオフィス移転等)を契機とした、潜在的なオフィス需要を喚起できるのではないかと

(15) 熊谷駅周辺における課題

- 熊谷市都市再生整備計画において定められた熊谷市中心市街地地区及び滞在快適性等向上区域について、**実際の人口の滞留状況と差異**が生じている
- 熊谷駅は平日・休日問わず北側・南側に多くの人口の滞留が見られ、熊谷駅南口の活性化に関するアンケート調査では、幅広い属性からも共通して**商業・飲食機能、利便・滞在機能の強化**を求める意見が多数あがっている。また、道幅やバスの待合スペースなどの改善を含めた**ロータリーの利便性改善**に関する意見も見られる
- 駐車場ニーズによって駅周辺の土地利用として駐車場が多く、結果として駅周辺のスポンジ化が進行している

(16) 今後の熊谷駅周辺再生を検討する上で必要な要素

- 熊谷駅周辺の**人流状況を踏まえた集中的な範囲**での検討
- 地域住民の主な**移動手段などの生活特性を踏まえた利便性**の検討
- 駅の**北口及び南口の役割分担と相乗効果**を鑑みつつ効果的な機能の検討
- **新幹線停車駅である特性**を活かした効果的な機能(首都圏企業の誘致)の検討

新幹線停車駅
(広域用務拠点機能)



在来線停車駅
(生活拠点機能)

(17) 広域用務拠点機能:新幹線停車駅の取組事例(宇都宮駅)

● 駅まち再構築のポイント

課題

都市の玄関にふさわしい魅力ある都市空間の整備が必要
全国的なネットワークの拠点としての駅・駅周辺の活力向上が必要

- ・ LRTの新設により人流の増加が見込まれるが、魅力的な都市機能が不足



解決策

【G】 サービス機能を駅広隣接地区に集約

- ・ 駅広隣接地区に都市の魅力向上などに資する賑わい交流施設やホテル、都市型の商業施設など多様で高次の都市機能の導入により新たな都市拠点を形成



整備イメージ

※LRT停留場及び軌道につきましては、本事業とは別事業であり、現在の計画を反映したものではありません。

出典：宇都宮市「宇都宮駅東口整備事業 施設全体概要」

(17) 広域用務拠点機能:新幹線停車駅の取組事例(宇都宮駅)

● 駅まち再構築の実現における工夫

- LRT整備と連携して、駅前の大規模空閑地に産業支援・業務施設、公益・交流施設の地区開発の拠点となる施設を導入。特例容積率適用地区制度により施設構成に合わせた適切な容積率の配分を実現
 - 民間の有する企画力・資金力などを最大限に活かしたPPPを活用
- ・ 駅前広場、拠点施設との連携により、多くの人や情報が交流する賑わいを活かし、様々なイベントや活動の場となる新たな交流拠点にふさわしい都市空間（交流広場）を整備



整備イメージ
出典：宇都宮市「宇都宮駅東口整備事業 施設全体概要」

【参考となるポイント】

- ・ 駅広隣接地区に交流や賑わいに資する機能を配置
- ・ フロアごとに用途の異なる広場を整備し、広場で自体が駅周辺に来る目的地となっている
- ・ 駅チカ商業施設ながら、十分な駐車場・駐輪場を整備



交流広場整備イメージ
出典：宇都宮市「宇都宮駅東口整備事業 施設全体概要」

(18) 広域用務拠点機能：新幹線停車駅の取組事例(福井駅)

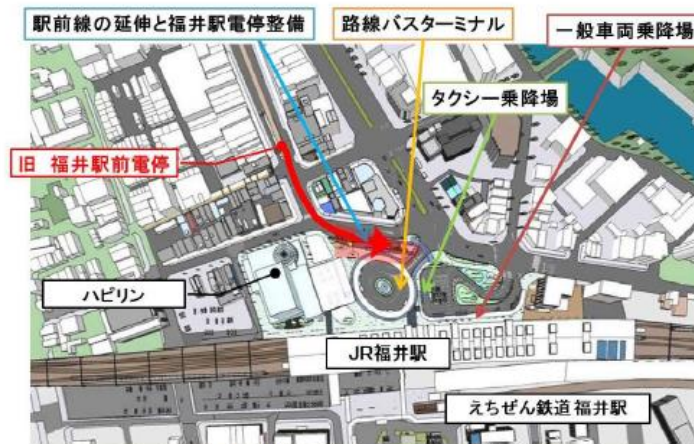
● 駅まち再構築のポイント

課題	市街地の拡散によりまちの中心としての機能低下 都市の魅力向上が必要	課題	ゆとりある交通結節機能の確保に必要な空間の不足
	<ul style="list-style-type: none"> 様々な集客施設が郊外へ移転 		<ul style="list-style-type: none"> 駅前空間に乗換空間が不足し交通結節機能が不足
解決策	【B】 駅前広場の交通機能を駅空間・駅広隣接地区に拡張	解決策	【E】 交通機能の一部を周辺市街地に移設
解決策	【G】 サービス機能を駅広隣接地区などに集約		<ul style="list-style-type: none"> タクシープールの一部を周辺市街地に設けることで、ゆとりある乗換空間を整備
	<ul style="list-style-type: none"> 駅広隣接地区の再開発事業にて、商業施設や公共公益施設、賑わい創出に資する屋根付き広場等を整備 再開発事業に併せて子ども一時預かり所や観光関連施設等を整備 		



福井駅西口駅前広場

出典：福井市



福井駅西口駅前広場の整備イメージ

出典：福井市

(18) 広域用務拠点機能:新幹線停車駅の取組事例(福井駅)

●駅まち再構築の実現における工夫

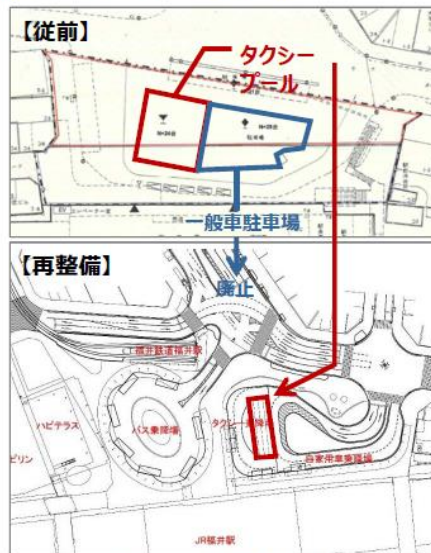
- 民間と行政の一体的な市街地再開発事業により市が権利床・保留床を取得し、大屋根のある広場や駅前に必要な機能を整備
- 駅前広場外にタクシーの第二プールを整備し、駅周辺の渋滞緩和とともにゆとりある歩行者空間を確保
- ・大型商業施設の撤退に伴い、市街地再開発事業により再整備。市が再開発事業に参加し権利床を確保するとともに、保留床も確保し公益施設を整備。
- ・タクシープール数を適正数に是正し、一般車駐車を廃止。高架下を利用し第二タクシープールを整備しショットガン方式で運用。駅前空間にはゆとりある歩行者空間を確保。



市街地再開発事業により整備された施設建築物（ハピリン）と西口駅前広場
出典：福井市



屋根付き広場
出典：福井市



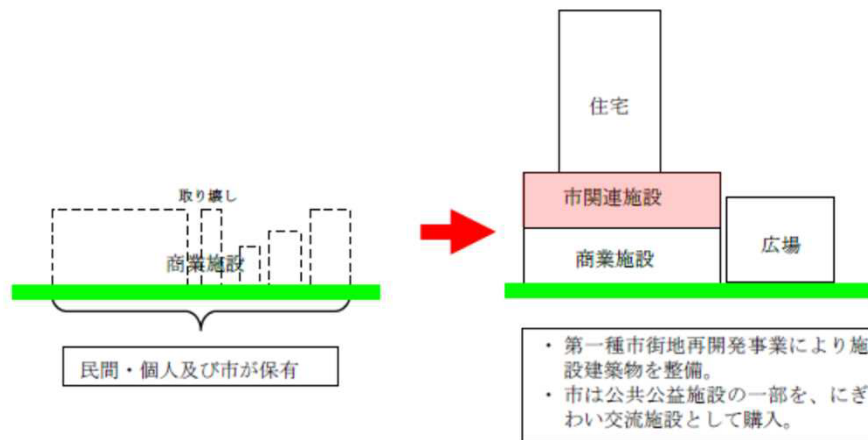
タクシープールの従前従後
出典：福井県HP、福井市HP



高架下を利用したタクシープール

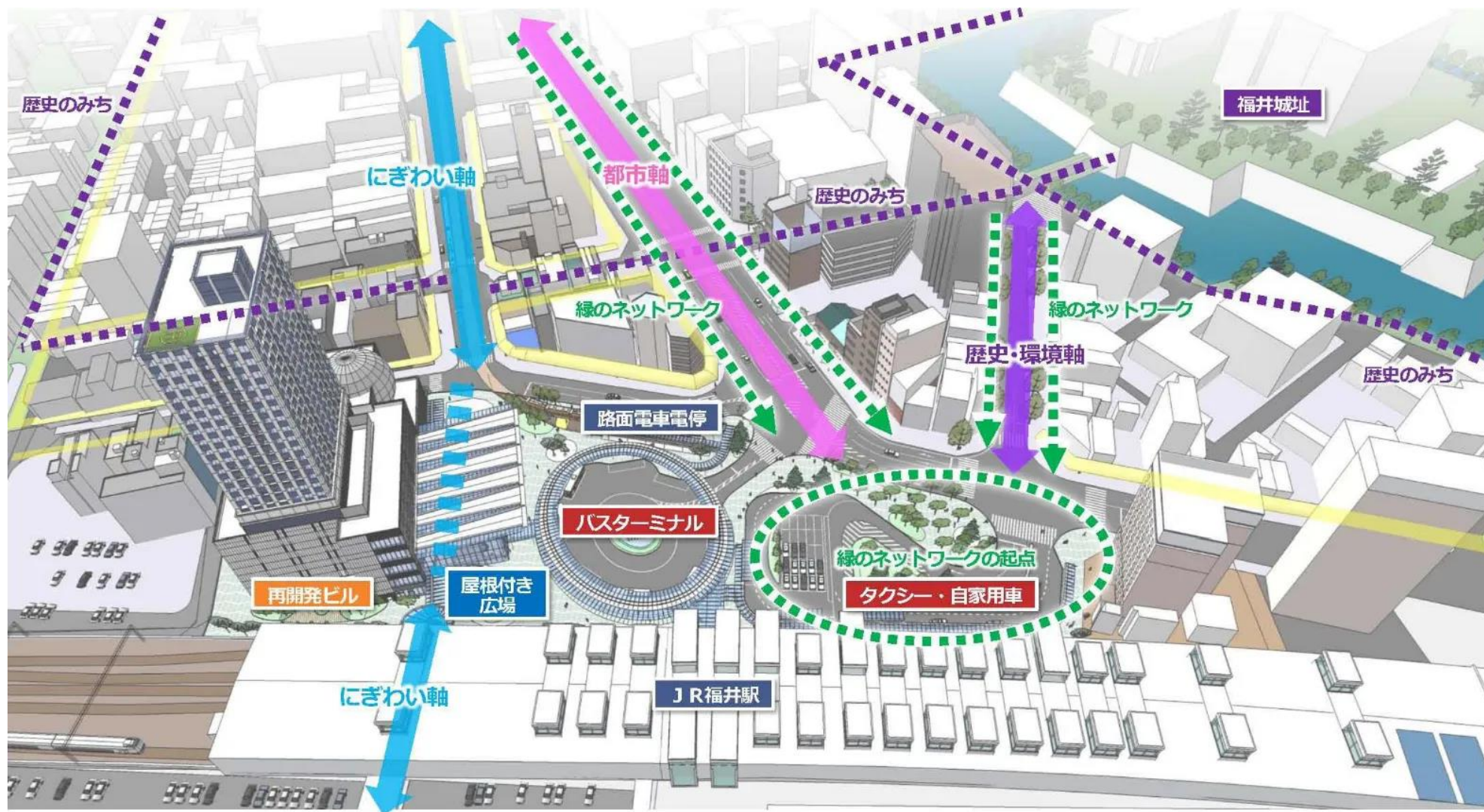
【参考となるポイント】

- ・地権者と市による市街地再開発事業
- ・タクシープールを別の場所に設け、ゆとりある駅前空間を創出
- ・バスターミナルとタクシー/自家用車のロータリー分け
- ・駅前に子ども一時預かりや観光関連施設等を整備



出典：福井市

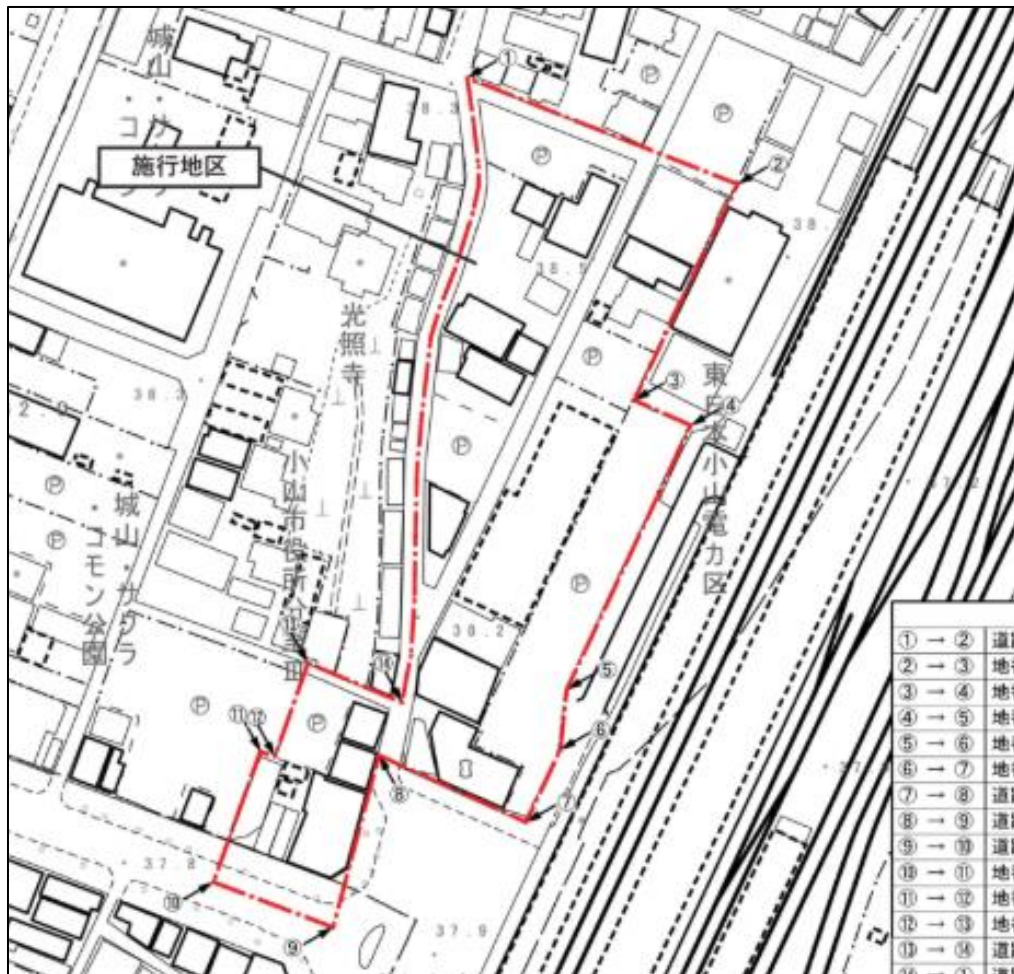
(18) 広域用務拠点機能：新幹線停車駅の新幹線取組事例(福井駅)



出典：福井市「福井駅西口全体空間デザイン」

5 駅周辺エリアの現状・課題の整理

(19) 広域用務拠点機能+生活拠点機能:新幹線停車駅の取組事例(小山駅)



出典：小山市「城山町三丁目第二地区第一種市街地再開発事業事業計画書」



出典：日本の超高層ビルホームページ

(19) 広域用務拠点機能＋生活拠点機能：新幹線停車駅の取組事例(小山駅)

I 街区 (住宅・駐車場棟)

階	主要用途	床面積(m ²)	備考
PH	機械室	約 48	構造：鉄筋コンクリート造・鉄骨造 規模：地上 20 階、 地下 1 階・地上 8 階 (8 層 9 段) 高さ：約 60m、約 30m (1) 駐車場 約 436 台 (2) 駐輪場 約 636 台 (3) 自動二輪駐車場 約 40 台
20	住宅	約 1,757	
19	〃	約 1,765	
18	〃	約 1,765	
17	〃	約 1,765	
16	〃	約 1,765	
15	〃	約 1,765	
14	〃	約 1,765	
13	〃	約 1,765	
12	〃	約 1,765	
11	〃	約 1,765	
10	〃	約 1,765	
9	〃	約 1,765	
8	〃	約 1,765	
7	〃	約 1,765	
6	〃	約 1,748	
5	〃	約 1,748	
4	〃	約 1,748	
3	〃	約 1,554	
2	住宅・店舗・事務所	約 2,172	
1	住宅(エントランス)・ 店舗・事務所・駐輪場	約 2,617	
B1	機械室	約 96	
-	(自走式駐車場等)	約 12,663	
合計		約 49,096	

※ 各階の面積は小数点以下を四捨五入しており、面積の合計とは必ずしも一致しない。

【参考となるポイント】

「街なか居住」「商業・宿泊施設の賑わい」「駅前広場と歩行者空間整備」を通じた、安全で快適な環境と魅力的な景観の創出

I 街区 (宿泊棟)

階	主要用途	床面積(m ²)	備考
PH	機械室	約 50	構造：鉄骨造 規模：地上 10 階 高さ：約 40m (1) 駐車場 約 1 台
10	宿泊	約 390	
9	〃	約 390	
8	〃	約 390	
7	〃	約 390	
6	〃	約 390	
5	〃	約 390	
4	〃	約 390	
3	〃	約 390	
2	〃	約 385	
1	宿泊(ロビー)・ 店舗・事務所	約 445	
合計		約 4,000	

※ 各階の面積は小数点以下を四捨五入しており、面積の合計とは必ずしも一致しない。

II 街区 (商業・宿泊棟)

階	主要用途	床面積(m ²)	備考
PH	機械室	約 60	構造：鉄骨造 規模：地上 12 階 高さ：約 50m (1) 駐車場 約 1 台 (2) 駐輪場 約 49 台
12	宿泊	約 525	
11	〃	約 525	
10	〃	約 525	
9	〃	約 525	
8	〃	約 525	
7	〃	約 525	
6	〃	約 525	
5	〃	約 525	
4	宿泊(ロビー)	約 805	
3	機械室	約 640	
2	店舗・事務所	約 780	
1	店舗・事務所	約 815	
合計		約 7,300	

※ 各階の面積は小数点以下を四捨五入しており、面積の合計とは必ずしも一致しない。

出典：小山市「城山町三丁目第二地区第一種市街地再開発事業
事業計画書」

(20) 生活拠点機能: 在来線停車駅の取組事例(天理駅)



【参考となるポイント】

- ・複数広場がなくても、ユニークな広場があれば、その場所を目当てに市内外から訪れる人が増える(ラグビーをモチーフにした広場)



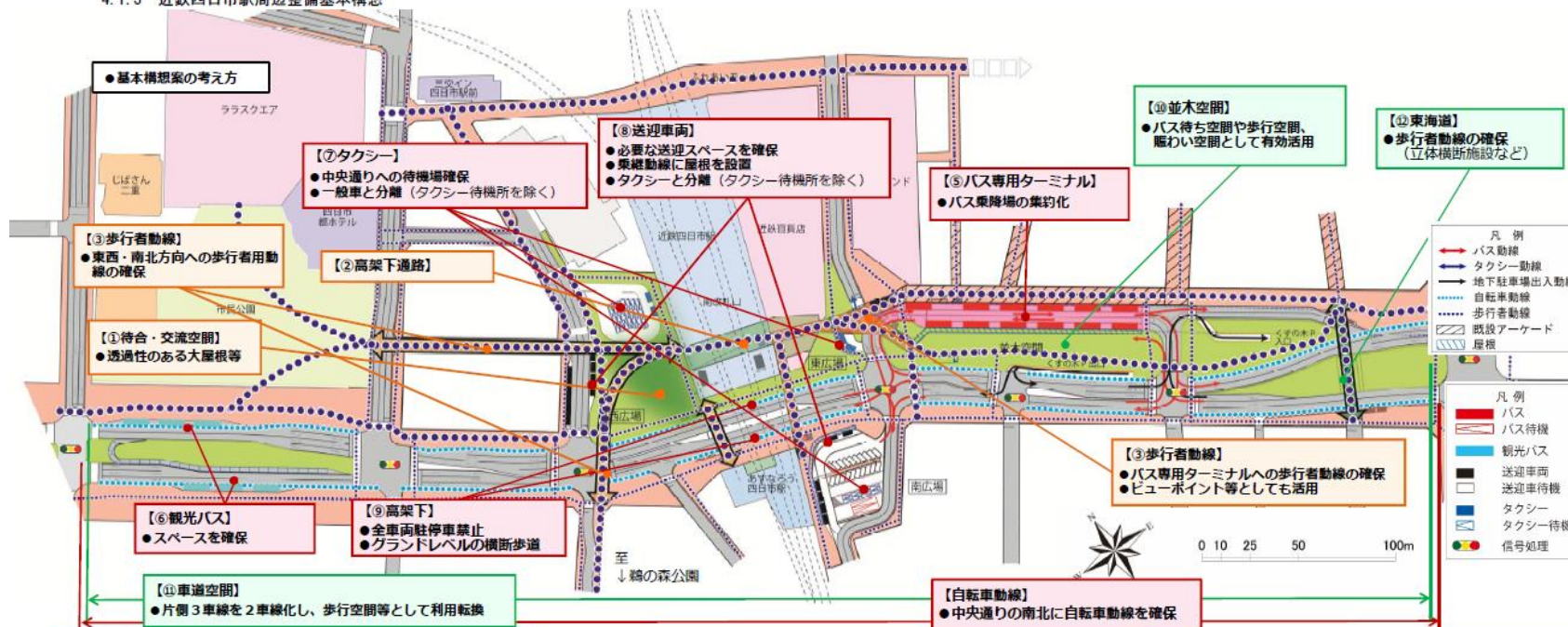
出典：天理駅前広場ココファンホームページ

(20) 生活拠点機能: 在来線停車駅の取組事例(天理駅)



(21) 生活拠点機能：在来線停車駅の取組事例(四日市バスタ構想)

4.1.3 近鉄四日市駅周辺整備基本構想



視点①「顔・賑わいづくり」に関わる 【基本的な考え方】

【①待合・交流空間】
 ●歩行者動線や待ち合わせ、憩いの場となる空間を確保し、市の顔・玄関口として賑わいのある駅前広場空間を創出し、駅周辺の回遊性を高めます。
 ●大屋根等の天候に左右されない施設を設置し、賑わい機能を高めます。

【②高架下通路】
 ●東西の広場空間と一体的に利用することで、東西の回遊性を高めます。

【③歩行者動線】
 ●駅からバス専用ターミナル・南広場への多くの乗り継ぎの利用者やまちへ移動する来訪者が、快適に移動できるよう、屋根・エスカレーター・エレベーターを備え、バリアフリーに対応し、ビューポイントとしても活用できる歩行者用デッキ等の設置を検討し、歩車分離を行います。
 ●市民公園や鶴の森公園方面へも回遊性向上を目的とした歩行者動線を確保します。

【④駅周辺】
 ●わかりやすい案内表示(サイン計画)により、まちの回遊性を高めます。

視点②「交通機能強化」に関わる 【基本的な考え方】

【⑤バス専用ターミナル】
 ●これまで3箇所に分散していたバス乗降場を中央通り北側車道部に集約し、初めて訪れた人にも分かりやすくするとともに、駅東側商店街前・市役所方面及び並木空間への回遊性を高めます。また、駅とバス専用ターミナルを結び歩行者用デッキにより乗継を円滑するとともに、乗継動線に雨対策の屋根を設置します。

【⑥観光バス】
 ●旅行者の需要に対応するため、市民公園前の中央通り南北2箇所に観光バス乗降場を配置します。

【⑦タクシー】
 ●駅、街からの乗車需要に対応するため、西広場・東広場の2箇所にタクシー乗降場を配置し、隔地にタクシー待機場を確保します。

【⑧送迎車両】
 ●駅東西からの送迎需要に対応するため、西広場・南広場の2箇所に安全に送迎できる乗降場を配置(ハンディキャップスペースや一時的な駐車スペースを含む)します。
 ●送迎車両スペースは南広場と西広場に面する道路の沿道に配置し、タクシー・バスと交錯しないようにします。

【⑨高架下】
 ●円滑な道路交通を確保するため、路肩への駐車車を禁止します。
 ●周辺交通の妨げにならないよう留意し、グラウンドレベルの横断歩道の設置を検討します。

【自転車動線】
 ●中央通りの南北に自転車動線を確保します。

視点③「空間の魅力向上」に関わる 【基本的な考え方】

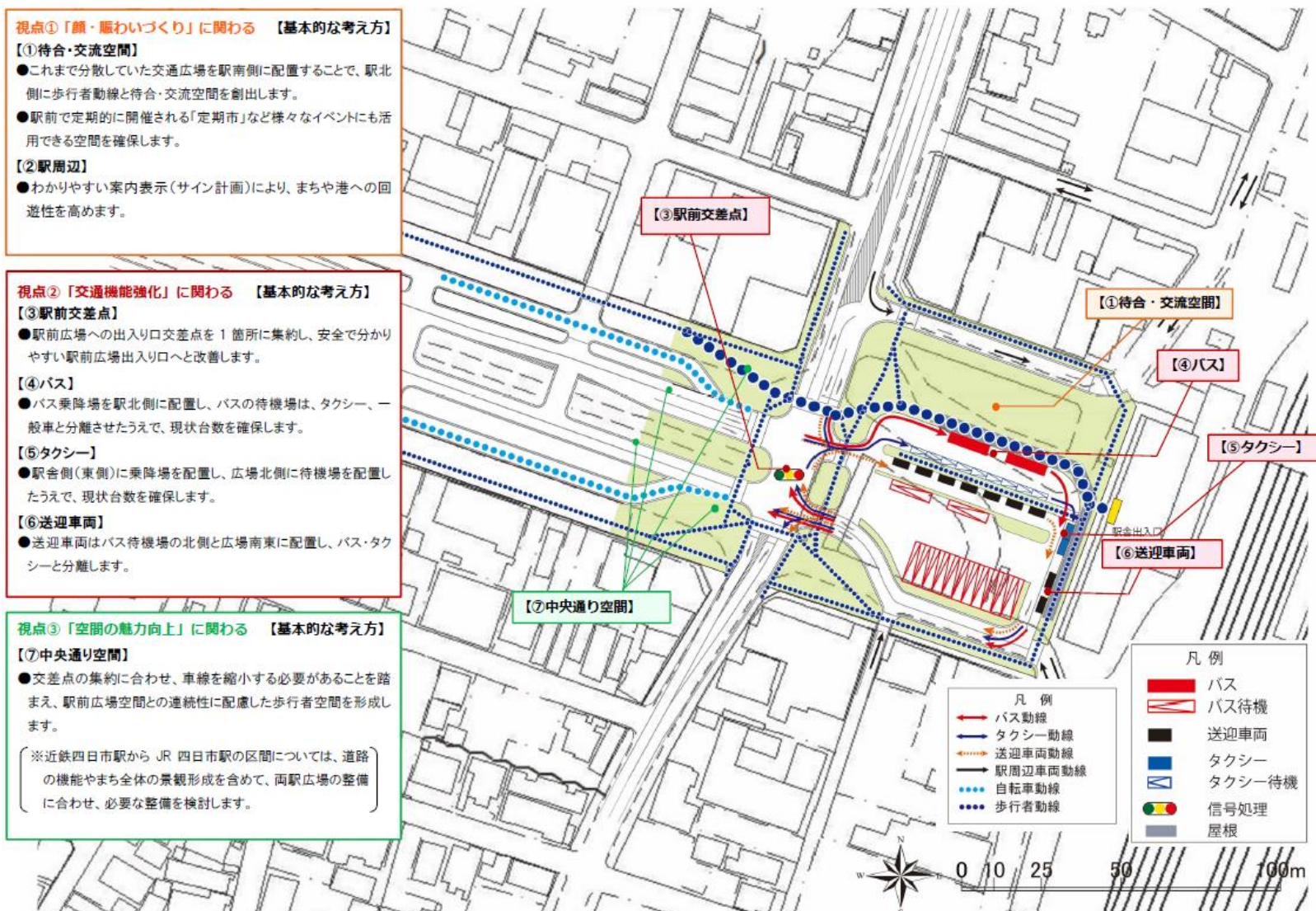
【⑩並木空間】
 ●活用されていない橋の並木空間をバス待ち空間や歩行空間、賑わい空間として有効活用するとともに、まちの景観の軸としての一体的な空間を形成します。

【⑪車道空間】
 ●現状の片側3車線を2車線(西浦通り～国道1号)にし、歩行空間等とし利用転換するとともに、駅東側の車道を南側に集約し、東広場とバス専用ターミナル・並木空間の一体性を高めるとともに、南北の横断を容易にします。

【⑫東海道】
 ●デザインにも配慮した歩道橋等による歩行者動線を確保し、道路空間の魅力を高めます。

(21) 生活拠点機能：在来線停車駅の取組事例(四日市バスタ構想)

4.2.2 JR 四日市駅周辺整備基本構想



視点①「顔・賑わいづくり」に関わる 【基本的な考え方】

【①待合・交流空間】

- これまで分散していた交通広場を駅南側に配置することで、駅北側に歩行者動線と待合・交流空間を創出します。
- 駅前で定期的に関催される「定期市」など様々なイベントにも活用できる空間を確保します。

【②駅周辺】

- わかりやすい案内表示(サイン計画)により、まちや港への回遊性を高めます。

視点②「交通機能強化」に関わる 【基本的な考え方】

【③駅前交差点】

- 駅前広場への出入口交差点を1箇所に集約し、安全で分かりやすい駅前広場出入口へと改善します。

【④バス】

- バス乗降場を駅北側に配置し、バスの待機場は、タクシー、一般車と分離させたうえで、現状台数を確保します。

【⑤タクシー】

- 駅舎側(東側)に乗降場を配置し、広場北側に待機場を配置したうえで、現状台数を確保します。

【⑥送迎車両】

- 送迎車両はバス待機場の北側と広場南東に配置し、バス・タクシーと分離します。

視点③「空間の魅力向上」に関わる 【基本的な考え方】

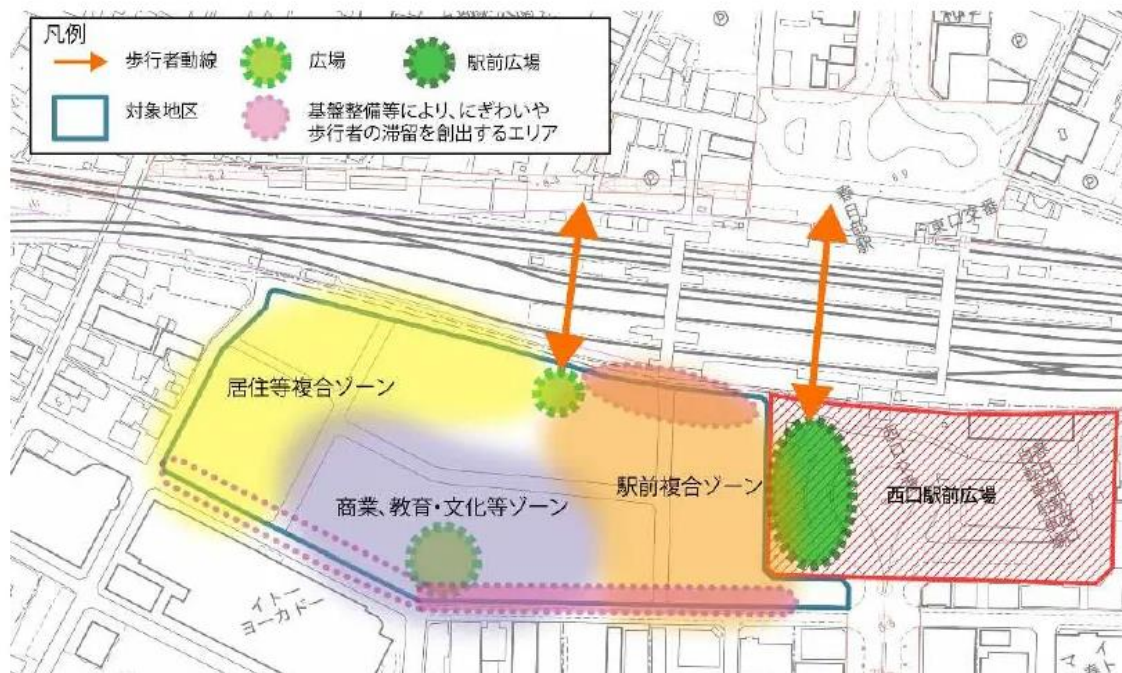
【⑦中央通り空間】

- 交差点の集約に合わせ、車線を縮小する必要があることを踏まえ、駅前広場空間との連続性に配慮した歩行者空間を形成します。

〔※近鉄四日市駅から JR 四日市駅の区間については、道路の機能やまち全体の景観形成を含めて、両駅広場の整備に合わせ、必要な整備を検討します。〕

凡例	
→ (赤)	バス動線
→ (青)	タクシー動線
→ (黒)	送迎車両動線
→ (黒点線)	駅周辺車両動線
→ (青点線)	自転車動線
→ (赤点線)	歩行者動線
■ (赤)	バス
■ (赤斜線)	バス待機
■ (黒)	送迎車両
■ (青)	タクシー
■ (青斜線)	タクシー待機
● (黄赤)	信号処理
■ (黒)	屋根

(22) 生活拠点機能: 在来線停車駅の取組事例(春日部駅)



- | | |
|--|---|
| <p>にぎわい・商業</p> <ul style="list-style-type: none"> ● イベント可能なくつづげる広場 ● モノを売るだけではなく機能複合的な商業空間 ● 既存の大型商業施設と競合しない店舗 (例: 手づくり作家の店) ● 雑多な雰囲気があるのも面白い | <p>集まる・学ぶ</p> <ul style="list-style-type: none"> ● アート・カルチャー ● 学校 ● 友人と集まりおしゃべりができる場所 |
| <p>スポーツ・健康</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ジム ● ジョギングや散歩のできる屋上施設 ● 散歩のできる遊歩道 ● クリニック | <p>その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ● モビリティ拠点 (例: レンタサイクル・キックボード・バイク、小型巡回バス乗り場、お買い物タクシー) ● クレヨンしんちゃん施設 |

- ・ 多様な世代が繰り返し訪れたくなるよう、春日部らしい魅力的な機能・空間へ
- ・ 東武鉄道の乗換駅である交通利便性を活かし、商業・業務、教育・文化など、多様な都市機能の結節地点として、人々の集い・交流を促進する拠点へ

参考イメージ



境南ふれあい広場公園 (武蔵野市)



下北沢ポーナストラック (世田谷区)



ふくまる通り 57 (大阪市福島区)



(22) 生活拠点機能: 在来線停車駅の実例(春日部駅)

地区全体の基盤整備・空間イメージ

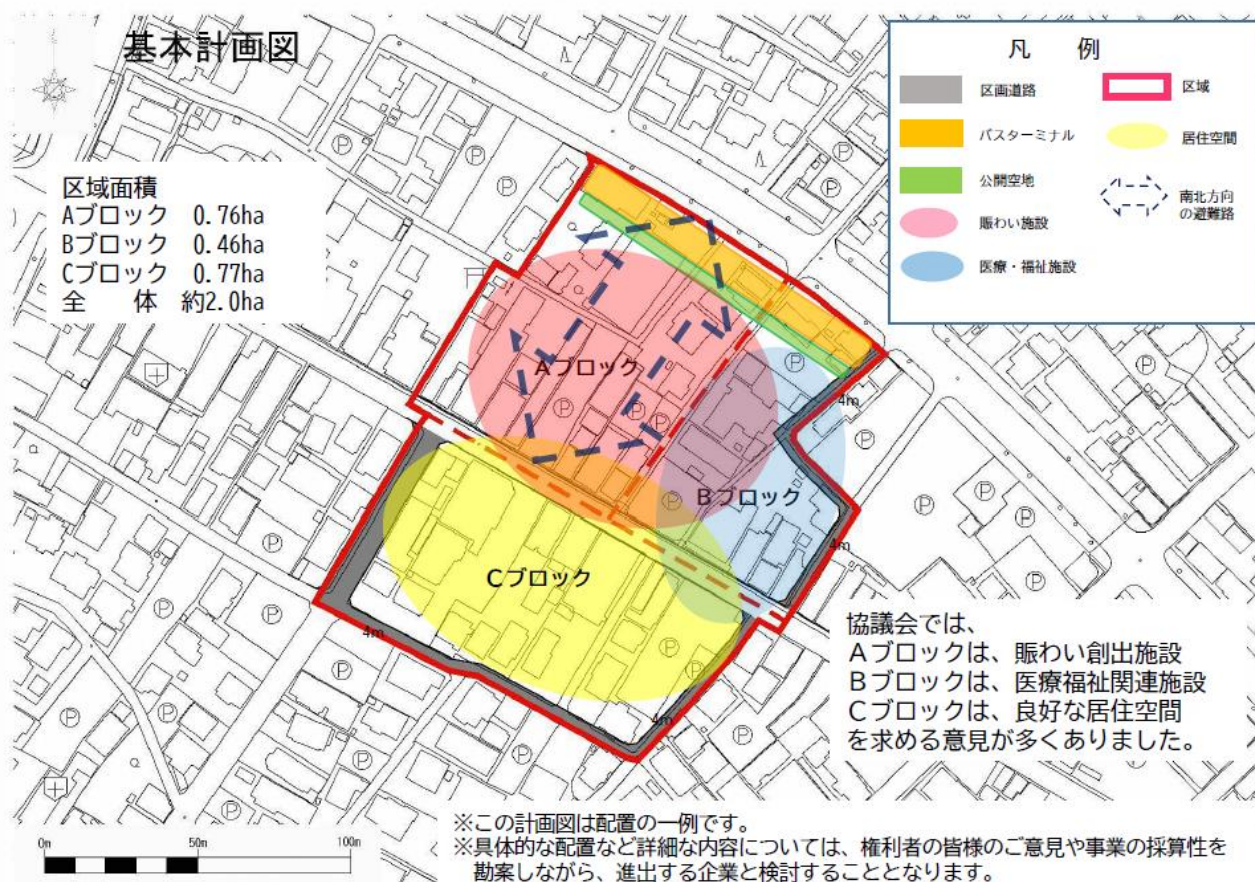


※建物・植栽等、あくまでイメージです

(23) 生活拠点機能:在来線停車駅の取組事例(久喜駅)

(1) 基本計画案について

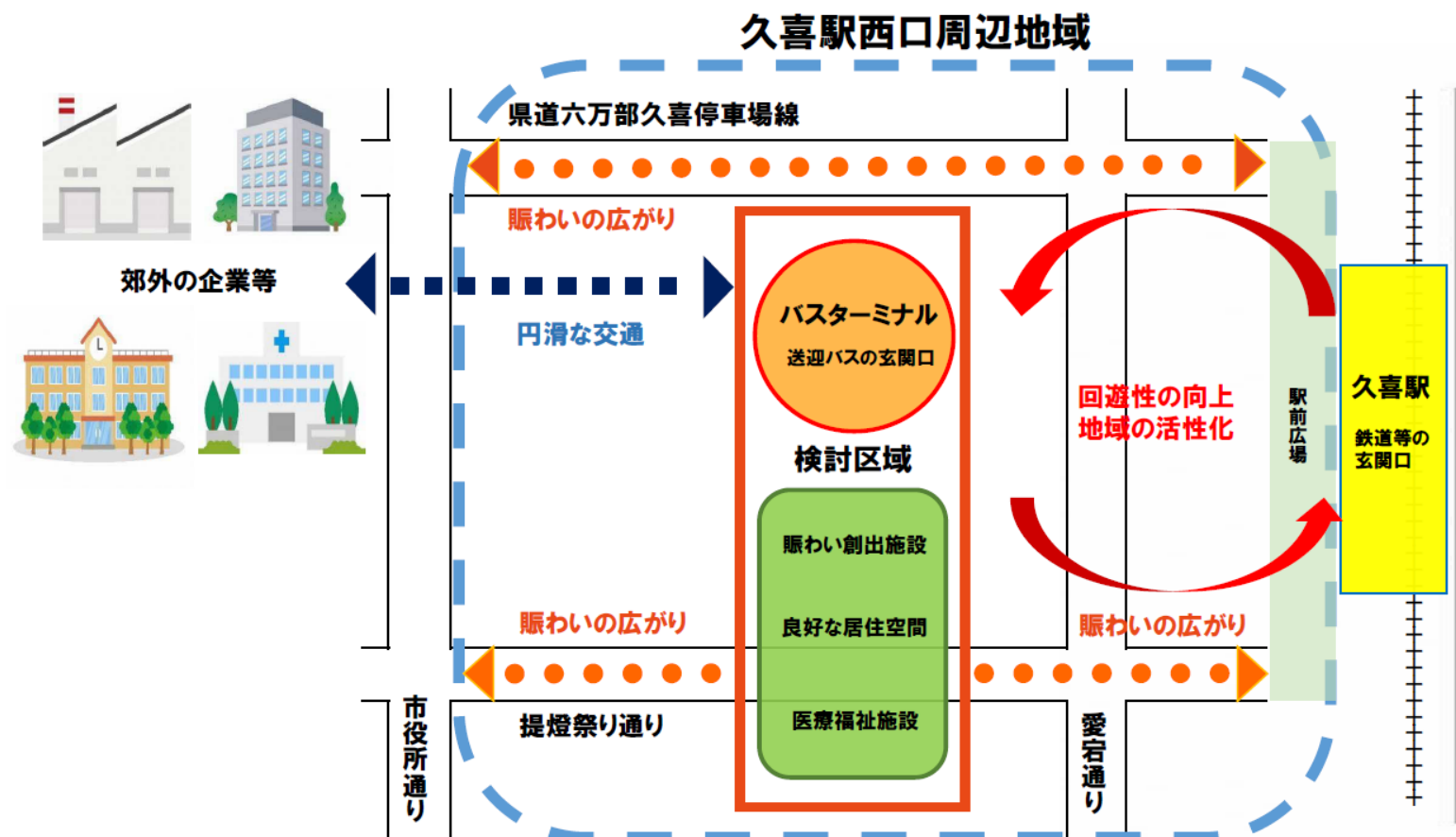
⑥将来の構想 (基本計画図)



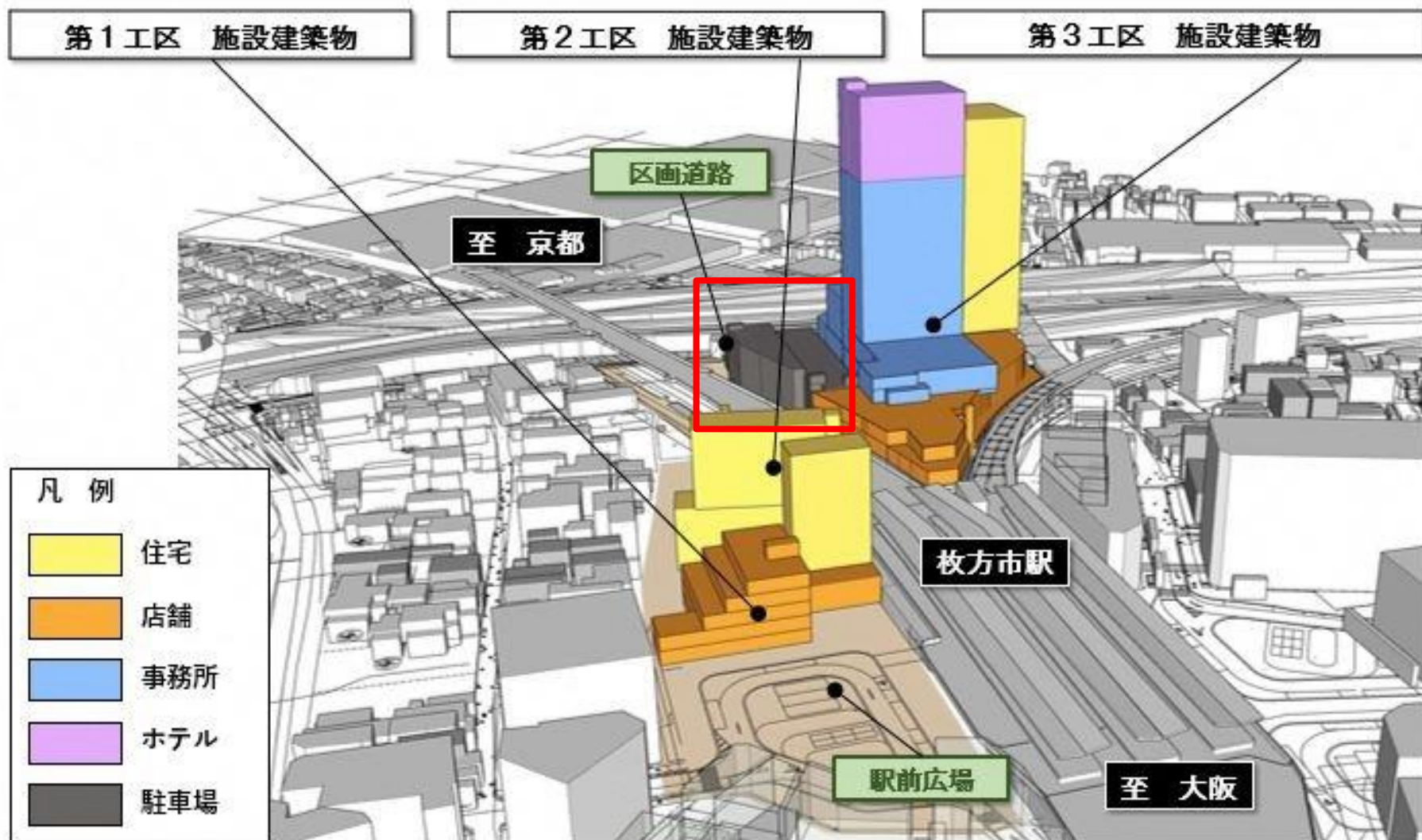
(23) 生活拠点機能: 在来線停車駅の取組事例(久喜駅)

(1) 基本計画案について

⑤ 将来の都市構造



(24) 生活拠点機能: 在来線停車駅の取組事例(枚方市駅)



※西側（枚方ピオルネ側）から再開発区域を見た鳥瞰イメージ図です。

※建物のボリューム感を表したイメージであり、デザイン・色等の詳細は今後の設計により決定します。

(24) 生活拠点機能: 在来線停車駅の取組事例(枚方市駅)

【参考となるポイント】

- ・ 複合施設「ステーションヒル枚方」に併設する、地域の交通インフラを支える立体駐車場(456台、バイク83台)



出典：大和リース株式会社

(1) 経済産業政策の新機軸 【令和6年6月】

- **マクロ環境変化**（地政学的リスク拡大、世界的インフレ、安い国日本、構造的人手不足等）と**産業政策強化**があいまって、足下で「潮目の変化」が発生。
- 「**ミッション志向の産業政策（8分野）**」と「**社会基盤（OS）の組換え（5分野）**」を通じて、**①国内投資の拡大、②イノベーションの加速、③国民の所得向上の3つの好循環**を実現。

➤ **ミッション志向の産業政策（8分野）**

世界的な社会課題を起点に、**人口減少下でも中長期的に拡大する国内需要**を開拓。海外含め需給両面から施策を継続実施することで世界水準の戦略投資を加速。**政府支援は、国富を拡大する「国の戦略投資」**。

<ミッション>

- **GX**：今後10年で150兆円超の官民投資、そのために20兆円規模の政府支援。
- **DX**：デジタル化による新たなサービスへの需要が創出、ソフトウェアを含む設備投資が増加。例えば、2030年までに国内で半導体を生産する企業の合計売上高（半導体関連）15兆円超を目指す。
- **経済安全保障**：自律性向上、優位性・不可欠性確保、国際秩序維持
- **健康**：2050年に公的保険外サービス77兆円
- **レジリエンス**：2050年に適応市場が途上国で約70兆円に成長。
- **バイオものづくり**：2030年時点で国内外で総額92兆円の市場規模。
- **資源自律経済**：2030年に80兆円、2050年に120兆円のサーキュラーエコノミー市場を実現。
- **地域の包摂的成長**：可処分所得/時間の向上等を通じ希望出生率を1.8に回復、将来的には更なる希望向上へ

➤ **社会基盤（OS）の組換え（5分野）**

ミッションの実現には、個別産業政策を補完するものとして、**テーマ横断的な経済社会構造の基盤整備**も必要。個別ミッション範囲外でも、国内投資・イノベーション・所得向上の3つの好循環に貢献。

<社会基盤（OS）>

- **人材**
物価上昇を超える賃上げの持続的な実現
- **スタートアップ・イノベーション**
スタートアップへの投資額を今後5年で10倍
- **価値創造経営**
日本の代表的企業がPBR1倍超えとなる割合を2030年に8割に
- **日本社会のグローバル化**
2030年に対内直接投資残高を80兆円、早期に100兆円に
- **EBPM・データ駆動型行政**

(2) グリーン成長戦略

- 温暖化への対応を、経済成長の制約やコストとする時代は終わり、「成長の機会」と捉える時代に突入している。
- 実際に、研究開発方針や経営方針の転換など、「ゲームチェンジ」が始まっている。この流れを加速すべく、グリーン成長戦略を推進する。
- 「イノベーション」を実現し、革新的技術を「社会実装」する。これを通じ、2050年カーボンニュートラルだけでなく、CO₂排出削減にとどまらない「国民生活のメリット」も実現する。

2050年に向けて成長が期待される、14の重点分野を選定。

・ 高い目標を掲げ、技術のフェーズに応じて、実行計画を着実に実施し、国際競争力を強化。 ・ 2050年の経済効果は約290兆円、雇用効果は約1,800万人と試算。



政策を総動員し、イノベーションに向けた、企業の前向きな挑戦を全力で後押し。

- 1 予算**
 - グリーンイノベーション基金（2兆円の基金）
 - 経営者のコミットを求める仕掛け
 - 特に重要なプロジェクトに対する重点的投資
- 2 税制**
 - カーボンニュートラル投資促進税制（最大10%の税額控除・50%の特別償却）
- 3 金融**
 - 多排出産業向け分野別ロードマップ
 - TCFD等に基づく開示の質と量の充実
 - グリーン国際金融センターの実現
- 4 規制改革・標準化**
 - 新技術に対応する規制改革
 - 市場形成を見据えた標準化
 - 成長に資するカーボンプライシング
- 5 国際連携**
 - 日米・日EU間の技術協力
 - アジア・エネルギー・トランジション・イニシアティブ
 - 東京ビヨンド・ゼロ・ウィーク
- 6 大学における取組の推進等**
 - 大学等における人材育成
 - カーボンニュートラルに関する分析手法や統計
- 7 2025年日本国際博覧会**
 - 革新的イノベーション技術の実証の場（未来社会の実験場）
- 8 若手ワーキンググループ**
 - 2050年時点での現役世代からの提言

(3) GX2040ビジョン

「GX2040ビジョン」とは、日本が2040年までに**脱炭素社会**と**持続的な経済成長**を両立させるための**長期戦略**

1. GX2040ビジョンの全体像

- ロシアによるウクライナ侵略や中東情勢の緊迫化の影響、DXの進展や電化による電力需要の増加の影響など、**将来見通しに対する不確実性が高まる中、GXに向けた投資の予見可能性を高めるため、より長期的な方向性を示す。**

2. GX産業構造

- ①**革新技术をいかした新たなGX事業が次々と生まれ、②フルセットのサプライチェーンが、脱炭素エネルギーの利用やDXによって高度化された産業構造の実現を目指す。**
- 上記を実現すべく、イノベーションの社会実装、GX産業につながる市場創造、中堅・中小企業のGX等を推進する。**

3. GX産業立地

- 今後は、脱炭素電力等のクリーンエネルギーを利用した製品・サービスが付加価値を生むGX産業が成長をけん引。**
- クリーンエネルギーの地域偏在性を踏まえ、効率的、効果的に「新たな産業用地の整備」と「脱炭素電源の整備」を進め、地方創生と経済成長につなげていくことを目指す。**

4. 現実的なトランジションの重要性と世界の脱炭素化への貢献

- 2050年CNに向けた取組を各国とも協調しながら進めつつ、現実的なトランジションを追求する必要。**
- AZEC等の取組を通じ、世界各国の脱炭素化に貢献。**

8. GXに関する政策の実行状況の進捗と見直しについて

- 今後もGX実行会議を始め適切な場で進捗状況の報告を行い、必要に応じた見直し等を効果的に行っていく。

5. GXを加速させるための個別分野の取組

- 個別分野（エネルギー、産業、くらし等）について、**分野別投資戦略、エネルギー基本計画等に基づきGXの取組を加速する。**
- 再生材の供給・利活用により、排出削減に効果を発揮。**成長志向型の資源自律経済の確立**に向け、**2025年通常国会で資源有効利用促進法改正案提出**を予定。

6. 成長志向型カーボンプライシング構想

- 2025年通常国会でGX推進法改正案提出**を予定。
- 排出量取引制度の本格稼働（2026年度～）**
 - 一定の排出規模以上（直接排出10万トン）の企業は業種等問わずに一律に参加義務。
 - 業種特性等を考慮し**対象事業者に排出枠を無償割当て。**
 - 排出枠の上下限価格を設定し予見可能性を確保。**
- 化石燃料賦課金の導入（2028年度～）**
 - 円滑かつ確実に導入・執行するための所要の措置を整備。

7. 公正な移行

- GXを推進する上で、**公正な移行の観点から、新たに生まれる産業への労働移動等、必要な取組を進める。**

(4) 地方創生2.0基本構想 【令和7年6月閣議決定】

主な施策

安心して働き、暮らせる 地方の生活環境の創生

- 地域暮らしサービス拠点構想、ドローンや自動配送ロボットを活用した生活必需品の物流、「地域協同プラットフォーム」の構築
- 全世代・全員活躍型「生涯活躍のまち」(日本版CCRC2.0)の展開
- 「交通空白」の解消等に向けた地域交通のR・デザインの全面展開

稼ぐ力を高め、付加価値 創出型の新しい地方経済の創生

- 農林水産業の未来を創るスマート技術の開発・普及促進
- 中堅・中小企業に対する地域の支援体制の構築
- 文化・スポーツを活かした高付加価値化の取組の強化
- 再生可能エネルギーの導入による地域脱炭素の推進

人や企業の地方分散

- 政府関係機関の地方移転
- 本社機能の地方分散
- 地方移住の更なる促進【若者や農林水産業、エッセンシャルワーカーへの支援を強化】・二地域居住の促進

新時代のインフラ整備と AI・デジタルなどの 新技術の徹底活用

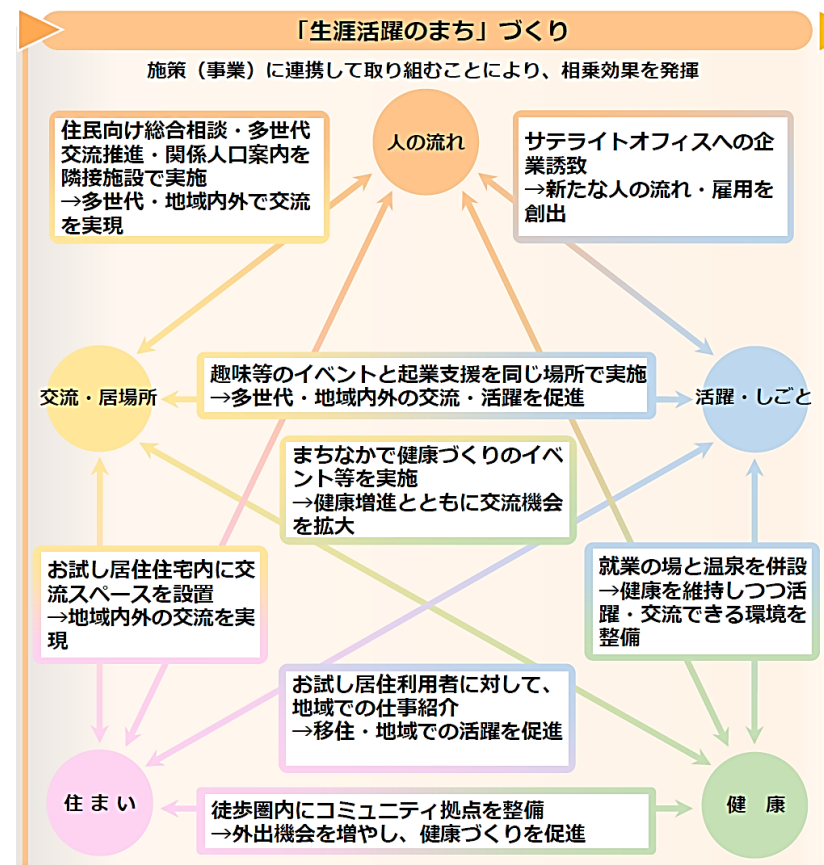
- GX産業立地の推進
- 産業用地・産業インフラの確保
- デジタルライフラインの整備

広域リージョン連携

- 都道府県域を超える「広域リージョン連携」の枠組みの創設
- 広域地方計画等に基づく「シームレスな拠点連結型国土」の実現

(5) 日本版CCRC2.0

- 国は地方創生2.0基本構想において、日本版CCRC2.0を重点施策として位置づけ、年齢や障害の有無を問わず多様な人々が集い、各自が持つ能力を希望に応じて発揮し、生きがいを持って暮らす小規模・地域共生ホーム型CCRC (Continuing Care Relation Community)を推進している



CCRC 地方創生総合戦略での10年を振り返る

第1期：「生涯活躍のまち」⇒**高齢者の地方移住**

第2期：「全世代・全員活躍型 生涯活躍のまち」

⇒**地元基点の居場所と役割のある多世代コミュニティ**

ごちゃまぜのコミュニティ

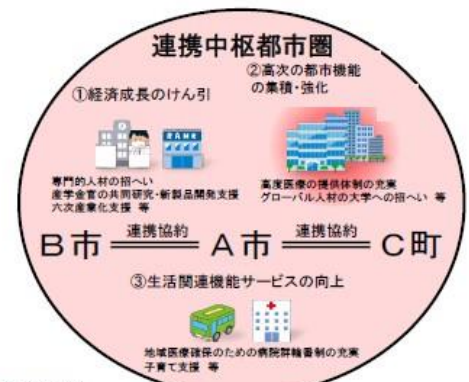
期間	2015年-2019年	2020年-2024年
主語	東京圏の高齢者	地元住民 全世代及び関係人口
目的	地方移住,介護問題解決	居場所と役割のある多世代コミュニティ
拠点	サービス付高齢者住宅	地域交流拠点（サ高住ありきでない） ①交流・居場所 ②活躍・しごと ③住まい ④健康 ⑤ひとの流れ
自治体	2015年 202	2020年 421

(6) 連携中枢都市圏構想

- 人口減少・少子高齢社会において、地域を活性化し経済を持続可能なものとし、国民が安心して快適な暮らしを営むことを目的とする
- 相当規模と中核性を備える圏域の中心都市が近隣の市町村と連携し、コンパクト化とネットワーク化により「経済成長のけん引」「高次都市機能の修正・強化」「生活関連機能サービスの向上」を行い、活力ある社会経済を維持するための拠点を形成

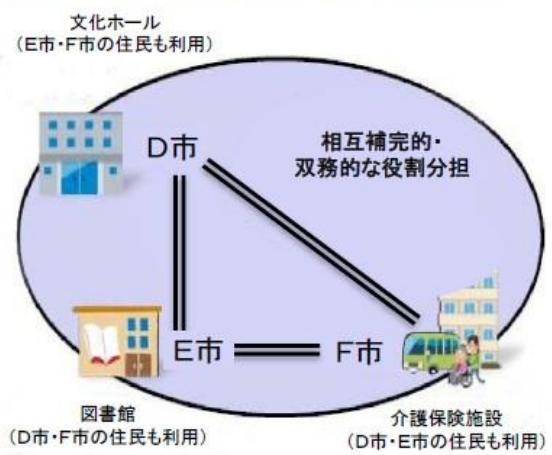
連携中枢都市圏等

広域的な産業政策等の取組に加え、施設・インフラや専門人材の共同活用による生活機能の確保、広域的なまちづくりなど、**合意形成が容易ではない課題にも対応し、取組を深化させていくことが必要**



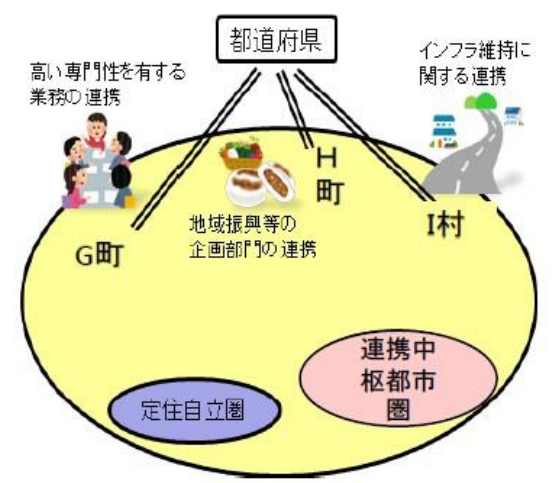
連携中枢都市圏等以外の市町村間の広域連携

核となる都市がない地域や三大都市圏においても、安定的・継続的な広域連携による生活機能の確保等の取組が必要



都道府県による市町村の補完・支援

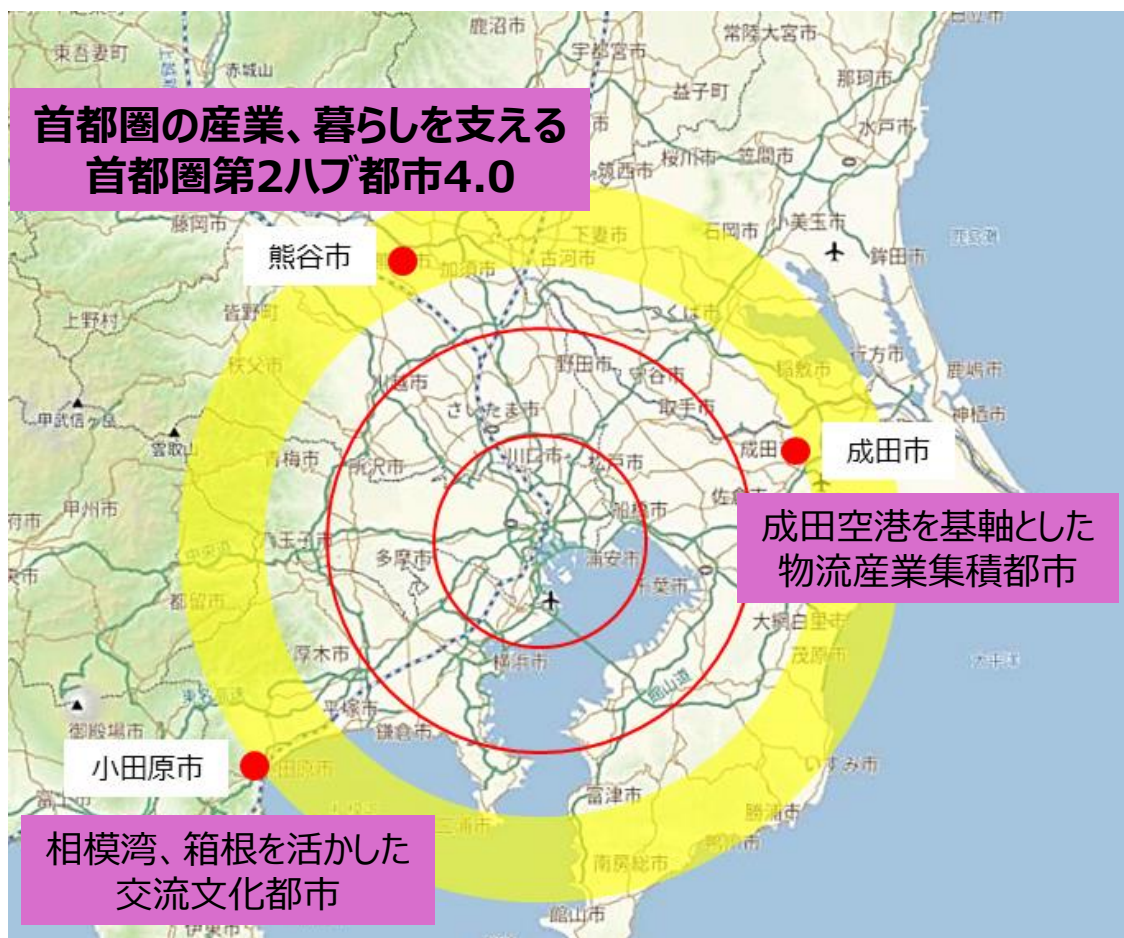
個々の市町村の規模・能力や市町村間の広域連携の取組状況に応じて、これまで以上にきめ細やかな都道府県による補完・支援が必要



※連携中枢都市圏等：
 連携中枢都市圏（指定都市又は中核市かつ昼夜間人口比率おおむね1以上の市を中心とする圏域）
 定住自立圏（人口5万程度以上かつ昼夜間人口比率1以上の市を中心とする圏域）

【参考】首都圏を支えてきた熊谷市、成田市、小田原市の比較

- 熊谷市、千葉市、小田原市は東京から見て同距離にあり、近世～近代～現代において首都圏との連携関係を継続的に持ってきた地域である
- 近未来(将来)は、それぞれの地域の独自性を活かした都市経営を推進し、且つ首都圏を支える連携関係、役割を継続的に維持するものと想定される



- 1.0 ~近世(~江戸時代)
- 2.0 近代(明治~戦前、約50年)
- 3.0 現代(戦後、約80年)
- 4.0 近未来

- 熊谷市、小田原市、成田市は近世、近代において交通の要衝、独自文化があり、食料供給を担ってきた
- 「現代」は労働力供給のほか、産業立地が進み、経済成長期を支え、首都圏との連携関係を持ち、日本の成長を支えてきた
- 「近未来(将来)」において、各自治体は左図に示した方向性の都市経営を推進し、且つ首都圏を支える連携関係、役割は継続的に維持するものと想定される

【参考】各都市の歴史から見た役割・位置づけ

	～近世	近代	現代	近未来に向けた現状
熊谷市	<ul style="list-style-type: none"> 中山道六十九次のうち「熊谷宿」として栄えた 中山道、秩父街道の分岐点に位置し、秩父絹や農産物が取引される商業拠点 荒川、利根川を使った舟運による物資輸送が江戸と熊谷を結ぶ 関東最大級の祇園祭「熊谷うちわ祭り」は江戸中期(1750年)に始まる 	<ul style="list-style-type: none"> 高崎線(上野～熊谷)が開通、北関東の玄関口としての地位を確立するほか、秩父鉄道が開業し、秩父地方や荒川上流と東京を結ぶ中継地点となった 養蚕が盛んで輸出産業を支えたほか、米、麦、野菜等、鉄道輸送と結びつき、東京への農産物供給拠点として成長 陸軍飛行学校、軍需工場が集積、軍需・工業の拠点 	<ul style="list-style-type: none"> 埼玉県北部の行政、商業、文化の中核都市として、東京に依存しない経済圏を構築 製造業、卸売業、農業がバランスよく発展し、東京をはじめ近郊の消費地のための物流・産業拠点としての役割を担う 上越新幹線(東京-熊谷、30分)、高崎線、秩父鉄道、国道17号、複数の高速道ICへのアクセス等、北関東と東京を結ぶ交通の要衝 	<ul style="list-style-type: none"> テレワークの普及により、東京一極集中の緩和と地方分散の受け皿に 首都圏近郊で、北関東の玄関口を活かし、物流やデータセンター等の拠点化の可能性を持つ 東京への食料供給拠点の役割は持続 脱炭素社会に向けた電力供給の可能性を持つ
成田市	<ul style="list-style-type: none"> 成田山新勝寺の門前町として、信仰と娯楽の一大観光地 江戸と下総東部(佐倉、香取、銚子)をつなぎ、交通の結節点 	<ul style="list-style-type: none"> 陸軍練兵場や成田飛行場が置かれ、東京防衛の外郭として機能 肥沃な農地帯で、東京への農産物供給地として重要な位置づけ 	<ul style="list-style-type: none"> 成田国際空港の開港(1978年)により、国際ゲートウェイとして、東京の国際都市機能を支えてきた 航空関連産業、物流、ホテル等が集積し、広域的に東京の機能を補完 成田エクスプレス、京成スカイライナー(東京-成田空港、約60分)、東関道 	<ul style="list-style-type: none"> 成田空港、周辺の貨物ターミナルで構成される国際物流拠点 外資系企業の本拠地や航空関連専門学校、研修機関が集積 インバウンド需要の高まりによって、訪日観光の入り口としての役割拡大 成田山新勝寺を中心に国内外観光客が訪れる「観光都市」として、東京のサブ観光ハブの位置づけ
小田原市	<ul style="list-style-type: none"> 北条氏が長らく関東一円を支配 東海道五十三次の中で規模の大きい宿場町として、江戸と上方を結ぶ最重要幹線のハブだった 箱根関所による人の往来の統制を担い、江戸社会秩序を支える行政拠点 相模湾の水産物、かまぼこや足柄・箱根周辺の農産物は江戸に供給 	<ul style="list-style-type: none"> 小田原、箱根は保養地、温泉地として政財界人の別荘地が形成 東海道線、小田急線の開通により、東京と関西を結ぶ重要拠点に 軍需関連工場、研究所等の拠点が置かれ、東京の空襲リスクを見込んだ代替・補完拠点 	<ul style="list-style-type: none"> 食品、製紙、電機等の向上が進出、東京周辺の工業集積の一部を支える補完的な工場地域として機能 首都圏通勤圏の外延部としてベッドタウン化が進展 東海道新幹線(東京-小田原、30分)、東海道線、小田急線、国道1号、東名道、小田原厚木道路 	<ul style="list-style-type: none"> テレワークの普及により、東京一極集中の緩和と地方分散の受け皿に 週末観光、温泉、自然体験等、国内外観光客が訪れる「観光都市」として機能 都市圏である東京に対する防災・緊急拠点としての役割を担う

■ 参考：企業立地に関する土地利用の先進事例(行田市)

・ 行田市は「企業提案型による企業誘致」として、都市計画法第34条第12号の開発許可制度を用いた企業誘致に注力している。企業誘致の促進に向けて、以下の2つのポイントを実施

- ① 令和6年度に都市計画マスタープランにおける「産業系土地利用検討ゾーン」(右図)の対象地域を市内全域に創出し、市街化調整区域の開発促進の可能性を拡大
- ② 企業の立地のニーズに基づいて、開発規模を「概ね1ha以上」から「概ね3,000平方メートル以上」へ、道路基準を「9m以上の沿線(歩道あり)」から「9m以上の沿線(歩道なし)」へ変更するなどの開発要件を緩和

企業提案型の企業立地

「企業提案型による企業立地」の概要

区域 **行田市都市計画マスタープラン**に位置付けられた産業系土地利用検討ゾーン

規模 **概ね3,000m²以上**の一団地

用途 

立地に関する **3 Point**

- Point 1** 土地利用 **自由**
産業団地より小規模でオーダーメイドに対応※3
- Point 2** 申請手続き期間 **早い**
約10ヶ月で工事着手が可能
- Point 3** 土地の取得費 **安価**
市内の土地の平均価格は約11万円/坪

※1 第二産業地域に立地可能な倉庫・工場であること。 ※2 小売業の店舗(1棟当たり約3,000㎡未満)、飲食店、または併設施設(併設面積の合計が1万㎡以下)であること。 ※3 詳細な内容は個別申請にて対応。

企業提案型の企業立地

スピーディな申請期間

事前確認申請書提出後、行政手続き期間**約10ヶ月**で工事着手

約1カ月間 事前確認
約2カ月間 本申請
約3カ月間 区域指定
約4カ月間 開発許可申請

工事着手

手続きの期間中、企業誘致課が**サポート**します！

※1 予定する開発地内のすべての地権者が同意していること及び、周辺街区への開発がスムーズになることが必要です。
※2 農用地区域(農地、中耕、1種農地)開発が認められる場合を除く。※3 農用地区域内の内、排水基準3m以上の区域は対象外となります。

企業提案型の企業立地

都市計画マスタープランを改訂

産業系土地利用検討ゾーン
※道路幅員9m以上
※国道、市幹線道路沿線



住宅地
商業業務地
生工業用地
工業地
集落地
農地
公園・緑地
運路
鉄道
住居系土地利用検討ゾーン

市内全域に対象地域を創出

根拠法令等
都市計画法第34条第12号

市街化調整区域は、市街化を抑制すべき区域とされており、原則として建築物の建築が制限されている。この制限にかかわらず、都市計画法第34条第12号に基づいて**条例で指定する区域**においては、一定の基準を満たした上で、**条例で定める建築物**の建築が可能。

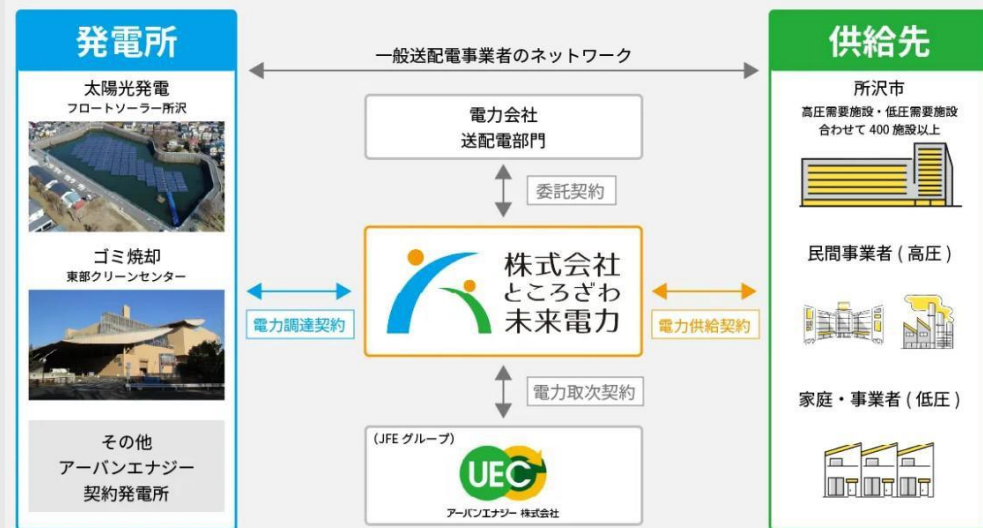
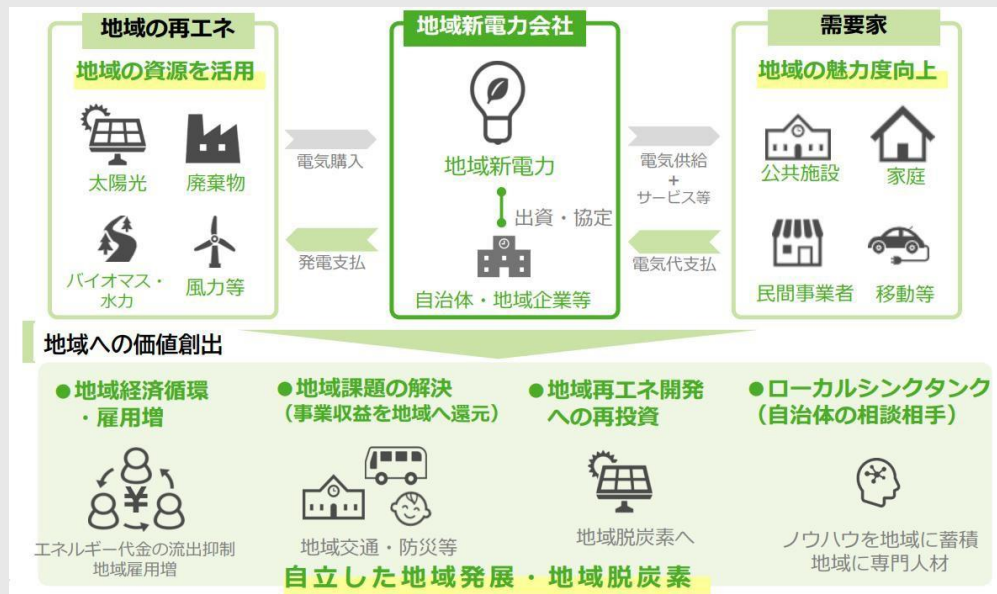
※1 条例で指定する区域とは、「行田市都市計画マスタープラン」において「産業系土地利用検討ゾーン」に位置付けられた区域です(上記の図参照)。
※2 条例で定める建築物とは、当該区域指定要件の用途に定められている建築物のことです(建築物の種類により、制限が異なる場合があります)。詳細はお問い合わせください。

出典：「行田市企業立地ガイド(パンフレット)」

■ 参考：地域新電力会社スキーム例

- 一般的な地域新電力会社は、再生可能エネルギーの地産地消、地域脱炭素の実現、地域課題解決事業などを実施
- 地域新電力会社の株主は自治体及び地域企業、電力会社が担うことが多い
- 2016年の電力小売り全面自由化以降、地域振興や脱炭素化の担い手として各地で地域新電力が設立された
- 経営不振に陥る地域新電力は、自前の電源の割合は少なく、不足分の電力調達を卸市場に頼り、電力価格高騰で仕入れ価格が販売価格を上回る「逆ざや」の状況が発生していた
- PPAやごみ焼却施設等を活用した電力供給によって、安定的な売電スキームを構築することが重要である
- また、地域新電力の運営については、地域外事業者にすべて外注するのではなく、地域人材が運営し、「地域の担い手」として地域脱炭素・地域創生に貢献する運営体制を構築することが重要である

出典：地域新電力の現状(2024年6月17日)・
ところざわ未来電力ホームページより抜粋



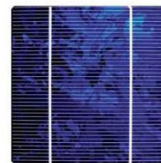
■ 参考：ペロブスカイト太陽電池の社会実装

- 熊谷市における再生可能エネルギーのポテンシャルは太陽光によるものが大半を占めているため、太陽光による発電効率を最大化していく取組みが求められる
- 地域企業や公共施設等に太陽光発電設備を導入する際には、築年数によって耐荷重制限をクリアできない場合もあり、太陽光発電設備を設置する適地に限りがあることが予想される
- 設置場所の制約を克服するために柔軟・軽量・高効率な太陽光発電設備の検討が必要となる
- 現在、京都大学化学研究所、(株)エネコートテクノロジーズ等によってペロブスカイト太陽電池の社会実装に向けた検討が進められている
- ペロブスカイト太陽電池の特徴としては、印刷技術で作製できる(低コスト製造)こと、フィルム状で軽く曲げられることが挙げられる
- これまでの研究成果として災害時用発電テントとして、円筒形太陽電池を開発
- 今後、ビニールハウス等の農業関連、ビル壁、道路法面などへの活用も期待される

参考：未来社会創造事業 第1回公開成果報告会資料より抜粋

次世代型太陽電池：ペロブスカイト太陽電池

従来：シリコン太陽電池



電力固定価格買取制度後、広く普及



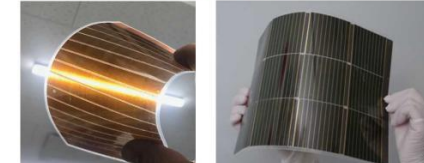
シリコン インゴット

原料の製造に高温・エネルギーを必要としCO₂も多く排出

高い光電変換効率(PCE) ~26%
(パナソニック、カネカなど)
高い耐久性、長寿命デバイス
製造コストが高い。

朝夕、曇り、
室内光など
低照度に弱い

印刷で塗って作れる太陽電池



ペロブスカイト太陽電池



軽い
< 2.5 g/w

厚さ：数百 nm
髪の毛の100分の1



低照度でも
高効率発電

- 印刷技術で作製できる
→ 低コストで製造
- フィルム状の太陽電池
→ 軽い&曲がる

「どこでも電源®」として社会実装：エネルギーの未来を変える



■ 参考：篠津北東部地区土地改良事業

○事業概要

- ・ (株)サラダボウル、ジャパン・ビジネス・サポート(有)、プリムローズ(株)、(株)橋本組、東急不動産(株)が連携し、白岡市篠津北東部地区において、次世代型施設園芸団地を整備

○農地エリア事業概要(農用地区域：約7.8ha)

- ・ 農業法人(株)サラダボウルによりAIなどの最先端技術を導入した農業を行う。東急不動産(株)は今後、農事業と再生可能エネルギー事業領域との連携や(株)サラダボウルが実施する農業への参画などを検討

○非農地エリア事業概要(非農用地区域：約2.8ha)

- ・ 東急不動産(株)が開発を行い、物流施設「(仮称)LOGI'Q白岡Ⅱ」を建設。圏央道や東北道のICから近い利便性の高さに加え、太陽光発電設備、蓄電池などを設置、再エネ100%電力「ReENEグリーンエネルギー」を供給



出典：東急不動産(株)、プリムローズ(株)ホームページ
流通研究所が編集

■ 参考：一般財団法人アグリオープンイノベーション機構(AOI機構)

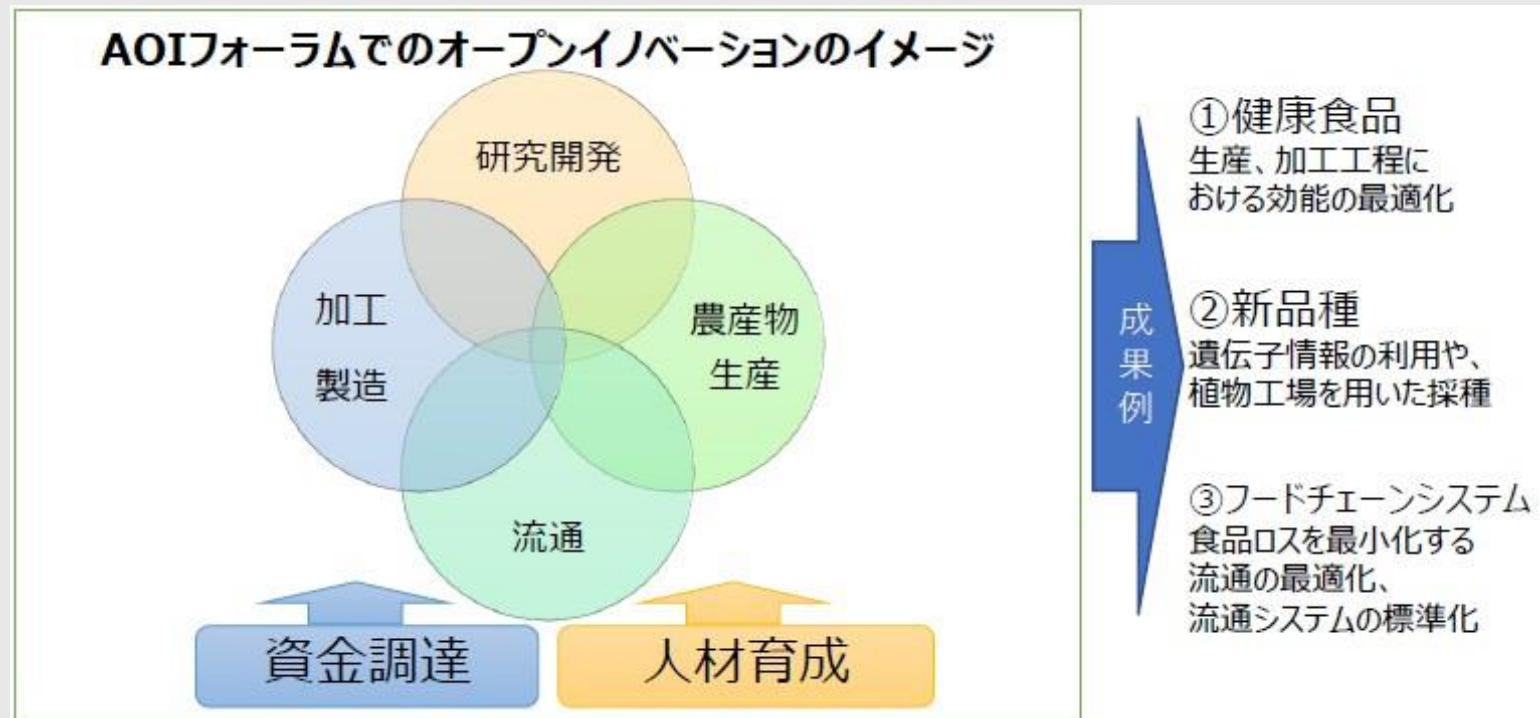
- 静岡県が全額出資した法人であり、農林水産業及び関連産業分野における革新的な技術開発及び事業化を複数の主体が協働し実現するオープンイノベーションにより産業の振興及び地域経済の発展に寄与することを目的に設立
- 農食健の各主体間のビジネスマッチング(連携調整、販路開拓、事業化、資金調達支援など)を行っている。このほか、AOIフォーラムの運営やフォーラムのPR活動を行っている。
- 金融機関や研究機関など多様な専門性を持つ人材をコーディネーターとして配置し、会員のよろず相談を受けている。



出典：AOI機構ホームページ

■ 参考：AOIフォーラム

- ・ 農業への先端技術の応用を目指す会員制のフォーラムとして立ち上げ、AOI機構が運営
- ・ 会員は県内という縛りはなく、全国から募集している(農業者も同様)
- ・ 製造業からIT企業まで様々な業種の会員がいる
- ・ 異業種の連携で新たなビジネス創出にむけて、AOIフォーラムの会員同士のマッチングと交流の場の提供を行っている
- ・ AOIフォーラムでは、会員向けのセミナーや会員同士の交流、マッチングの支援を行っているほか、会員のよろず相談を受けている。相談は同法人のコーディネーターが対応するが、対応が難しい場合は他のコーディネーターを紹介している



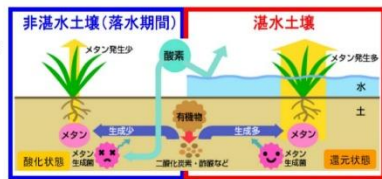
出典：AOI機構ヒアリング記録

■ 参考：農業におけるカーボンクレジットの取組事例

◆ 水稲「中干し期間延長」によるメタンガス発生量の低減

令和7年12月版 J-クレジット制度を活用して 稲作の「中干し期間延長」に取り組んでみませんか？

- 水田で発生するメタンとは？
- 水田では、水を張った状態で活発に働くメタン生成菌が、土壌中の有機物を原料に、温室効果ガスであるメタンを発生させます。
 - 中干しの期間を従来より1週間延長すれば、メタン生成菌の働きが抑えられ、メタン発生量を3割低減することができます。



(図の出典：農研機構)

- J-クレジット制度とは？
- 温室効果ガスの排出削減量・吸収量を国が認証し取引を可能とする制度です。農林漁業者は、クレジットの販売による収入が期待できます。

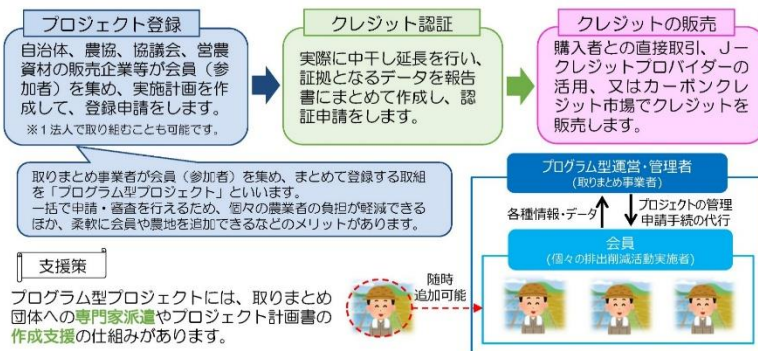


令和5年産より、中干し期間を直近2か年の実施日数より7日間以上延長し、所定の審査を受けることで、クレジット化することが可能になりました。

～クレジットの価値～

クレジットの売買に伴い、クレジット発出者（農林漁業者）には、販売による副収入、購入者（企業）には、企業活動に伴う温室効果ガスの削減、社会全体には気候変動の緩和等のメリットが生まれ、環境と経済の好循環を実現します。

➢ どうやって取り組む？



詳細はこちら

J-クレジット制度について

「中干し延長」取組の手引き



お問い合わせ先

【本省担当】
（J-クレジット制度について）
大臣官邸みどりの食料システム戦略グループ
地球環境対策室
ダイヤル：03-6744-2473
（中干し延長の方法論・
グリーンな栽培体系加速化事業について）
農産局農産政策部農業環境対策課
ダイヤル：03-3593-6495

【J-クレジット制度事務局】
※書類の書き方など実務的な相談
以下のリンク先、<各種お問い合わせ>に記載の
J-クレジット制度事務局までご連絡ください。
<https://japancredit.go.jp/contact/>

◆ 「バイオ炭」の農地施用による炭素を土壌に貯留

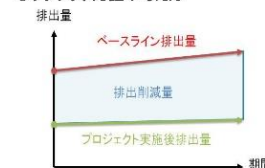
5 民間による資金循環を促す仕組み - J-クレジット制度① -

- J-クレジット制度は、温室効果ガスの排出削減・吸収量をクレジットとして認証する制度です（農林水産省・経済産業省・環境省が運営）。
- 本制度により、民間企業・自治体等の省エネ・低炭素投資等を促進し、クレジットの活用で国内の資金循環を促すことで環境と経済の両立を目指しています。

■ J-クレジット制度の仕組み

- ベースライン排出量（対策を実施しなかった場合の想定CO₂排出量）とプロジェクト実施後排出量との差である排出削減量を「J-クレジット」として認証
- 創出されたクレジットは、売却、経団連カーボンニュートラル行動計画の目標達成、カーボン・オフセットなど、様々な用途に活用可能
- クレジットの販売方法は、相対やカーボン・クレジット市場、仲介事業者を通した取引などによって販売

○クレジット認証の考え方



○取組の流れ（プログラム型）



■ 「バイオ炭の農地施用」のプロジェクト登録状況（2025年2月末時点）

登録承認時期	プロジェクト実施者	登録承認時期	プロジェクト実施者
2022年1月	(一社) 日本クレバジ協会	2025年1月	株式会社Chem. Eng. Lab.
2023年6月	株式会社TOWING	2025年1月	大山乳業農業協同組合
2024年1月	株式会社未来創陸部	2025年1月	シノムア/シノック
2024年1月	NITTOユニエーション株式会社	2025年1月	株式会社KCL
2024年3月	株式会社フイガー		

■ 「バイオ炭の農地施用」

- 2020年9月、「バイオ炭の農地施用」を対象とした方法論が策定。
- 本方法論は、バイオ炭を農地土壌へ施用することで、難分解性の炭素を土壌に貯留する活動を対象。

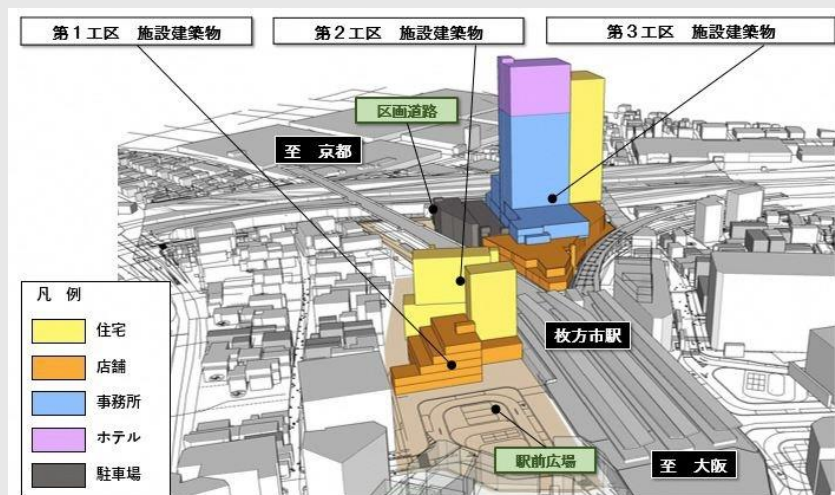
適用条件	
条件1	バイオ炭を、農地法第2条に定める「農地」又は「採草放牧地」における私営の土壌に施用すること。
条件2	腐食しない水準に管理された膨脹表度の下、350℃以上の温度で焼成されていること。
条件3	バイオ炭の原料として木材を使用する場合は、国内産のものであること。
条件4	バイオ炭の原料は、未利用の単位材などに利用用途がないものであること。（燃料用炭の副生物も条件を満たす）
条件5	バイオ炭の原料には、塗料、接着剤等が含まれていないこと。
条件6	プロジェクト実施にあたり、環境社会配慮を行い持続可能性を確保すること。

出典：(左)農林水産省 J-クレジット制度紹介チラシ詳細版
(右)農林水産省「バイオ炭の農地施用をめぐる事情」

■ 駅周辺の再整備の先進事例

◆ 枚方市駅周辺地区第一種市街地再開発事業_枚方市

- 商業施設、事務所施設、住宅施設、宿泊施設及び駐車場施設を一体的に整備し、枚方市駅の周辺地域の活性化に寄与する魅力ある都市空間の形成と、防災性能に優れた建物を整備し安全安心な市街地の形成を目的とする
- 事業の中で、商業施設と併設して、地域の交通インフラを支える立体駐車場(456台、バイク83台)を整備
- 駐車場機能に対して、住宅・店舗・事務所・ホテルといった収益を生み出す機能を確保することで再整備にかかる全体の事業収支のバランスを検討した

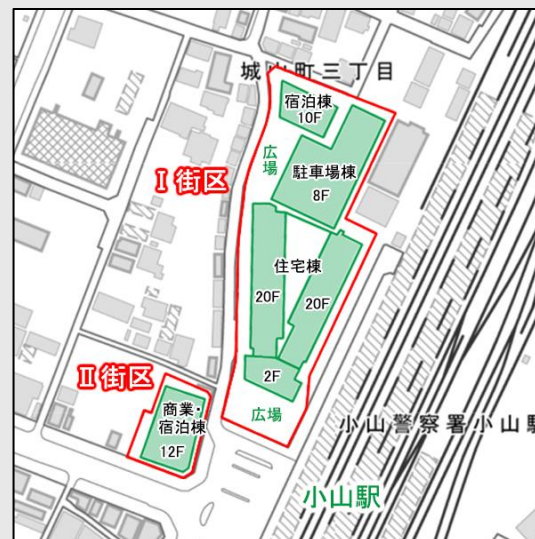


※西側(枚方ビオルネ側)から再開発区域を見た鳥瞰イメージ図です。
 ※建物のボリューム感を表したイメージであり、デザイン・色等の詳細は今後の設計により決定します。

出典：枚方市ホームページ

◆ 城山町三丁目第二地区第一種市街地再開発事業_小山市

- 小山駅前にふさわしい都市機能の導入、街なか居住を推進するとともに、駅前の賑わいづくりを支える商業・宿泊施設等の都市機能を更新し、地域の利便性向上と魅力ある複合市街地を形成
- 防災と環境に配慮した都市機能の形成を図り、小山駅前広場と一体となった、ゆとりある安全で快適な歩行者空間等のオープンスペースを創出するとともに、緑豊かな都市環境の形成、地域の活性化及び地域コミュニティの形成を図り、小山市が推進する「ウォーカブルなまちづくり」に寄与



出典：小山市ホームページ

■ 参考：成熟社会の共感都市再生ビジョン(都市再生の方向性)

- 国土交通省が設置した「都市の個性の確立と質や価値の向上に関する懇談会」は、**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への移行**すると予測し、**都市の個性と質や価値に着目し、大都市と地方都市とが連携し、中長期的に持続可能な都市の再生を図る必要**があると提言した

(取り組むべき施策)

1. 協働型都市再生によるウェルビーイングの向上

- 事業環境の変化を踏まえ、限られた事業費の中で収益を最大化する観点から、**魅力的な施設の整備及び管理運営に課題**。
- 脱炭素化等による環境負荷の低減、地域固有の文化の振興等に対応する**都市再生の理念を構築し、ウェルビーイングの向上**を促進。
- 持続的なエリアマネジメント、地方創生、アフォードビリティの確保等、**ソフト面を含む多様な工夫を講じる公共貢献の評価**を促進。

2. 余白を楽しむパブリックライフの浸透

- 都市に**将来の可変性・柔軟性を許容する「余白」を残す**ことで、**パブリックスペースにおける多様な活動を創出する視点を重視**。
- **ウォークブル政策とほこみち・交通政策との連携、民地も含むパブリックスペースの更なる利活用、事業初動期の準備段階の充実**を促進。

3. 地域資源の保全と活用によるシビックプライドの醸成

- 登録有形文化財、地方指定文化財、昭和期に建てられた魅力的な建造物など、**毀損・滅失の危機にある地域資源をまちづくりに活用**。
- **シビックプライドの醸成による域内への磁力の強化、国内外の観光客の誘客による域外から稼ぐ力の強化・保全への再投資**が必要。
- 関係省庁で連携して、**歴史まちづくりの裾野の拡大、将来的な活用を前提としたエリア価値を高める地域資源の保全**を促進。

4. 業務機能をはじめ多様な機能の集積による稼ぐ力の創出

- 都市は、**創造的活動を活性化する「共創の場」**として、ヒト・コト・アイデアが集い、出会い、新たな価値やイノベーションを創造・創出する舞台。
- 立地適正化計画に業務機能をはじめ様々な機能を位置付ける等により、**居住機能との近接性の確保による居住者の利便性向上**を促進。

5. 共創・支援型エリアマネジメントによる地域経営

- エリアマネジメント団体は、**主体的に地域に関わり合いながら、居住者や来訪者等と新たな価値や営みを共創し、地域経営を担う存在**へ。
- **計画段階から将来的な管理運営を見据えた仕組みづくりや、エリアマネジメントの官民協調領域を位置付けた活動計画の策定**を促進。

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 中間とりまとめ」国土交通省

■ 成熟社会の共感都市再生ビジョン 取り組むべき施策の事例

※下記●内の番号は前頁の(取り組むべき施策)と連動

① 共同型都市再生によるウェルビーイングの向上

◆ GREEN SPRINGS_立川市

立川駅北口の国有地を地元事業者が取得。指定容積率500%のうち150%のみを使用し、残りを「空積率」として余白をつくり、市民のパブリックスペースとなるよう緑と水の豊かな環境を創出する「ウェルビーイングタウン」として開発



② 余白を楽しむパブリックライフの浸透

◆ アーバンデザインを軸にしたウォークブルの展開_前橋市

魅力的な街の将来像を可視化するため前橋アーバンデザインを策定。官民でビジョンを共有し、まちづくり活動をひとつの方向に集約して様々な民間の取組みを促すことで、実現したい方向性や取組が多様化・総合化



⑤ 共創・支援型エリアマネジメントによる地域経営

社会課題、地域課題の解決のためのエリアマネジメントは多様化、まちづくりの専門性に加え、多様な分野の専門性や企画・総合・調整力を持つ人材が求められる

◆ XRまちづくりワークショップ_広島市

- トランジットモールのパース図を3Dモデル化
- ARアプリを用いて現実に投影し、関係者がその広さや景観を体感
- 実現したい活動を3Dモデル上で議論



◆ 都市の木質化による居心地の良いまちなかを形成_名古屋市

- 建物の省エネ化や木質化ベンチの制作・設置、歩道拡幅社会実験、セミナー開催による普及啓発等の各種取組を実施



出典：「成熟社会の共感都市再生ビジョン 参考資料」国土交通省

■ 公民連携によるアセット利活用の事例_静岡市(静岡県)

- 静岡市は、行政資産だけでなく、民間資産も、すべてがまちを構成する要素＝「静岡市社会共有資産」として、統合的に資産マネジメントを行うことにより、「静岡市に存在する資産を最大限活用する」という考えのもと、「静岡市アセットマネジメント基本方針」を「社会共有資産利活用基本方針」として令和6年7月に全面改訂した
- 令和7年7月には、民間事業者にPPP／PFIの取組を広く伝え、PPP／PFI事業への積極的な参画を図るため、第1回静岡市PPP／PFI地域プラットフォームを開催した
- プラットフォームでは、講演会のほか、行政が計画している事業(右図)を紹介し、地域におけるPPP／PFI事業の創出に向けて、民間事業者と行政担当者が対話する場を設けた

<p>1 井川自然の家等の活用について (静岡市 社会共有資産利活用推進課)</p> <p>井川自然の家、リバウエル井川スキー場及び井川牧場を一体的に活用し、地域の賑わい創出や地域経済の活性化を目指します。 エリアでの一体的な活用や施設単体での活用の可能性、事業スキームや募集の条件等について、ご意見、ご提案を募集します。</p>	
<p>2 梅ヶ島小中学校活用事業 (静岡市 社会共有資産利活用推進課)</p> <p>令和7年度をもって閉校する梅ヶ島小中学校を民間事業者へ貸与し、地域の賑わい創出や地域経済の活性化を目指します。 当施設の活用の可能性や公募条件等について、ご意見、ご提案を募集します。</p>	
<p>3 コンヤの里レクリエーション施設の利活用について (静岡市 中山間地振興課)</p> <p>令和8年3月末に指定管理期間が満了となるコンヤの里レクリエーション施設(葵区梅ヶ島)について、今後の施設の在り方等を検討しています。 当施設の利活用の可能性等について、ご意見、ご提案を募集します。</p>	
<p>4 静岡駅南口駅前広場再整備事業 (静岡市 景観まちづくり課)</p> <p>静岡駅南口駅前広場の再整備に向けて、令和6年度末に静岡駅南口駅前広場再整備基本計画を策定し、駅前広場一体となって、にぎわいや憩いの空間を創り出す建築物の整備を検討しています。 当事業へのPPP/PFI活用の可能性について、ご意見、ご提案を募集します。</p>	
<p>5 下田市役所現庁舎跡地利活用事業 (下田市 企画課)</p> <p>伊豆急下田駅近くに位置する下田市役所は、令和8年5月に下田市河内地区に完成する新庁舎へ完全移転をすることから、跡地の活用について、官民連携事業手法の検討を行っています。 当事業への参画可能性や公募条件等について、ご意見、ご提案を募集します。</p>	
<p>6 旧共立湊病院跡地利活用事業 (一部事務組合 下田メディカルセンター事務局)</p> <p>伊豆を代表する白砂の海水浴場である南伊豆町の弓ヶ浜に近接する旧共立湊病院跡地は、令和5・6年度で病院棟等の解体を行い、現在更地となっている約22,000㎡の土地です。医療や介護といった分野にとどまらず、地域の活性化につながる幅広いアイデアや意見を募集します。</p>	

出典：令和7年度 第1回 静岡市PPP／PFI地域プラットフォーム案内チラシ

■ 市町村独自の「未来の教室」の取り組み事例_小田原市(神奈川県)

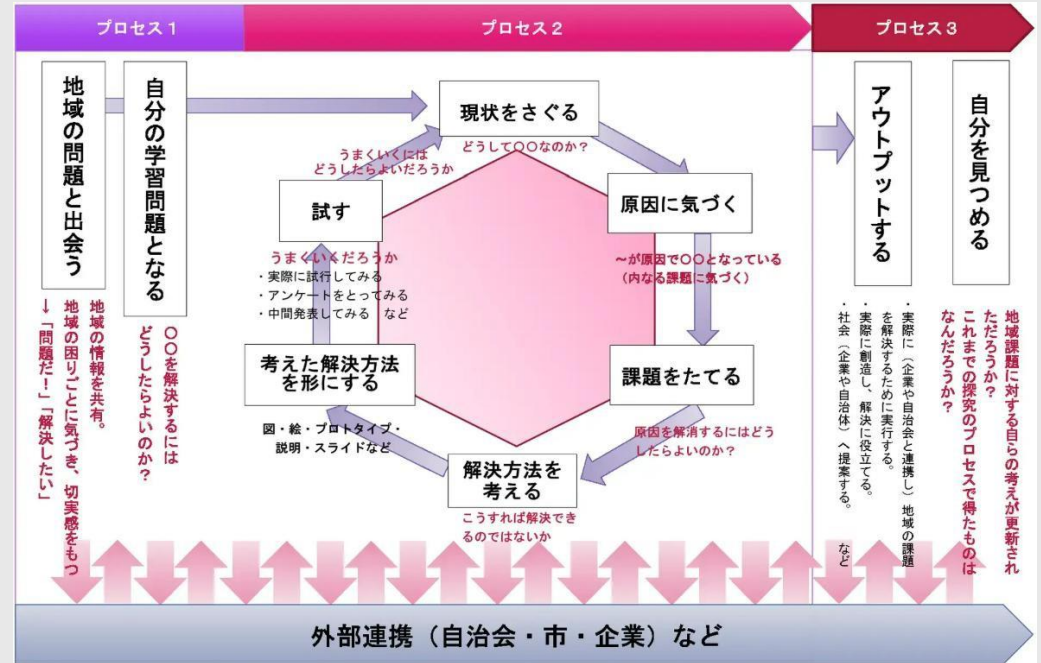
地域社会を作る力(社会力)を育てるため、中学校の総合的な学習の時間で「小田原班STEAM教育」を試行的に実施。公立中学校がSTEAM教育を実施することは全国的にも珍しく、委託事業者(株式会社 CURIO SCHOOL)による支援を受け、モデル校(城山中学校)及び協力校(城南中学校・神津中学校)で、授業を開始。

(1)職員研修

教員が課題発見・解決型学習を実践する際に必要な考え方や指導方法を習得するために、授業の進め方やカリキュラムの作り方等を研修。

(2)授業導入支援

企業・団体等から出題される実社会の諸課題を切り取ったテーマに取り組むことや、その過程で基礎的な探究プロセスを習得することを通して、社会課題解決への経験と自信を得ることを目的とした探究授業を実施。



出典：株式会社CURIO SCHOOLプレスリリース

■ 市町村独自の「未来の教室」の取り組み事例_久喜市(埼玉県)

久喜市教育委員会×Google社×東京大学CoREF×Benesse
「久喜市版未来の教室」の創造

目的とねらい

- ・新型コロナウイルス感染拡大に伴い変化した学習環境、GIGAスクール構想で新しく導入される教育環境を活用し、これまでの授業からより学習効果のある指導法等に関する研究を行う
- ・子どもたちの学習理解を、客観的かつ形成的に評価するためのICTツールの有効な活用法を見出し、子どもたち一人一人に寄り添った見とり、学びの提供の具体について研究を行う

児童生徒の資質能力向上

目指すGOAL

- ① 学びに対して高い意欲をもち、
- ② 習得した知識を活用して、
- ③ 解のない問いに対峙し、最適解を創造する力を
- ④ すべての児童に 育む。

達成指標

- ① 学習に対する主体性に関する意識調査肯定的回答 90%以上
- ② 埼玉県学力学習状況調査学力の伸び2以上達成 100%
- ③ パフォーマンス評価上位層 30%下位層0%
- ④ 単元テスト得点率 70%以下の児童の割合0%

達成に向けた方策

- ・授業設計の改善(魅力的な問い、適切な活動構成、個を捉えた支援、適切な評価・振り返り)
- ・ICT活用による効率化と視覚化(知識の習得をコンピュータ分析で効率化、対話的な学びをアプリケーションを使って視覚化・効率化)
- ・ICT活用による客観的かつ形成的な評価(即時指導へ活用)

技術提供・環境整備

- ① Google社 → Chromebook172台、モバイルルーター9台
- ② フルシステムズ → アクセスポイント15台整備
- ③ グレイスリンクス・エンタープライズ株式会社 → 端末保管庫6台
- ④ リコージャパン → ネット回線整備・大型提示装置3台
- ⑤ 株式会社エルモ社 → 大型提示装置1台

そのためには①

教職員の授業設計力・ICT活用能力の向上

東京大学CoREFとの連携
授業研究会の実施、授業設計について分析と評価

目指すGOAL

- ① 全教員が主体的・対話的で深い学びを設計できる
- ② 全教員が学習ツールとしてICTを活用できる

達成指標

- ① 東京大学CoREFによる評価
- ② Google認定教師取得100%
- ③ 授業設計・テクノロジーへの感じ方意識調査肯定的回答100%

達成に向けた方策

- ① 学校主体の研究推進
- ② 東京大学 CoREF指導による研究授業(授業設計と学習効果等)
- ③ Google社を中心とした企業群によるICT活用研修
- ④ Benesseからの新たな学びの提案
- ⑤ 市教委による支援

そのためには②

GIGAスクール構想で整備すべき教育環境

Benesseとの連携
授業支援アプリ「ミライシード」の提供
新たな学びの提案

目指すGOAL

- ① 導入すべきアプリケーションの決定
- ② 統合型アプリケーションの設計の決定
- ③ 教職員の継続的研修計画の策定
- ④ 導入による教職員の業務改善

達成指標

- ① アプリケーションの決定
- ② 統合型アプリケーションの設計の決定
- ③ 令和3年度以降の整備計画の策定
- ④ 令和3年度以降の研修計画の策定
- ⑤ 時間外勤務20%削減

達成に向けた方策

- ① 実証校による検証及び実証的資料作成
- ② Googleを中心とする企業群による協力・助言
- ③ 各企業関係者の学校参観・協議
- ④ 市教委による支援

Google社と共同研究

全体コーディネーター: 阪上様
学校研究指導・助言: 高井様
chromeBook端末調整: 廣山様
教員研修、ツール紹介: 田代様

出典: 「久喜市版未来の教室」埼玉県ホームページ

8 県及び市の上位・関連計画策定時における課題の整理

(1) 調査対象とする計画等【埼玉県】

計画名称	計画期間
埼玉県5か年計画	R4～8年度
埼玉県まち・ひと・しごと創生総合戦略	R7～11年度
埼玉県デジタルトランスフォーメーション推進計画	R6～8年度
埼玉県環境基本計画	R4～8年度
埼玉県地球温暖化対策実行計画	R2～12年度
第8次埼玉県地域保健医療計画	R6～11年度
第4期埼玉県教育振興基本計画	R6～10年度
埼玉県スポーツ推進計画	R5～9年度
埼玉県産業元気・雇用アップ戦略	R4～8年度
埼玉県科学技術・イノベーション基本計画	R4～8年度
埼玉県農林水産業振興基本計画	R3～7年度
熊谷スマートシティ地域まちづくり計画	R7年3月更新
北部地域振興交流拠点基本構想	R7年3月策定
県民満足度調査	R6年度分

(2) 埼玉県の計画における課題と今後の方向性

県全域の課題

若い世代の東京都区部等への流出抑制、高齢化の進行、持続可能な社会基盤の整備、経営者の高齢化・後継者不足、農林業従事者の減少、デジタル技術の活用推進、カーボンニュートラルの実現 等

県北部地域の課題

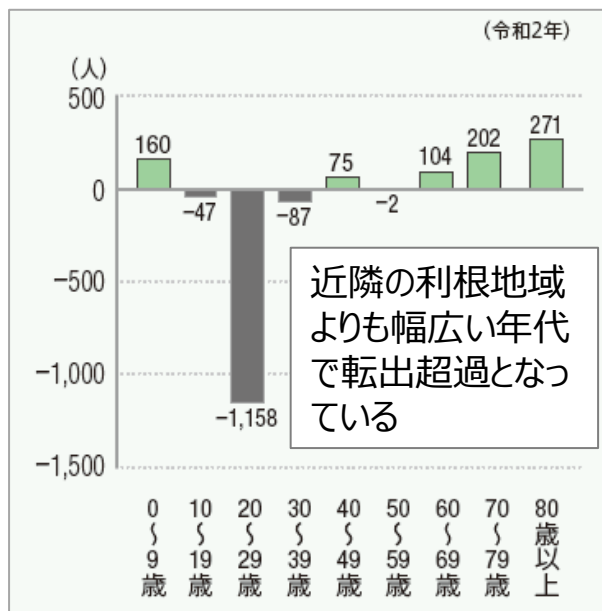
○若い世代の流出

県北部地域は特に20代の転出がきわめて多く、雇用の創出や就業支援等による流出抑制が求められている

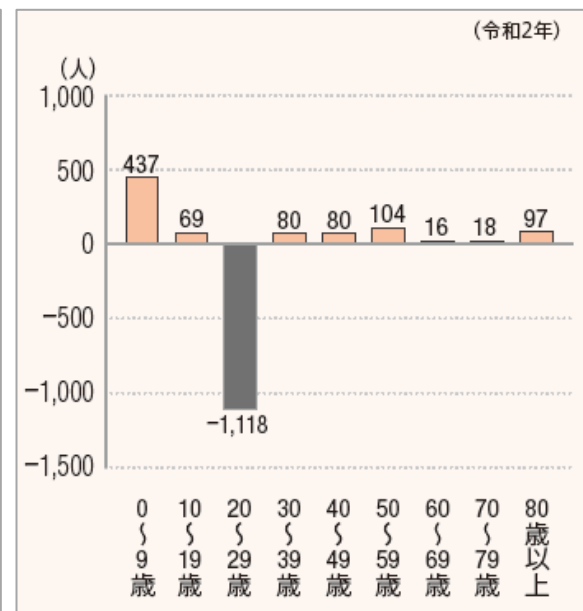
○急速な高齢化

県平均より高齢化率が高く、2040年までに地域人口に占める後期高齢者の割合が20%を超える見込みであるため、高齢者を支える体制の充実が求められている

〈県北部地域の年代別転入超過数〉



〈利根地域の年代別転入超過数〉



(2) 埼玉県における課題と今後の方向性

県北部地域の課題

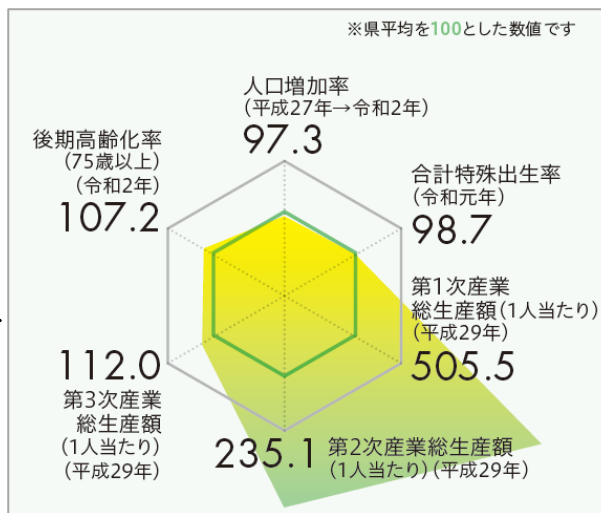
○産業の活性化

豊かな水と肥沃な土壌を活かした、競争力のある農産物の産地形成が求められている。また、高い交通利便性を活かして、企業の立地を促進することも必要とされている

○移住・定住の促進

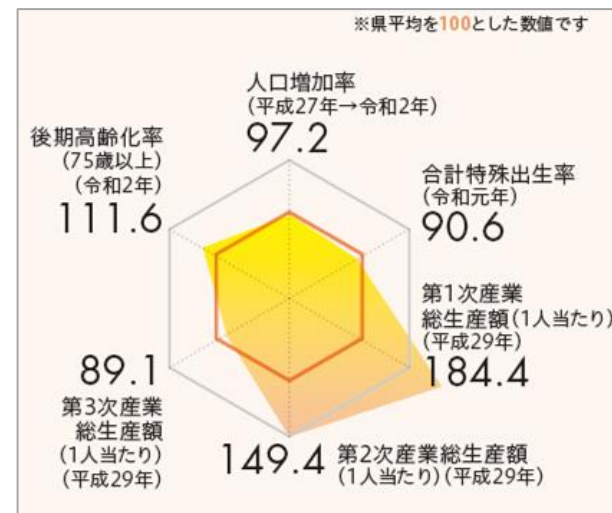
農林業等の県北部地域ならではの産業の魅力発信や、テレワークの普及等の機会活用によって、地域外から移住者を呼び込み、定着を目指すことが必要とされている

〈県北部地域のデータと県平均の比較〉



第1次・第2次産業の総生産額は県平均や近隣の利根地域を大きく上回る

〈利根地域のデータと県平均の比較〉



8 県及び市の上位・関連計画策定時における課題の整理

(2) 埼玉県の計画における課題と今後の方向性

今後の県北部地域のまちづくりの方向性

方向性	取組
地域の活性化	<ul style="list-style-type: none">■ 新たな働き方の普及を活用した、<u>都市部等からの移住・定住促進</u>■ 魅力ある雇用創出による<u>若年世代の転入・定着促進</u>■ 地域の<u>魅力発信</u>と<u>地域資源を活かした観光</u>の推進
産業振興の推進	<ul style="list-style-type: none">■ 農地の集積・集約化、生産基盤の整備、特徴を活かした生産振興等による<u>農業の収益力向上</u>■ 企業誘致の推進等による<u>地域の稼げる力の向上</u>
利便性の高い、安心して暮らせるまちづくり	<ul style="list-style-type: none">■ <u>災害等への備え</u>の強化■ 医療機関などの連携支援等による、<u>高齢者の地域での安心な暮らしの確保</u>■ 道路整備や路線バスの維持等による<u>生活交通の確保</u>
北部地域振興交流拠点の整備	<ul style="list-style-type: none">■ 「地域の活力向上機能」と「未来の県庁の先行モデル機能」を持つ北部地域振興交流拠点の整備■ 2か所の事業予定地に産業振興施設、県地域機関等、県立図書館、熊谷市役所等の施設を集約・整備

8 県及び市の上位・関連計画策定時における課題の整理

(3) 調査対象とする計画等【熊谷市】

計画名称	計画期間
第2次熊谷市総合振興計画 後期基本計画	R5～9年度
第3期熊谷市人口ビジョン・総合戦略	R7～11年度
熊谷市都市計画マスタープラン	R4～23年度
熊谷市立地適正化計画	R4～23年度
熊谷市地域公共交通計画	R5～9年度
熊谷市MaaS基本計画	R7～9年度
熊谷市スマートシティ実行計画	R7年3月更新
熊谷市DX推進計画	R6～10年度
熊谷市公共施設等総合管理計画	2020～2059年度
第2次熊谷市環境基本計画(改訂版)	R6～12年度
熊谷市教育振興基本計画	R5～9年度
第4次熊谷市地域福祉計画・地域福祉活動計画	R6～10年度

計画名称	計画期間
農と食を基軸とした熊谷市産業振興ビジョン(まちづくり熊谷)	R5年度策定
熊谷まちなか再生未来ビジョン(熊谷まちなか再生エリアプラットフォーム)	R4年度策定
熊谷市公民連携まちづくり実践方針(ver.1)	R6年度策定
まちづくり市民アンケート	R5年度分
星川将来ビジョン(星川エリアマネジメント)	R6年度策定
熊谷市庁舎整備基本構想	R6年度策定
都市再生整備計画 熊谷市中心市街地地区(第3期) 都市構造再編集集中支援事業、まちなかウォークブル推進事業	R6年度策定
熊谷市高齢社会対策基本計画	R6～8年度
第3期熊谷市子ども・子育て支援事業計画	R7～11年度

8 県及び市の上位・関連計画策定時における課題の整理

(4) 各計画の将来像、基本理念等

※将来像等を定めている計画を抜粋

計画名称	将来像、基本理念等
第2次熊谷市総合振興計画 後期基本計画	子どもたちの笑顔があふれるまち 熊谷 ～輝く未来ヘトライ～
第3期熊谷市人口ビジョン・総合 戦略	総合計画の将来像・熊谷スマートシティ宣言
熊谷市都市計画マスタープラン	地域がまとまり・ つながる まち くまがや
熊谷市地域公共交通計画	「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
熊谷市スマートシティ実行計画	やさしい 未来発見都市 熊谷
熊谷市DX推進計画	デジタルの活用により、 快適 で満足度の高いまちの実現
第4次熊谷市地域福祉計画・地 域福祉活動計画	人から人へ 心 つながる 共生都市 くまがや ～一人ひとりが いきいきと 安心 して暮らせる福祉のまち～
熊谷まちなか再生未来ビジョン (熊谷まちなか再生エリアプラッ フォーム)	「暑さ対策日本一のまち」において人と環境に やさしい まちと 暮らしを実現 -多様性のある 歩きやすいまち、心身ともに清々しいまち-
星川将来ビジョン(星川エリアマネ ジメント)	水辺の日常(とき)、ヒカル街
熊谷市庁舎整備基本構想	つながる はぐくむ まもる
熊谷市高齢社会対策基本計画	いきいき あんしん 元気で長寿のまち くまがや

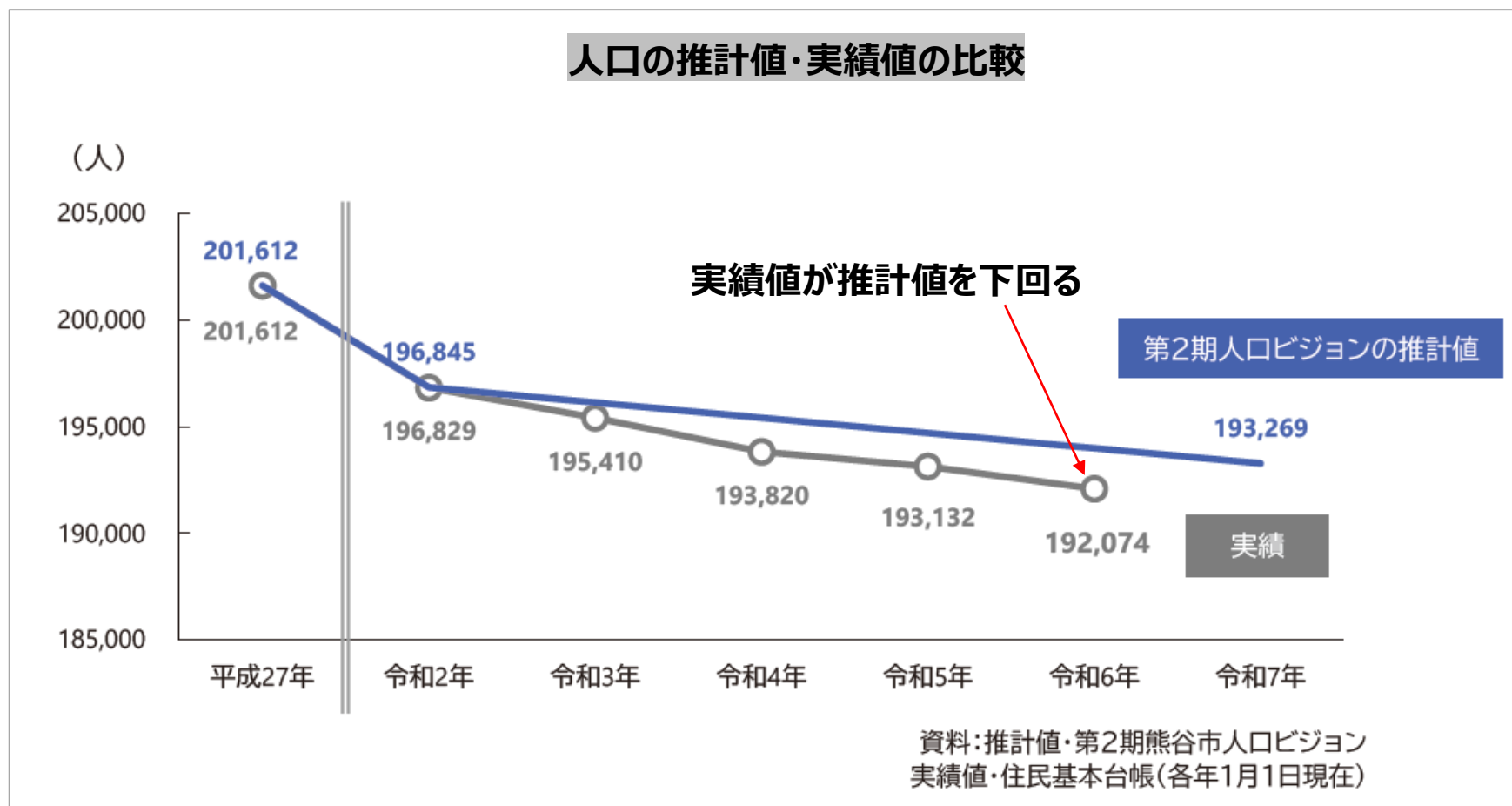
「**つながる**」
を将来像等に
用いている計
画が複数ある。

「**やさしい**」
「**安心**」等の
熊谷での暮ら
しやすさを表
す言葉も使わ
れている。

(5) 熊谷市の計画における課題と今後の方向性

現状：人口減少と少子高齢化

- 総人口の実績値は予測よりも早いペースで減少している

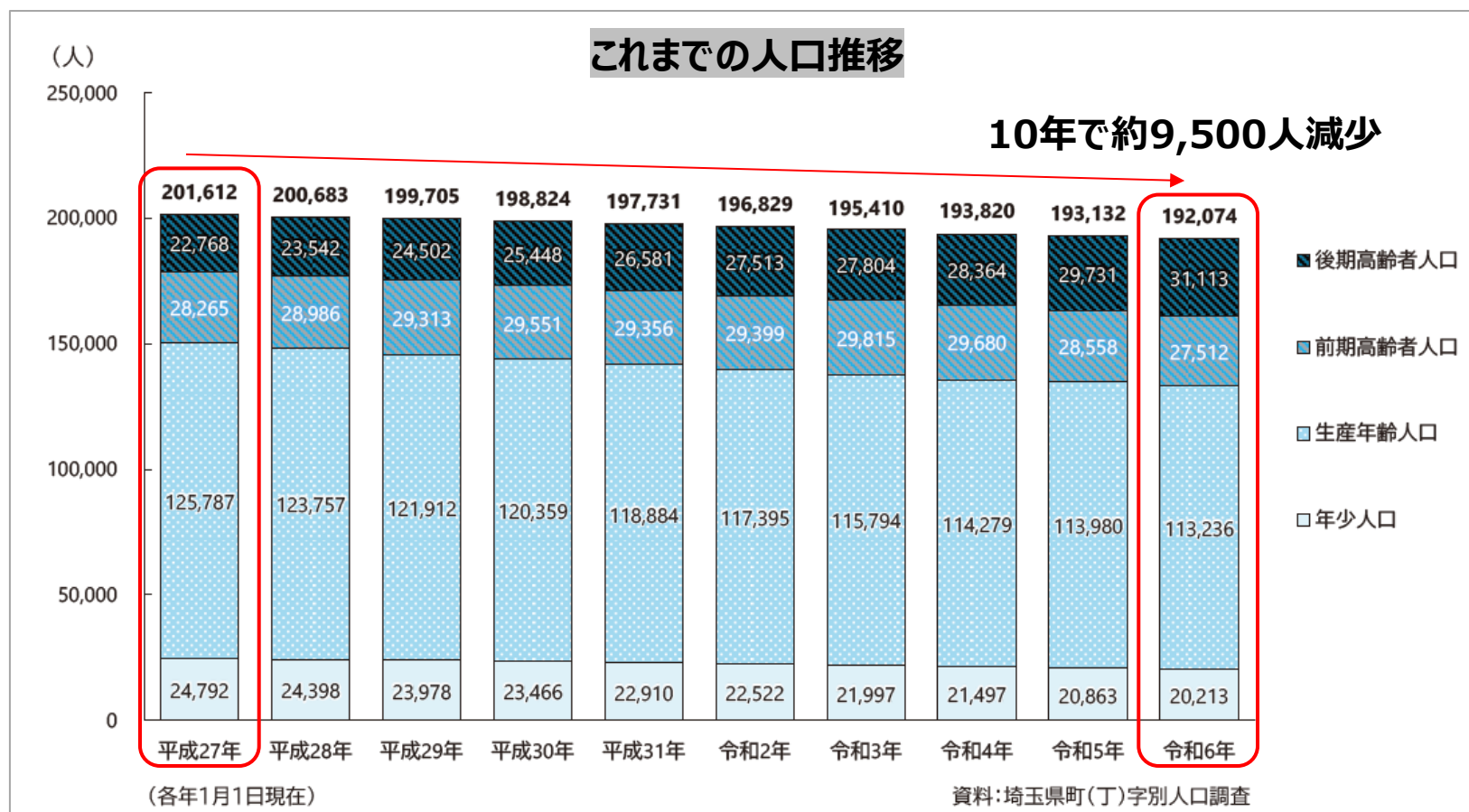


8 県及び市の上位・関連計画策定時における課題の整理

(5) 熊谷市の計画における課題と今後の方向性

現状：人口減少と少子高齢化

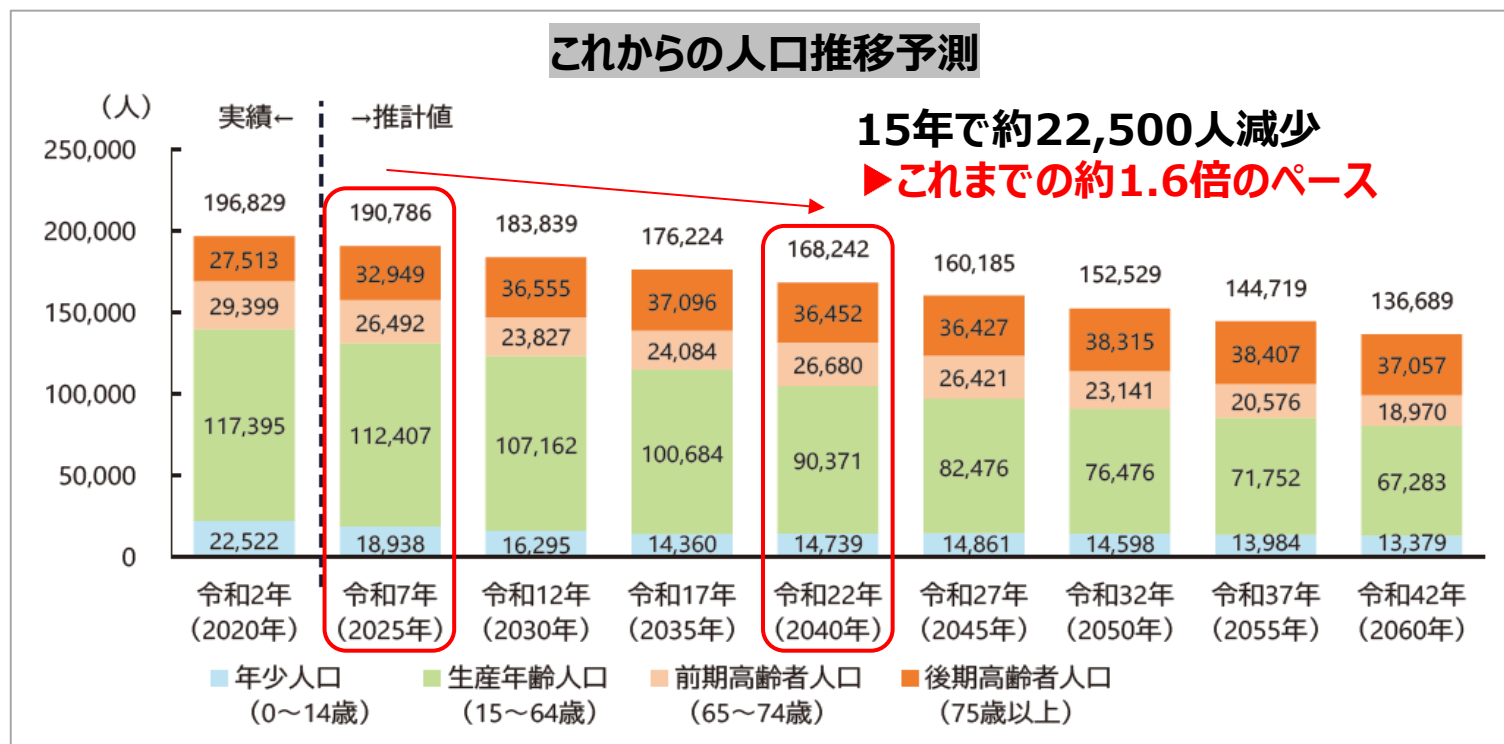
- 10年間で市の総人口は9,538人減少し、高齢者人口は14.9%増加したが、生産年齢人口は10.0%、年少人口は19.5%減少した



(5) 熊谷市の計画における課題と今後の方向性

現状：人口減少と少子高齢化

- 2040年の推計人口は約16万8千人であり、現在の約19万人から15年間で2万人以上減少することが予測されている
- 今後の市の人口減少は、これまでの10年間の約1.6倍という非常に速いペースで進むことが予測されている
- 2040年までの15年で生産年齢人口が約20%減少し、高齢者1人に対する生産年齢人口は1.9人→1.4人となり、社会保障を支える側の負担がさらに増大することが見込まれる



(5) 熊谷市の計画における課題と今後の方向性

人口減少と少子高齢化によってもたらされる様々な課題

★まちのにぎわいの低下

人口が減少し、中心市街地の歩行者・自転車通行量が減少傾向にある

★若い世代の流出

就職や進学に伴って10代後半～20代は転出超過となっており、特に女性の転出が多い

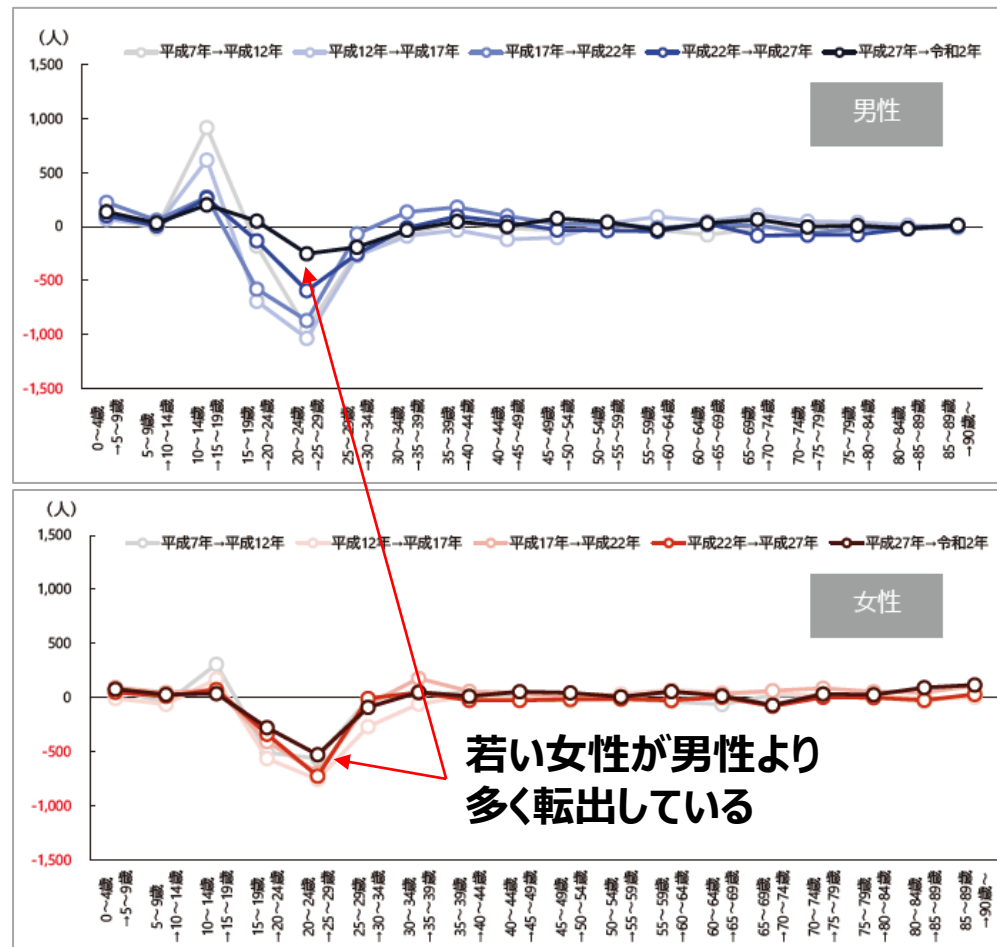
★市内産業の担い手不足

生産年齢人口の減少によって市内産業の人手不足や後継者不足が深刻化し、地域経済の停滞が懸念される

★公共交通機関の維持

人手不足や物価上昇によって公共交通機関の維持が困難になっているが、高齢者の日常の移動手段の確保のために公共交通機関の重要性が増している

〈男女別年齢5歳階級別順移動数〉



(5) 熊谷市の計画における課題と今後の方向性

人口減少と少子高齢化によってもたらされる様々な課題

★コミュニティの希薄化

身近な住民との交流が少なくなるなど、地縁や血縁の希薄化が進行する

★空き家・空き店舗の増加

熊谷駅周辺等の市中央部の市街化区域に空き家等が多く、適切な管理や活用が必要となっている

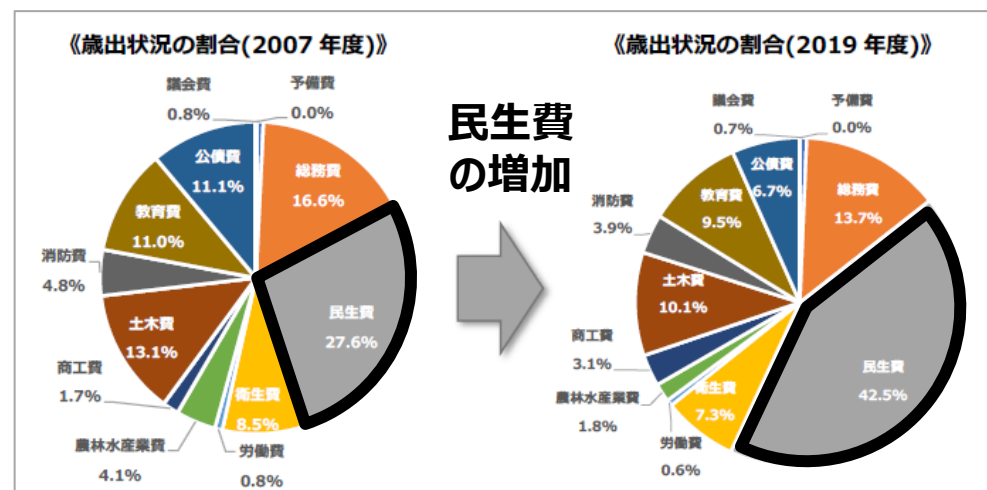
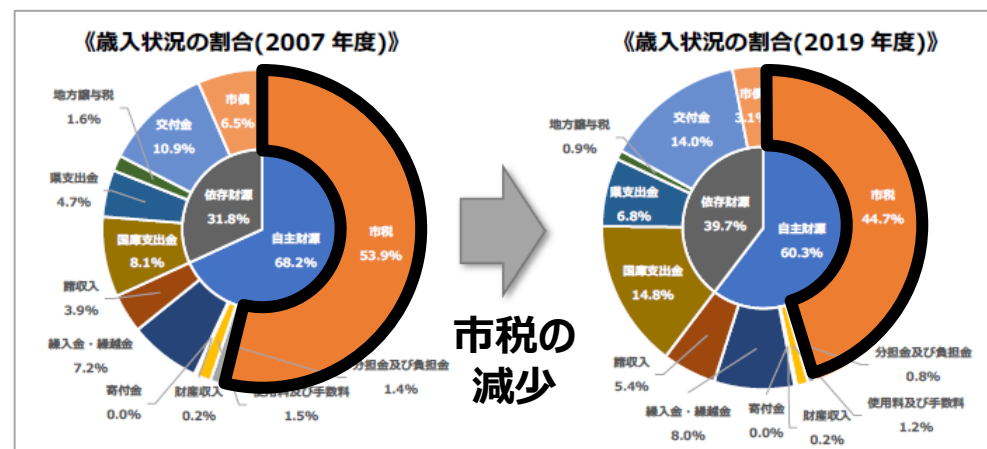
★税収の減少

人口減少による税収の減少と、高齢化による民生費の増加によって、厳しい行財政運営を強いられることが予想される

★公共施設の維持

計画的に公共施設等の削減・集約・統廃合等を進め、人口規模や財政力に見合う数量を保有することが必要になる

〈市の歳入・歳出状況の割合〉



8 県及び市の上位・関連計画策定時における課題の整理

(5) 熊谷市の計画における課題と今後の方向性

今後のまちづくりの方向性

方向性	取組
人口減少社会を見据えたまちづくり	<ul style="list-style-type: none">■ 生活の利便性の維持・向上と効率的な行政運営の推進のための、人々が必要とする<u>都市機能が各拠点に集積したコンパクトシティの形成推進</u>■ 交通や防災、市民サービス等の様々な場面において<u>デジタル技術を活用</u>した、効率的で利便性の高い<u>スマートシティづくり</u>■ 計画的な都市機能や居住の誘導によって効率化を図った、<u>持続可能な行政運営の実現</u>■ 公共交通の利用促進や再編による、持続可能で利便性の高い<u>公共交通網の維持・充実化</u>
まちのにぎわい創出	<ul style="list-style-type: none">■ 商業や医療等の都市機能施設の維持・充実や、新たな交流拠点の創出等による<u>中心市街地の活性化</u>■ 熊谷市の歴史・文化やスポーツ等の<u>地域資源を活用した観光推進</u>■ 農業の6次産業化支援や企業支援・誘致等による<u>産業振興推進と、雇用の創出</u>■ 暮らしやすさやまちの魅力の向上、子育て環境の充実等による、<u>若い世代の転出抑制と転入・定住促進</u>

9 インタビュー調査

(1) インタビュー調査の実施概要

①調査の目的

- 事業者、住民、各種団体など熊谷市内で活動されている様々な団体や立場の方に、2040年の熊谷市のあるべき姿についての意見や、その実現に向けた取組アイデア等を聴取するため、インタビュー調査を実施した

②調査日程・対象一覧

実施日	調査にご協力いただいた企業・組織等の名称	出席者数
2025年7月25日(金)	一般社団法人 星川エリアマネジメント	1名
2025年7月29日(火)	社会福祉法人 熊谷福社会 はなぶさ苑	6名
2025年7月30日(水)	女性起業家グループ	3名
2025年7月31日(木)	農業関係者	6名
2025年8月18日(月)	熊谷市若手職員	6名
2025年8月19日(火)	一般社団法人 熊谷まちなか再生エリアプラットフォーム	3名
2025年8月22日(金)	地域金融機関	9名
2025年8月25日(月)	くまがや市商工会	3名
2025年9月4日(木)	子育てネットくまがや	5名

③主な調査項目

- 熊谷市の強みについて
- 現在顕在化している課題、今後予測される課題、それらに対する要望・アイデアについて
- 望ましいまちの姿と、その実現に向けた具体的な取組の提案・アイデアについて

(2) インタビュー調査の結果概要

①熊谷市の強みについて

- **交通の便が良いことや、地域資源が豊富であることへの言及が多い**
- **「暑さ」について、全国的な知名度があることがポジティブに捉えられている**
 - ・ 新幹線、JR(始発・特急)、国道などアクセスの利便性の高いまち
 - ・ 四季折々、美しい自然環境や雄大な景色、癒される風景などがある
 - ・ 聖天様のような古い歴史や地域の伝統文化、行事、熊谷直実、荻野吟子などの偉人、スポーツ文化など、地域資源が豊富
 - ・ 暑いまちとしての知名度がある
 - ・ 自然災害が少ない
 - ・ 生活コストが安め
 - ・ 子育て環境が充実している
 - ・ 人間関係のストレスが少ない
 - ・ バランスのよいまちづくりができている
 - ・ 地域を良くしたいという想いのある人材が多い
 - ・ 地元飲食店が強く、個人店を応援する気風がある
 - ・ 米麦についての評価が高い

(2) インタビュー調査の結果概要

②現在顕在化している課題、今後、予測される課題

- 少子高齢化による担い手不足や、インフラの維持などが懸念されている
 - 企業や住民の、新たな取組に手を出したがない保守的な地域性が課題となっている
 - 「暑さ」については、有名になったことでマイナスイメージが定着したというネガティブな捉え方もされている
- ・ 郊外地域の交通の足がない、車がないと暮らしにくい
 - ・ 暑いということだけが熊谷のイメージで先行してしまっている
 - ・ 気候変動・温暖化の影響で、外で子どもを遊ばせる場所が少ない
 - ・ 地域を牽引する大企業がない
 - ・ 若者の就職先がなく、まちから出て行ってしまう
 - ・ 地元中小企業の経営者の高齢化・後継者問題。後継者不足による企業等の廃業
 - ・ デジタル化・AIに対応できる人材不足
 - ・ 魅力的な商業施設がないので周辺市町村や東京に買い物に行ってしまう
 - ・ 今のところ大きな問題は起きていないが、海外移住者が増えている
 - ・ 地域の伝統文化やコミュニティの維持の困難
 - ・ 保守的な人が多く、移住者など他の人たちと協働でまちづくりなどを進めることが難しい

(2) インタビュー調査の結果概要

②現在顕在化している課題、今後、予測される課題(続き)

- 今まで特に何もしなくてもやってこれたため、新しいことに積極的に手を出したがない
- 活動が個人頼みになっており、仕組み化されていない
- 観光や自然環境、文化など地域資源を生かし切れていない、核となる明確な地域資源がない
- 交通の要衝であるため人は集まるが、ただの通過点になっている
- 駅前周辺に一方通行の道路が多く不便、渋滞も多い
- 公共施設、ライフラインの老朽化、魅力的な公共施設がない
- 高度な医療施設の不足
- 空き家・空き店舗・駐車場の増加
- 空き店舗を使いたい人がいても、住居と一体型でつくられているため人に貸しにくく、利活用がなかなか進まない
- 農業の後継者不足
- 耕作放棄地の増加
- 農地の集約化・農業の大規模化が必要
- 中間管理機構がうまく機能していない
- 気候変動で農業を続けられるかどうか心配

(2) インタビュー調査の結果概要

②望ましいまちの姿と、その実現に向けた具体的な取組の提案・アイデアについて

- 暑くても暮らしやすい環境の整備や暑さを活かした実証実験の実施など、「暑さ」という熊谷の特徴を踏まえたアイデアが挙げられた
 - 交通・商業・医療など、暮らしに必要な機能の維持や充実化が求められている
 - 若者の流出抑制や人口維持のために、企業誘致による雇用創出や子育て支援の充実化等を通じて若者や子育て世代が暮らしやすい環境を整えることが重視されている
- ・ オンデマンドタクシーやグリーンスローモビリティなどの導入
 - ・ 駅前周辺の整備
 - ・ 「暑い」を逆手に取る街づくり
 - ・ 気候変動に適応して生活様式を変える
 - ・ 暑い日でも子どもを安心して遊ばせることができる場所、屋内施設がほしい
 - ・ 暑さ対策先進都市として実証試験モデル構築
 - ・ 暑さを活かしたりビングラボ活動や、企業とのコラボレーションの実施
 - ・ まち中で気軽に水に触れられる環境を整備する
 - ・ 利便性の高いコンパクトな地域拠点の整備
 - ・ グリーンインフラとウォークアブルなまちづくり
 - ・ 遮熱舗装によってラグビーロードを青く塗装し、ラグビーのまちの名物にする
 - ・ 安全で環境配慮型の地域新電力の開発
 - ・ エネルギーや食の地産地消
 - ・ 経済構造の自立化
 - ・ スタートアップや中小企業への支援

(2) インタビュー調査の結果概要

②望ましいまちの姿と、その実現に向けた具体的な取組の提案・アイデアについて(続き)

- DX、AIの活用が必要
- 外国人労働力の確保が必要
- 高齢者が安心して生き生きと暮らせるまちづくり・就労環境の整備
- 若い世代が熊谷で働けるように、企業誘致等で雇用を創出する
- 災害に対する強さなどのアピールポイントを打ち出し、選ばれるまちになる
- 「熊谷＝若者のまち」のイメージづくり
- 子育て支援施設の整備や、相談・交流の場づくりなど、子育て支援の拡充
- 小学生や中高生が集まれる居場所づくり
- 多世代・多文化共生の交流施設や居場所づくり
- 地域のアイデンティティや帰ってきたいと思える土壌づくり
- 世代や立場を超えた共創の場づくり、新しいことにチャレンジしやすい仕組みづくり
- Web上のコミュニティを構築する
- 横の連携が取れる仕組みづくり
- 魅力的な教育施設をつくり移住者促進につなげる
- 空き家のリノベーションを推進する
- 自然が近くにあることや農地、肥沃な土壌など「熊谷ならではの」地域資源の活用
- 熊谷といえばこれ！という名物をつくる
- 中間管理機構の役割の強化
- 農地や農機具を継承させる仕組みづくり
- 農業の温暖化対策