

# 第1章 中心市街地の現状と特性

本章において、刈谷駅と刈谷市駅を中心とした「中心市街地の変遷」を整理するとともに、人口・世帯・商業・道路・鉄道及び公共施設等の分布状況等、「中心市街地の現状」を把握し、「中心市街地の特性」を整理します。

## 1-1 中心市街地の変遷

本計画区域は、古くは刈谷城の築城とその城下町の形成に始まり、その後の鉄道整備による刈谷駅及び刈谷市駅の2つの駅を核としたまちの形成と発展に大きな変化を見ることができます。

### (1)刈谷駅とその周辺

現在は、東海道本線の主要駅として刈谷駅が存在しますが、明治の初めに政府が鉄道の建設に取り掛かったころには、刈谷に鉄道ができる見込みはありませんでした。

1870（明治3）年に明治政府が東京と大阪間の鉄道を敷設するにあたって、この区間の地形や地質などの調査をした結果、東海道ルートではなく、中山道ルートに鉄道を通すことになっていました。ところが、1886（明治19）年になって建設に要する費用・所要時間・利用度・地形等の条件を精査した結果、中山道ルートよりも東海道ルートの方がはるかに優れていることがあげられ、路線の見直しが行われました。この時点でも、東海道沿線ではない刈谷には、鉄道が通ることにはなりません。しかし、岡崎・知立など東海道沿線の宿場町が、鉄道開通によって泊まり客がなくなることを危惧し、強い反対をしたため、刈谷村（1889（明治22）年10月より刈谷町）を通るようになりました。

1888（明治21）年、東海道本線の大府駅-浜松駅間の開業と同時に、刈谷駅が設置されました。駅が開業した当時は、駅前には何もなく、閑散としていました。刈谷駅の開業から3年後の1891（明治24）年、安城駅が新設されたことから、これまで刈谷に集積していた物資が安城へ流れるようになり、これに対して危機感を感じた沿線の地元有力者などの尽力によって、1914（大正3）年に刈谷新駅-大浜港駅間、翌年の1915



▲ 刈谷駅北口(1960(昭和 35)年頃)

(大正4)年に刈谷新駅-知立駅間の三河鉄道が開業しました。

当初、刈谷駅の南100mの位置に設けられた刈谷新駅は、徒歩連絡で対応していましたが、1927（昭和2）年に移設され、共同駅（刈谷駅）となりました。

この三河鉄道の開業により、刈谷駅は東西南北に鉄道を伸ばす交通結節点になったことから、駅付近への工場進出を促す結果となりました。

鉄道の電化、駅前広場の整備、駅周辺での土地区画整理事業の実施など、戦後も続いた鉄道輸送や都市計画に基づく各種整備は、刈谷駅を中心としたまちづくりの推進と定住人口の増加に寄与してきました。

1989（平成元）年に刈谷駅南北連絡通路の整備に伴う刈谷駅の橋上駅化、2008（平成20）年には駅南口のペデストリアンデッキ、2010（平成22）年には「みなくる刈谷」（刈谷駅南地区第一種市街地再開発事業）が竣工し、駅周辺の魅力の向上とにぎわいを創出してきました。



▲ 刈谷駅南口(1965(昭和40)年頃)



▲ 刈谷駅南口(2010(平成22)年頃)



▲ 刈谷駅南北連絡通路(2017(平成29)年現在)

## (2) 刈谷市駅とその周辺

東海道本線が敷かれる前までは、刈谷には海路により物資が集まり、知多郡の東部や碧海郡の西部から多くの人買い物に訪れていました。しかし、大府や安城に駅ができたことにより、これまで刈谷に集積していた物資は、東と西に奪われてしまいました。当時、碧海郡には東西に走る東海道本線はありましたが、南北に走る鉄道がないため、高浜・新川・大浜等で多く生産されていた瓦や土管を輸送する交通機関が必要でした。



▲ 刈谷市駅(1970(昭和45)年頃)

このような背景から、当時の刈谷町の有力者たちが発起人となり三河鉄道株式会社が設立され、1914（大正3）年にかつて城下町として栄えた地区に刈谷町駅が設置されました。

その後、1950（昭和25）年の市制施行に合わせ、1952（昭和27）年に刈谷市駅と改名されました。なお、三河鉄道は1941（昭和16）年に名古屋鉄道と合併し、名鉄三河線となっています。

刈谷市駅周辺は鉄道駅の設置が引き金となり、近郊のまちからも大勢の人が買い物に訪れるような、大規模な商店街を形成するほどになりました。高度経済成長の波に乗り、1964（昭和39）年には刈谷市初の大型小売店が銀座に開店しました。

刈谷市駅前通りの改造は、1961（昭和36）年から着手された南刈谷第二土地区画整理事業の一環として進められ、地元商店街も協力して、近代的な商店街が建設されました。この事業と合わせて、アーケード・カラー歩道の設置等が行われ、刈谷一番街と名付けられました。そこでは1980（昭和55）年頃まで定期的に歩行者天国を実施し、多彩なイベントを行って人気を博しました。

しかし、大型店舗の進出、モータリゼーションの進展、刈谷駅とその周辺の発展、さらには後継者問題などが影響し、商業地として発展した刈谷市駅周辺の商店の数は、昭和の終わり頃から徐々に減少し始め、近年は、マンションなどの共同住宅の建設が進み、閑静な住宅地としての様相へと変化しつつあります。

銀座AB地区の複合施設の建設は、地域の拠点施設として相乗効果を生み出し、刈谷市駅周辺におけるまちづくりの再生及び地域活性化に寄与する事業として大きな期待が寄せられています。



▲ 刈谷市駅(1980(昭和55)年頃)



▲ 銀座地区周辺(1970(昭和45)年頃)



▲ 刈谷市駅周辺(1975(昭和50)年頃)

## 【刈谷城の築城】

刈谷市域は、衣ヶ浦が北に深く入り込んだ東側に位置していることから、本刈谷貝塚、ハッ崎貝塚、芋川遺跡など碧海台地の縁（へり）に沿って古くから集落が形成されていました。

1476（文明8）年頃、衣ヶ浦を挟んだ西側にあった緒川城（現在の東浦町）の城主であった水野貞守が刈谷に進出し、現在の本刈谷神社の北にあたる場所に城を築きました。これが最初の「刈谷城」（以下、「刈谷古城」という。）です。城といっても館程度であったと思われますが、これは衣ヶ浦をめぐる水運を利用した勢力拡大を図ったものだろうと考えられています。1533（天文2）年、刈谷古城が



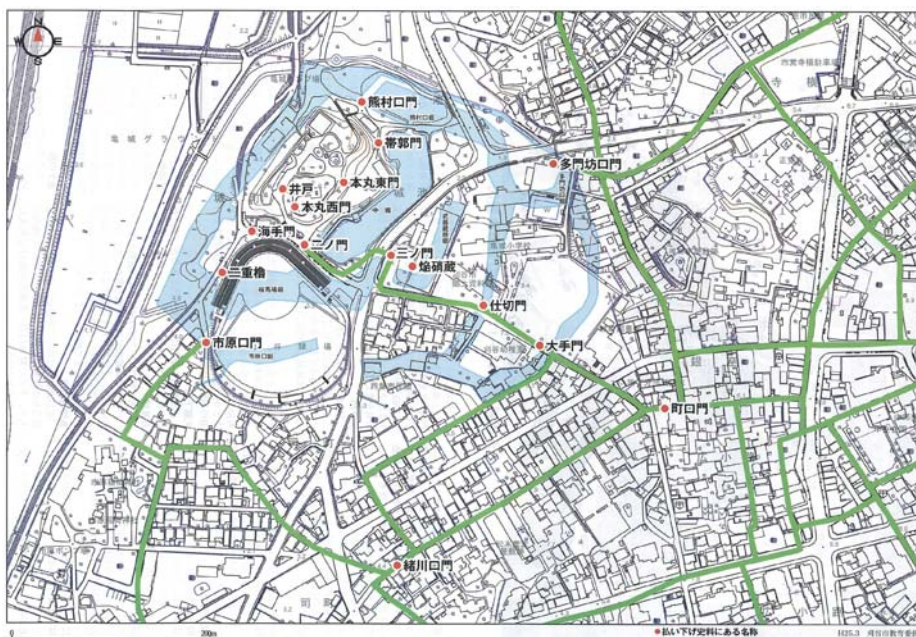
▲ 刈谷古城と刈谷城の位置

手狭になったという理由で、現在の亀城公園北側に、徳川家康の生母於大の方（伝通院）の父親である水野忠政が「刈谷城」を築城しました。この頃は戦に備えるための砦程度であったと思われます。

場所は現在の刈谷市城町（亀城公園や刈谷球場のある場所）になります。江戸時代になって刈谷藩が設けられると水野勝成が初代藩主となり、明治維新を迎えるまで水野分家、深溝松平家、久松松平家、稲垣家、阿部家、本多家、三浦家、土井家の9家22人の譜代大名が藩主となり、刈谷は本格的に城下町として発展していきます。刈谷城は、三河最西部、境川河口の衣ヶ浦の入江に突き出した台地の上に築かれた平山城でした。西の衣ヶ浦に面して、本丸を置き、周りに堀を巡らし、その外側に二之丸、東側に三之丸がありました。大手門から町口門を経て城下町へ通じています。江戸時代前期の城絵図によると、本丸の北西と南東の隅に櫓があったことが確認できます。城米蔵、武器蔵、作事蔵、賄所等の位置も記され、番所がところどころに配置されています。

1871（明治4）年の廃藩置県後、城は政府所有となり、1873（明治6）年、入札による払下げが行われて建物は解体されました。その後、1937（昭和12）年には刈谷城の本丸と二之丸の一部が亀城公園となっており、本丸の北西の隅に立っていた櫓の場所には、十朋亭が建てられています。

※引用（一部加工）：刈谷市HP（刈谷城盛上げ隊/刈谷城について）（<http://kariyajou-moriagetai.com/castle/index-castle.html>）



▲ 刈谷城現況対照(明治初年)

## 1-2 中心市街地の現状

### (1)人口の将来展望

全国的には人口減少が始まっている自治体が多い中、本市の総人口は年々増加を続け、2016（平成 28）年 7 月 1 日に 15 万人を達成し、2018（平成 30）年 1 月 1 日現在（住民基本台帳）で 150,831 人となっており、引き続き、増加傾向にあります。「刈谷市人口ビジョン」に示す「2060 年に総人口 16 万人の維持」を実現するため、「刈谷市まち・ひと・しごと創生総合戦略」に示す各種施策の取組みを進めています。

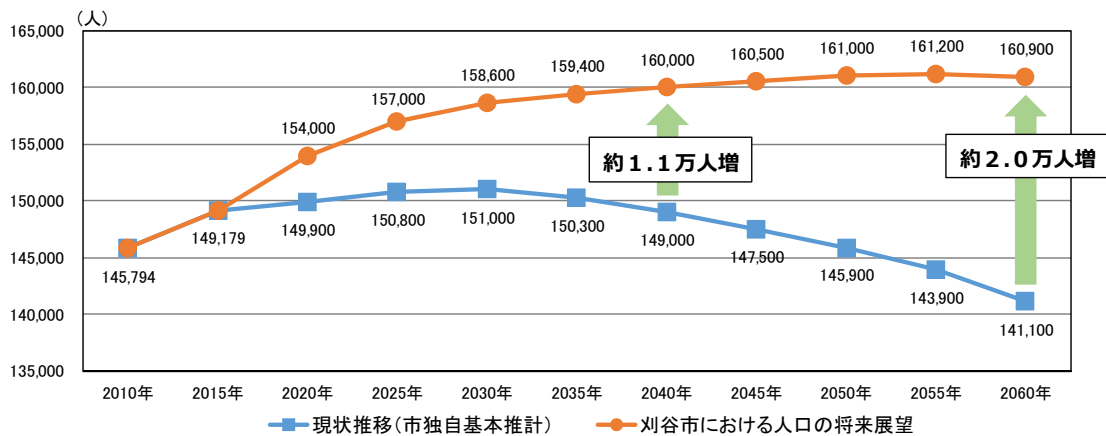
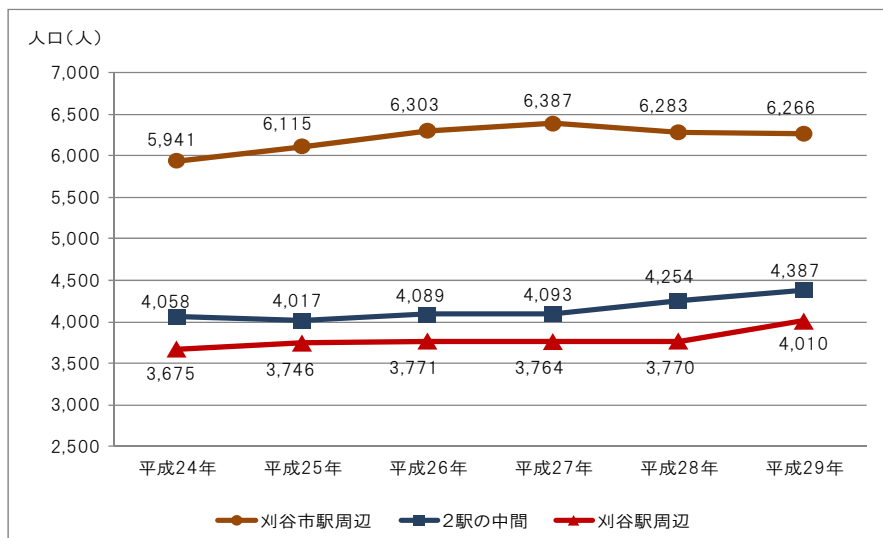


図 1-1 人口の将来展望

出典：刈谷市人口ビジョン

### (2)中心市街地の人口推移

中心市街地に関わる町丁目別の人口動態を刈谷駅周辺、刈谷市駅周辺、2 駅の間地区と 3 つの地域に分割すると、刈谷市駅周辺が近年やや減少傾向にあります。



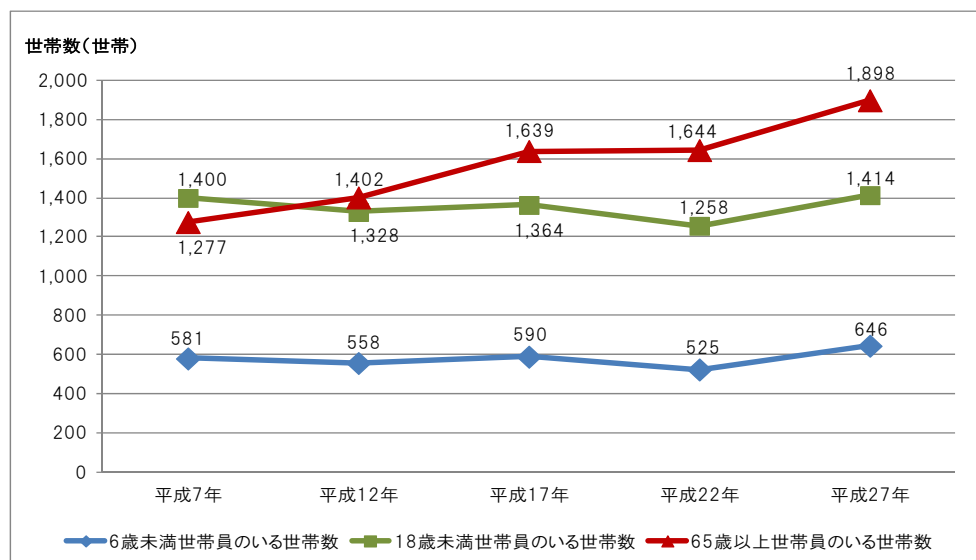
※刈谷市駅周辺：逢妻町 4、6 丁目、銀座 1～6 丁目、城町 1、2 丁目、大正町 1～3 丁目、司町 1～8 丁目、寺横町 1、2、4、5 丁目、広小路 1～7 丁目、御幸町 1 丁目、寿町 4 丁目  
 ※2 駅の間：大手町 1～5 丁目、寿町 1～3 丁目、新栄町 1～7 丁目、東陽町 1～4 丁目、住吉町 1～5 丁目  
 ※刈谷駅周辺：相生町 1～3 丁目、神田町 1～3 丁目、幸町 1 丁目、桜町 1～5 丁目、神明町 1、2 丁目、中山町 1 丁目、南桜町 1、2 丁目、若松町 1～6 丁目

図 1-2 計画区域内における地域別の人口の推移 資料：住民基本台帳(各年 4 月 1 日現在)

### (3) 中心市街地の世帯の推移

中心市街地における世帯の推移を年齢区分別にみると、6歳未満の子どもがいる世帯と18歳未満の子どもがいる世帯は、いずれも横ばい傾向となっています。

一方、65歳以上の高齢者がいる世帯数は年々増加しています。



※対象世帯は「図 1-2 計画区域内における地域別の人口の推移」に示した範囲。

資料：国勢調査

図 1-3 計画区域内における世帯員の年齢区分別の世帯数の推移

### (4) 中心市街地の商業

中心市街地に関連する商店街に加盟している商店・事業所の合計数は、年々減少傾向にあります。

表 1-1 計画区域内における商店街別の商店・事業所数の推移

商店街		商店・事業所数(件)											
		平成6年		平成9年		平成14年		平成16年		平成19年		平成26年	
刈谷駅	刈谷市刈谷駅前商店街(振)	-	98	-	105	-	81	-	81	45	79	52	67
	刈谷市桜町通り商店街(振)	98	98	105	105	81	81	81	81	34	79	15	67
中間	刈谷市東陽町商店街(振)	30	61	26	54	20	20	15	15	14	18	7	16
	かりやセントラル商店街(振)	31	61	28	54	-	20	-	15	4	18	9	16
刈谷市駅	於大通り商店街(振)	87	152	75	137	67	97	54	74	18	45	21	44
	刈谷市銀座着町本町商店街(振)	15	152	14	137	12	97	11	74	12	45	5	44
	刈谷市駅前商店街(振)	27	152	24	137	13	97	12	74	10	45	6	44
	刈谷御幸町商店街(振)	23	152	24	137	5	97	7	74	5	45	12	44
合計		311	296	296	296	198	170	170	170	142	127	127	127

※かりやセントラル商店街は、1998(平成10)年に銀座新町商店街、栄町商店街が合併し、また於大通り商店街は、2001(平成13)年に銀座通り商店街、銀座中町商店街、広小路通り商店街が合併して設立した商店街であるため、2商店街の合併前の商店・事業所数は、旧商店街の合計を掲載している。

※表中の「-」は、商業統計調査に掲載が無かったことを示す。

資料：商業統計調査

商業店舗の分布状況は、飲食・物販等の小売店舗の多くが刈谷駅を中心とした地域と県道 48 号線（岡崎刈谷線）及び 51 号線（知立東浦線）の沿道に集中しています。

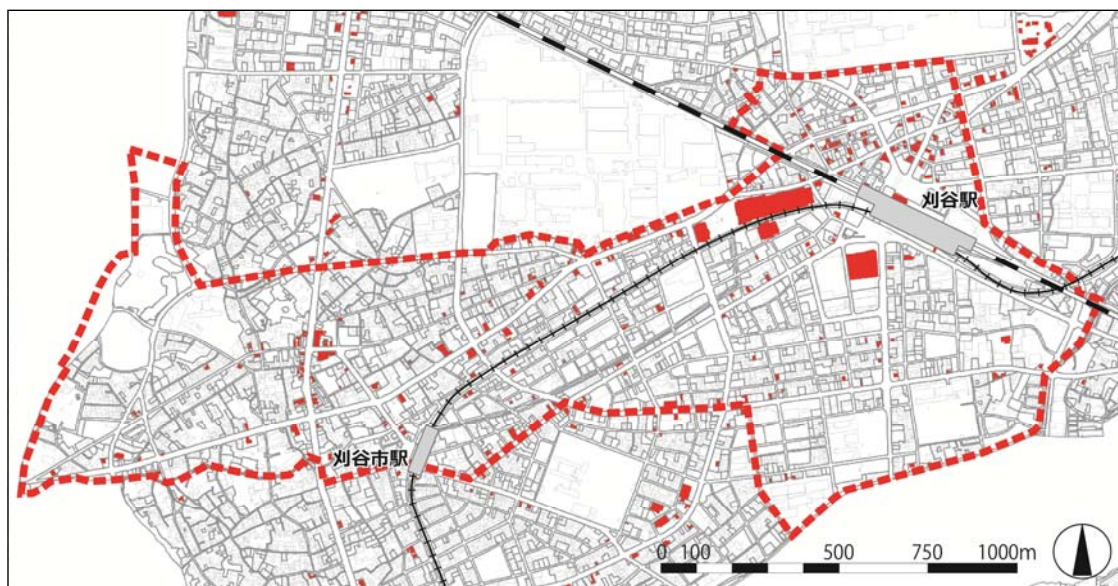


図 1-4 商業店舗の分布

資料：都市計画基礎調査(平成 25 年)

## (5)道路

中心市街地内は、東西に延びる県道 48 号線と県道 51 号線の広幅員の道路が主に自動車の主動線になっています。

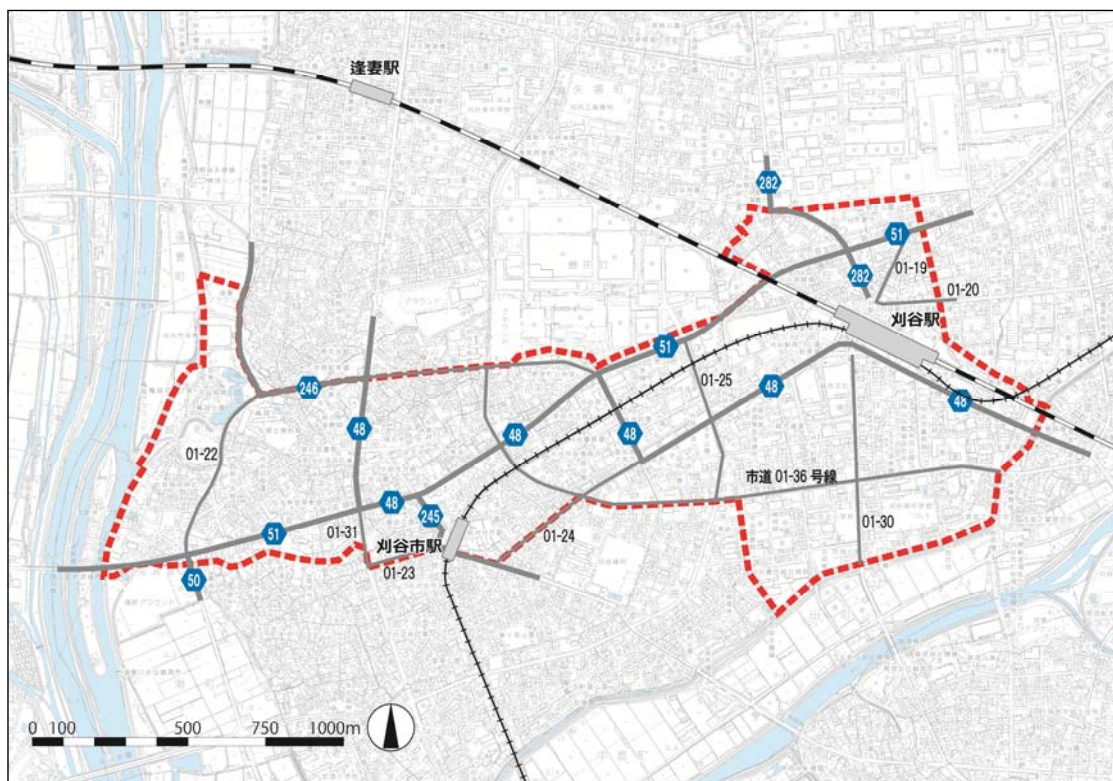


図 1-5 計画区域内の主な道路

## (6)鉄道

### ①刈谷駅

刈谷駅の乗降車人員数は、JRと名鉄ともに年々増加しています。

2016（平成28）年度のJRと名鉄の乗降車人員数の合計は約3,440万人です。

JRの乗降車人員数に占める定期利用者の割合は74.1%です。

通勤・通学の利用者が他駅と比べると多いことが推測できます。

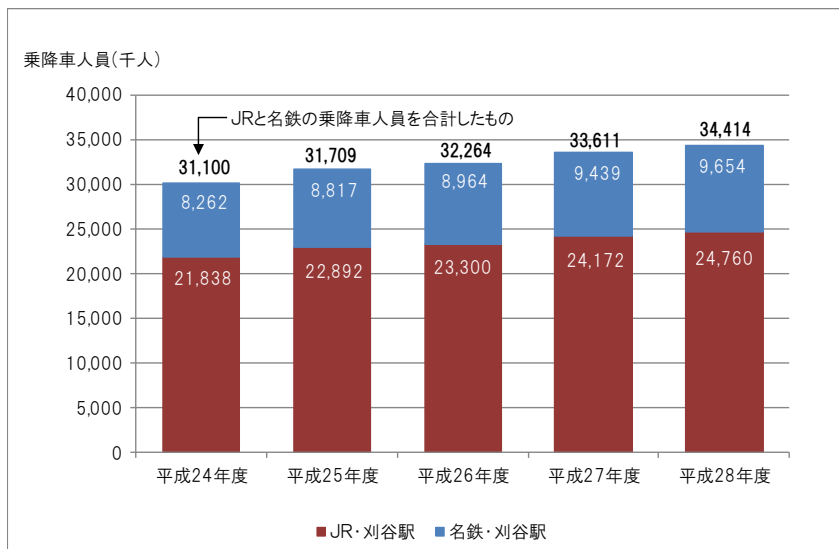


図1-6 刈谷駅(JR、名鉄)の年度別乗降車人員数 資料:東海旅客鉄道㈱、名古屋鉄道㈱  
JRの年間乗降車人員は「乗車人員数×2」により算出しています。

表 主要駅(JR)の定期利用者の割合(2015(平成27)年度) 資料:東海旅客鉄道㈱(「平成29年度愛知県統計年鑑」)

刈谷駅(74.1%) > 大府駅(71.8%)、安城駅(70.2%)、尾張一宮駅(69.7%)、岡崎駅(68.7%)、豊橋駅(43.6%)

### ②刈谷市駅

刈谷市駅の乗降車人員数も刈谷駅と同様、年々増加しています。

2016（平成28）年度の乗降車人員数は約238万人です。

乗降車人員数に占める定期利用者の割合は80.3%であり、刈谷駅と同様、通勤・通学の利用者が多いことが分かります。

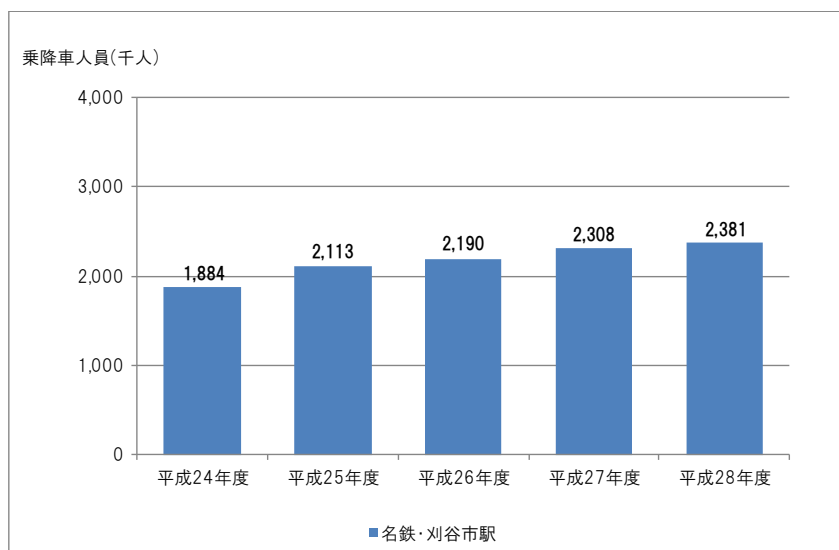


図1-7 刈谷市駅(名鉄)の年度別乗降車人員数 資料:名古屋鉄道㈱

表 主要駅(名鉄)の定期利用者の割合(2015(平成27)年度) 資料:平成29年版刈谷の統計  
名古屋鉄道㈱(「平成29年度愛知県統計年鑑」)

刈谷市駅(80.3%) > 知立駅(67.5%)、東岡崎駅(67.4%)、名鉄一宮駅(67.0%)、豊橋駅(65.4%)、神宮前(58.4%)



## (7) 公共施設等

刈谷駅周辺に行政機関、文化・市民交流施設、医療・福祉・健康施設が集約している

刈谷駅周辺においては、市役所、合同庁舎や保健所などの行政機関、図書館、美術館、総合文化センター、科学体験館などの文化・市民交流施設、総合病院、福祉センター、健康センターなどの医療・福祉・健康施設などが集約しています。

刈谷市駅周辺においては、刈谷球場、体育館、亀城公園などのスポーツ・公園施設があります。

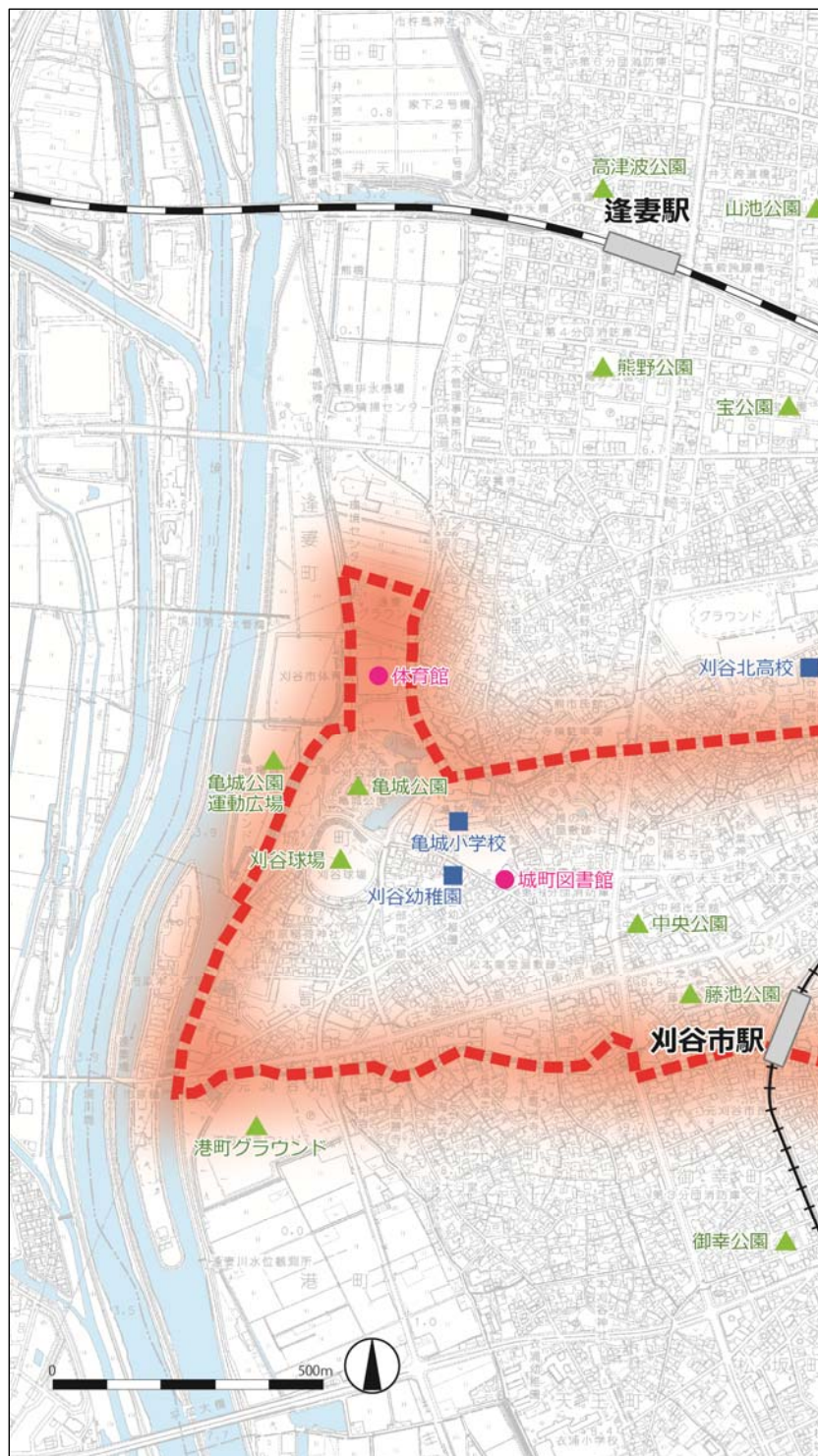
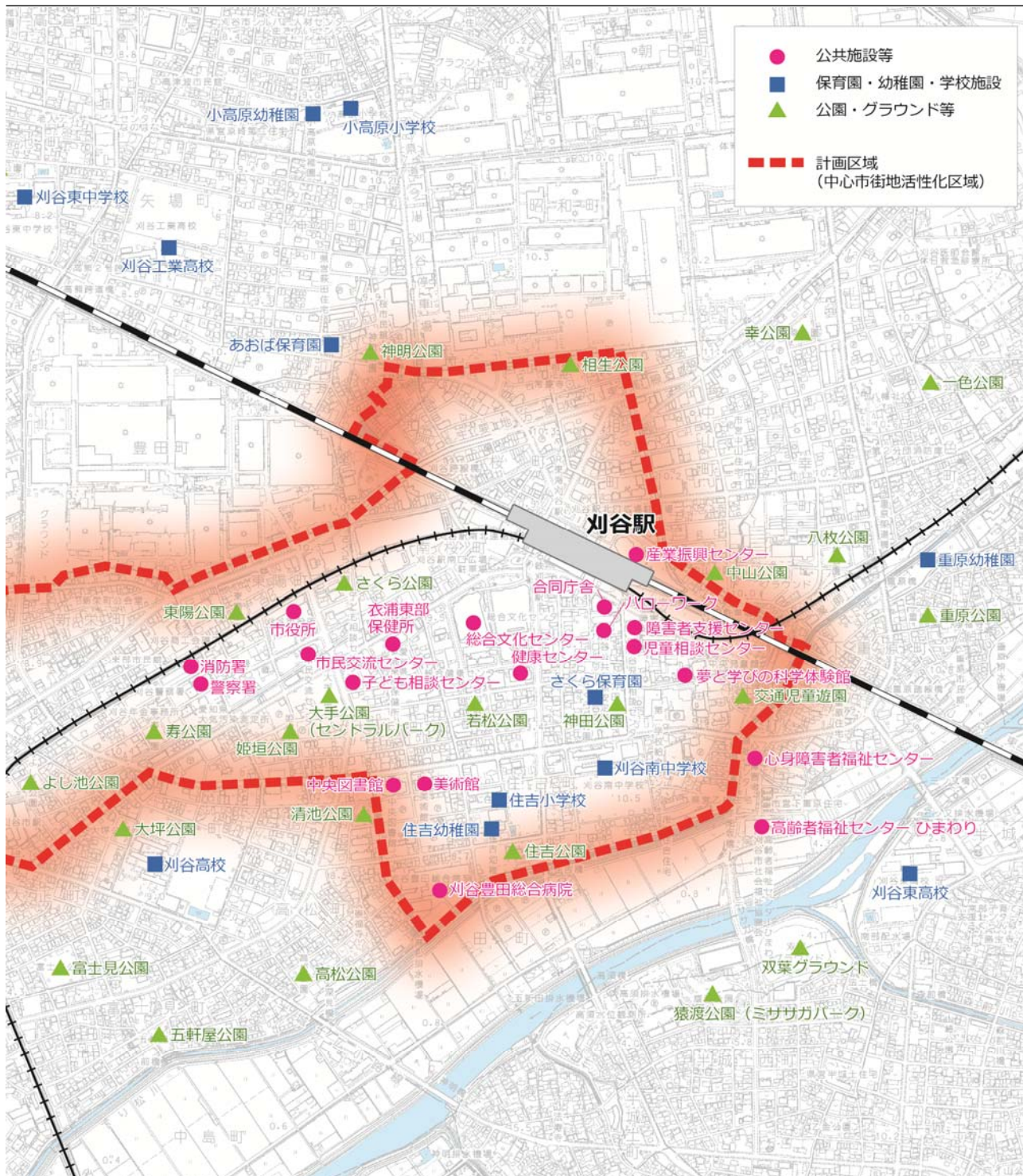


図 1-8 計画区域及びその周辺における主な公共施設



(平成 30 年 3 月時点)

## (8)歴史・文化施設

刈谷市駅から亀城公園周辺に刈谷城址をはじめ歴史的・文化的資源が多数存在する

刈谷市駅から亀城公園周辺における城下町として栄えた地域に、市や県の指定文化財、寺院や神社、歴史的建造物など、当時の風情や趣を感じることができる多くの資源や施設が存在しています。

また、各種碑や史跡周辺には、それらの地域資源をとおして、刈谷の往時の姿を垣間見ることができるよう、歴史・文化施設をつなぐ「歴史の小径」を設定しています。

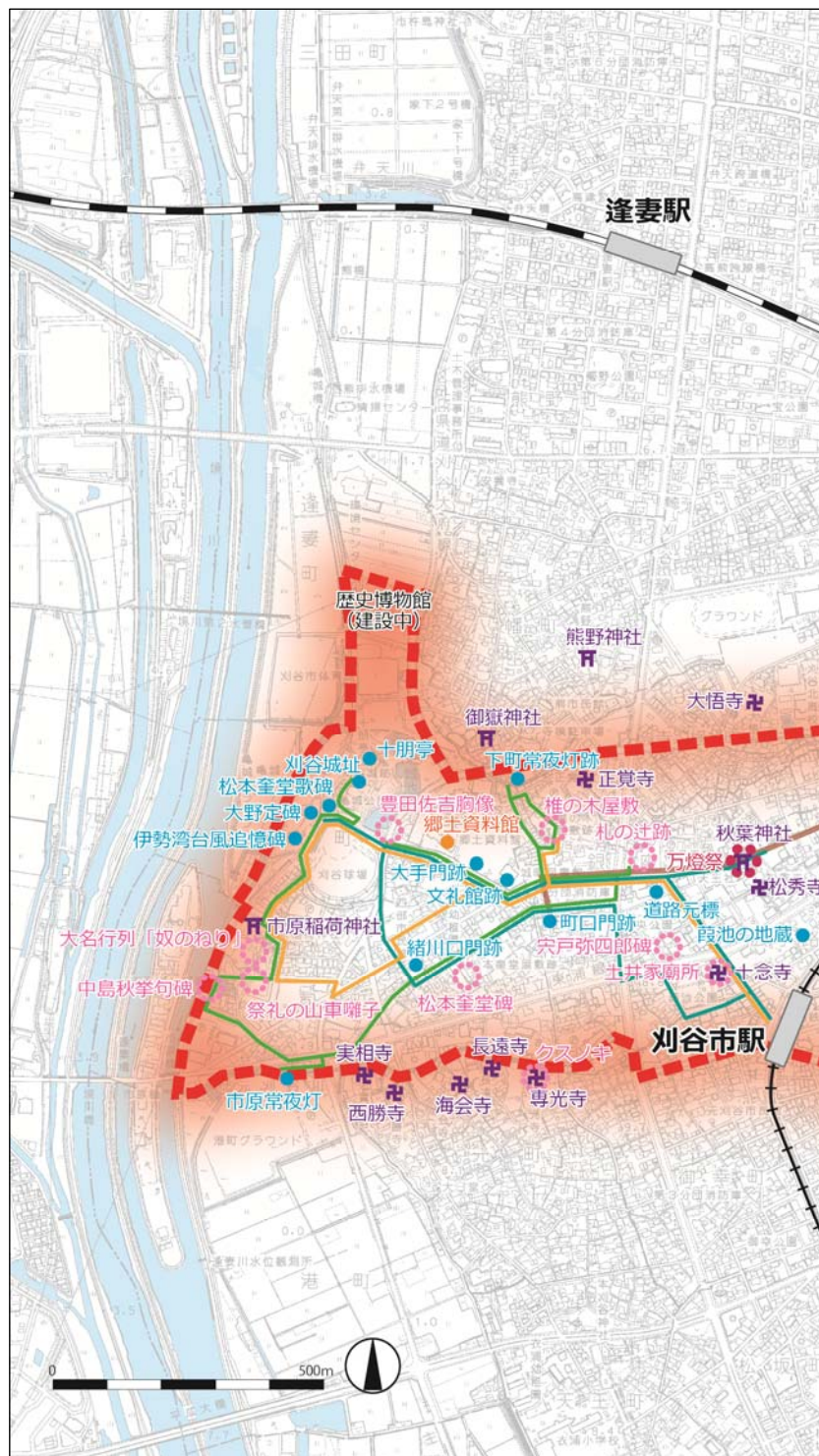
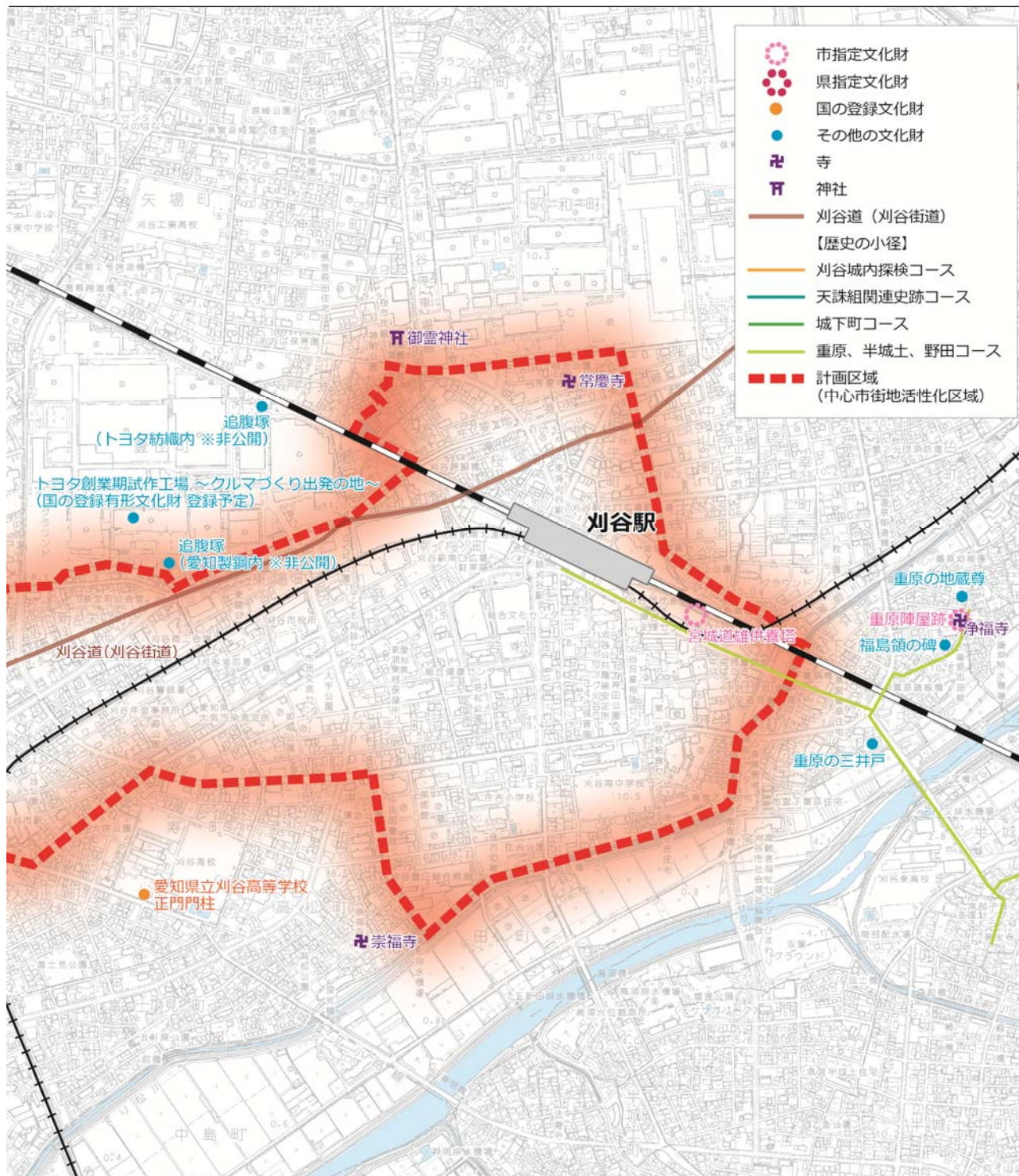


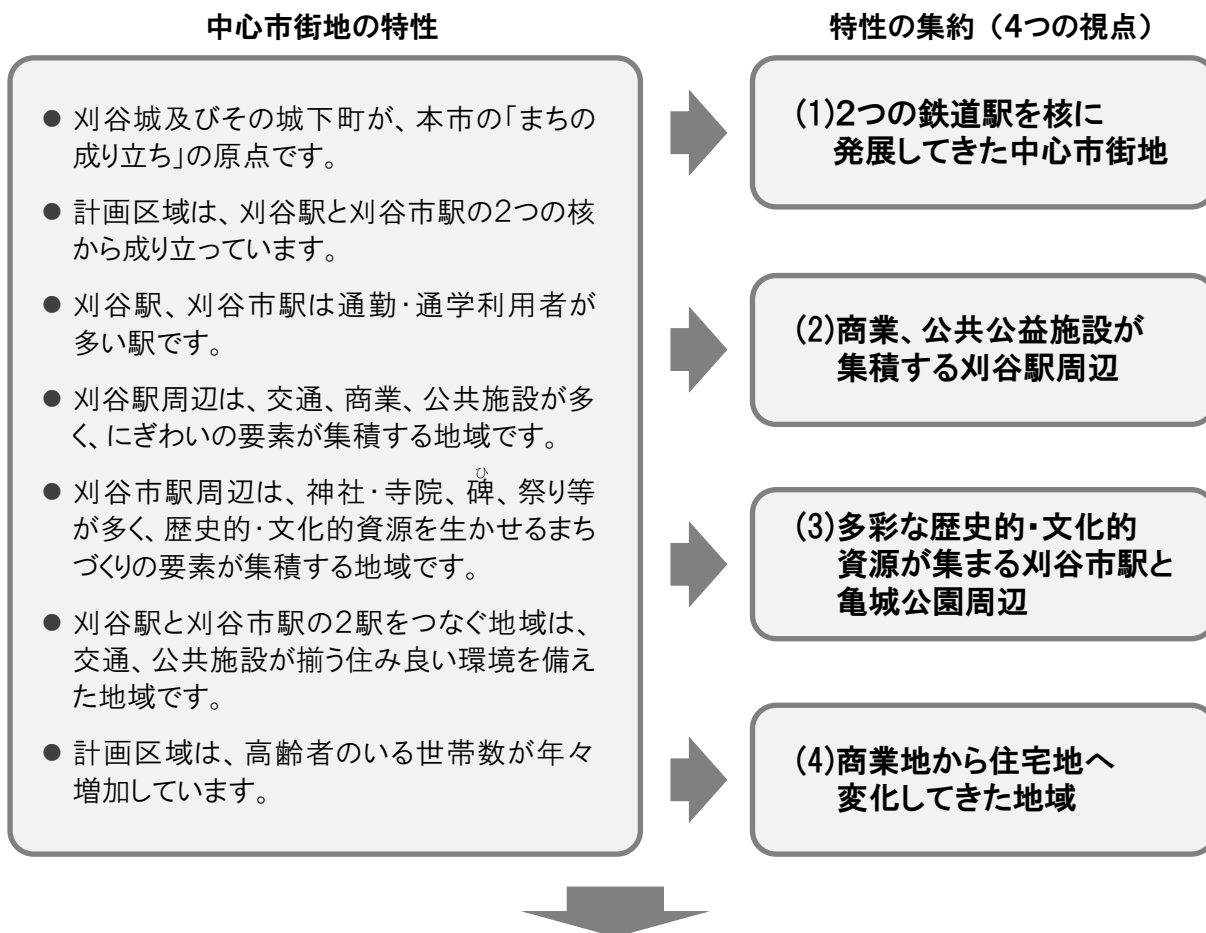
図 1-9 計画区域及びその周辺における主な歴史・文化施設



(平成 30 年 3 月時点)

## 1-3 中心市街地の特性

前項までの現状を踏まえ、中心市街地の特性を以下のとおり整理し、下記(1)～(4)のとおり特性を集約します。



### (1)2つの鉄道駅を核に発展してきた中心市街地

刈谷駅と刈谷市駅の2つの駅を核として発展してきた中心市街地は、時代の移り変わりとともに変化するニーズにも柔軟に対応してきたことにより、現在は、それぞれが異なる特性を有した地域を形成しています。

刈谷駅は市の玄関口として重要な役割を有し、駅南口周辺の再開発などの整備により一層の魅力が増しています。

刈谷市駅は、もう1つの玄関口として、地域住民や来訪者等が集い、憩い、回遊することができる環境を創出する施策に取り組む必要があります。



▲ 刈谷駅改札付近

## (2)商業、公共公益施設が集積する刈谷駅周辺

刈谷駅周辺は、商業・業務機能の集積が進むとともに、市役所や合同庁舎などの行政機関、総合文化センター、図書館・美術館などの文化・市民交流施設が集積する地区です。

しかし、駅前周辺では、朝夕の通勤通学時において歩行者と自転車の輻輳<sup>ふくそう</sup>や、自動車の混雑が発生していることから、誰もが安心安全、快適に利用できる駅前空間を創出する施策に取り組む必要があります。また、今後は駅北口周辺においても、さらなる活気とにぎわいを創出する施策に取り組む必要があります。



▲ 刈谷駅南口周辺

## (3)多彩な歴史的・文化的資源が集まる刈谷市駅と亀城公園周辺

刈谷市駅から亀城公園までの一帯は、かつては刈谷城とその城下町であったことから豊富な歴史的・文化的資源が見られ、今後、まちづくりを進める上でポテンシャルの高い地域であると言えます。

このため、刈谷の歴史・文化を物語る貴重な資源を保全・活用し、地域の魅力を一層高めるための周辺整備を合せて行うことにより、誰もが愛着の持てる地域を形成していくことが求められます。



▲ 亀城公園

## (4)商業地から住宅地へ変化してきた地域

刈谷市駅周辺や県道知立東浦線沿いは、昭和30年代頃から商店街としてにぎわい、近隣市町からも大勢の買い物客が訪れていました。

しかし、時代の移り変わりの中で店舗が減少し、商店街の衰退が見られるようになり、その後、マンションなどの共同住宅が建設され、現在は、駅に近い、利便性の高い住宅地として活用される側面も見られます。

このため、各地域の特性に応じて、都市機能の充実した快適な住環境の創出が必要になります。



▲ 県道知立東浦線(刈谷市駅～刈谷駅)