

# 刈谷駅周辺地区 市街地総合再生基本計画

【令和3（2021）年度～令和12（2030）年度】

刈 谷 市



<目次>

1. 計画の背景・目的	1
2. まちづくりの経緯等	3
2-1. これまでのまちづくりの経緯	3
2-2. 刈谷駅周辺における再開発事業等	5
3. 上位・関連計画と社会動向	7
3-1. 市街地総合再生基本計画の位置づけ	7
3-2. 上位・関連計画の整理	7
3-3. 主な社会動向	10
4. 地区の現況	12
5. まちづくり意向調査	17
5-1. 調査概要	17
5-2. 意向調査のまとめ	18
6. 対象地区の課題	20
6-1. 対象地区の課題と対策	20
6-2. 整備課題図	22
7. 施設需要調査	24
7-1. 調査概要	24
7-2. 調査結果	25
8. 地区整備基本方針	26
8-1. 地区の位置づけ及び役割	26
8-2. 地区整備の基本方針	27
9. 重点整備地区の整備プログラム	30
9-1. 重点整備地区の設定	30
9-2. 重点整備地区の整備方針	31
9-3. 整備プログラム	33
9-4. 施設整備に関する計画の検討	35
9-5. 重点整備の実現に向けた取組み	36
10. 用語解説	37



# 1. 計画の背景・目的

## (1) 計画の背景

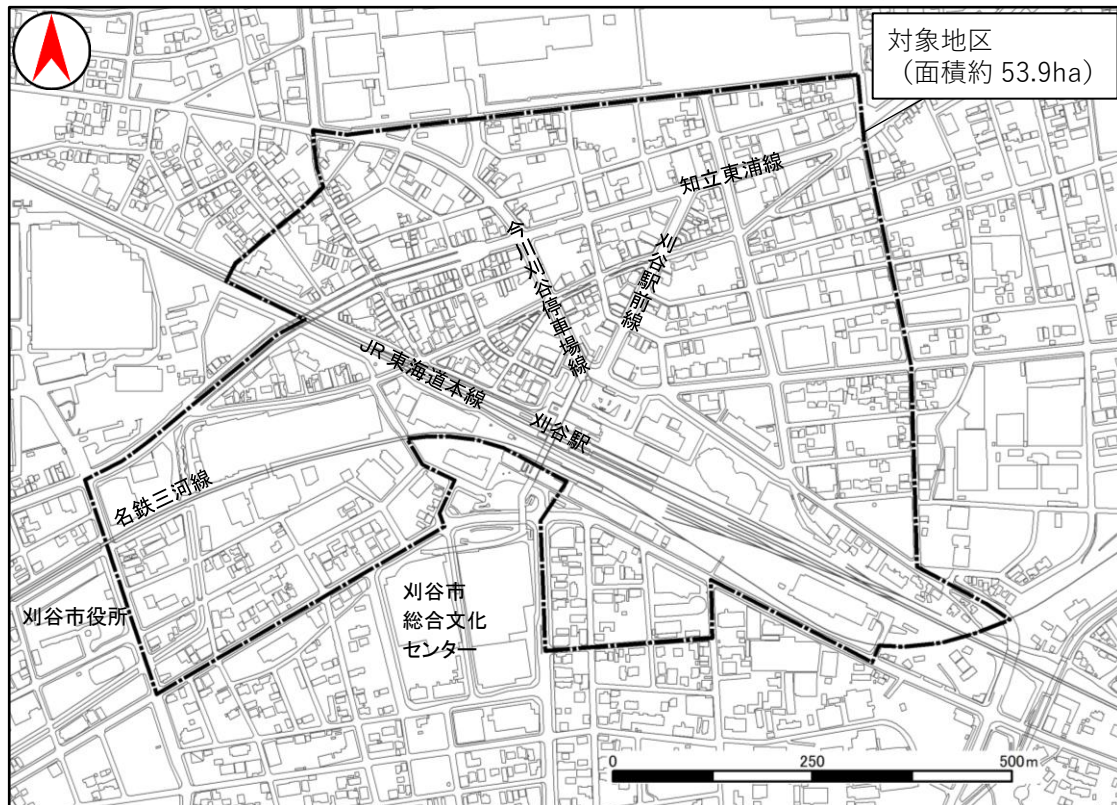
刈谷駅周辺地区（以下「本地区」という。）は、約10万人/日の利用者を有する、JR東海道本線及び名鉄三河線の刈谷駅を中心とした地区であり、刈谷市まちなかマネジメント構想～刈谷駅北口周辺エリア編～では、まちづくりの方向性を「人を引き寄せる回遊とにぎわいのあるまちづくり」と定めています。刈谷市中心市街地まちづくり基本計画では、魅力的で誰もが愛着を持ち、市内外に誇ることができる高次都市機能を備えるまちづくり及び地域住民をはじめ、就業者などの来訪者も含め、誰もが、集い、回遊しやすい活気とにぎわいのあるまちづくりを目指すこととしています。これらのまちづくりを実現するため、市街地再開発などの手法を活用し、効果的なまちづくりを実施することが求められています。

## (2) 計画の目的

刈谷駅周辺地区市街地総合再生基本計画（以下「本計画」という。）は、建物の更新にあわせた適切な開発誘導と公共施設の配置検討を行い、土地の有効活用・都市機能の更新・市街地環境の整備などを推進することによって、本地区を時代の変化に対応した魅力あふれる地区に再整備し、もって都市の競争力や魅力の向上に寄与するための方針などを策定することを目的とします。

## (3) 対象地区

本計画の対象地区は、以下の刈谷駅の北側を中心とする範囲（約53.9ha）とします。



#### **(4) 計画期間**

本計画の計画期間は、令和3（2021）年度から令和12（2030）年度までの概ね10年間とします。ただし、今後の社会情勢の変化及び上位・関連計画との整合などを踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行います。

## 2. まちづくりの経緯等

### 2-1. これまでのまちづくりの経緯

#### (1) 本市の沿革

本市の歴史を振り返ると、天文2（1533）年、水野忠政により現在の亀城公園とその周辺に刈谷城が築城され、その後、刈谷藩が置かれたことにより刈谷城を中心とした城下町が形成されました。

明治21(1888)年には、現在のJR東海道本線の開業に合わせて刈谷駅が設置され、大正3（1914）年には後の名鉄三河線である三河鉄道が開業して、かつて城下町として栄えた地区に刈谷市駅が設置されました。それにより、刈谷駅と刈谷市駅の2つの鉄道駅を中心としてまちが発展してきました。

大正末期には、現在のトヨタ系企業の誘致により近代産業都市としての足がかりを得るとともに、積極的な工業化施策を推進し、戦後の高度経済成長やモータリゼーションの進展と相まって、自動車関連産業の集積地として飛躍的な発展を遂げました。

商業面では、昭和30年代から50年代にかけて、城下町時代の名残のある銀座地区と刈谷市駅周辺において、人口の増加とともに購買力が高まり、本市初のアーケード街の建設や歩行者天国の実施などの効果もあり、西三河随一のにぎやかな商店街と呼ばれるほど、商業のまちとしても発展してきました。しかしながら、郊外型大型商業施設の進出、モータリゼーションの進展などにより、昭和の末期から刈谷市駅周辺における商店街の衰退が見られるようになりました。

一方、本地区では、周辺に工場が増えるにつれて、飲食業やサービス業等の商店も増え、商店街が形成され、拡大していきました。商店街が大きくなったため、昭和54（1979）年には2つの組合（桜町通り商店街と刈谷駅前商店街）に分離され、現在に至りますが、企業城下町という地域特性から飲食店・居酒屋・スナック等の集積が進んだことで「夜の街」というイメージが強くなり、女性や子どもが気軽に足を運べなくなってしまいました。

そういった商業面の課題を受け、平成12（2000）年に「刈谷市中心市街地活性化基本計画」を策定し、刈谷駅及び刈谷市駅周辺において、市街地の整備改善及び商業等の活性化を一体的に推進させる各種事業に取り組んできています。

#### (参考資料)

- ・「刈谷市中心市街地まちづくり基本計画」（平成30年6月）
- ・「あいちの商店街～23の商店街が行う活性化への取組～」(愛知県、平成26年3月)

## (2) 刈谷駅周辺のまちづくり

刈谷駅は、三河鉄道の開業により鉄道が東西南北に交わる交通結節点になったことから、駅付近への工場進出が促されました。

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。

平成元（1989）年に刈谷駅の橋上駅化に伴い刈谷駅南北連絡通路が整備され、平成 20（2008）年には駅南口のペDESTリアンデッキ、平成 22（2010）年には刈谷駅南地区第一種市街地再開発事業、平成 28（2016）年には南桜町地区優良建築物等整備事業の高層複合ビルが竣工しました。こういった再開発事業等により駅南側は都市機能の一定の集約化が実現され、それに呼応した活動によって、中心市街地としてのにぎわいも創出され始めました。

その後、近年では刈谷駅北口において、刈谷駅北地区整備事業による公共施設を含めた高層複合ビルの建設、刈谷駅前線の一方通行化・歩道拡幅などの改良工事が進められ、まちづくりの動きが駅北側へも広がっています。

(表：刈谷駅周辺の開発等の動向)

年		事業等
明治 21	1888	東海道本線開通、刈谷駅設置（現在の JR 刈谷駅）
大正 3	1914	三河鉄道開業、刈谷市駅（当時は刈谷町駅）と刈谷新駅設置
昭和 2	1927	刈谷新駅を刈谷駅に移転統合
昭和 26	1951	刈谷駅前土地区画整理事業着工（1956 年完成）
昭和 28	1953	刈谷駅改築工事完成
平成元	1989	刈谷駅の橋上駅化、刈谷駅南北連絡通路完成
平成 7	1995	産業振興センター完成
平成 20	2008	駅南口ペDESTリアンデッキ「ウイングデッキ」完成
平成 22	2010	刈谷駅南地区第一種市街地再開発事業（みなくる刈谷、総合文化センター、マンション、みなくる広場・南口駅前広場整備）完成
平成 28	2016	南桜町地区優良建築物等整備事業完成
令和 2	2020	(都)刈谷駅前線道路新設改良事業完成
令和 3	2021	刈谷駅北地区整備事業（優良建築物等整備事業）完成（予定）



## 2-2. 刈谷駅周辺における再開発事業等

刈谷駅周辺でこれまでに整備されてきた（もしくは整備中）の再開発事業等の概要を整理します。

### 1) 刈谷駅南地区第一種市街地再開発事業

目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人が集う憩う豊かな駅前空間</li> <li>・にぎわいや語らいを生む駅前空間をめざす</li> <li>・駅前ならではの利便性を活かした都市型住宅</li> </ul>
区域面積	約 5.7ha
施設整備	総合文化センター 商業、住戸、公共駐車場 広場（みなくる広場、南口駅前広場） ペDESTリアンデッキ（駅連絡通路）
完成	平成 22（2010）年



### 2) 南桜町地区優良建築物等整備事業

目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多彩な駅前機能の充実</li> <li>・駅前の発展を促すランドマークの形成</li> </ul>
区域面積	約 0.3ha
規模	地上 23 階、延床面積約 19,000 m <sup>2</sup>
用途	商業、事務所、住戸
完成	平成 28（2016）年



### 3) 刈谷駅北地区整備事業

目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多彩な駅前機能の充実</li> <li>・活気とにぎわいの創出</li> <li>・まちなか居住の促進</li> </ul>
区域面積	約 0.3ha
規模	地上 20 階、延床面積約 14,300 m <sup>2</sup>
用途	商業、事務所、住戸、公共施設（地域交流施設など） ペDESTリアンデッキ（駅連絡通路）
完成	令和 3（2021）年 3 月（予定）

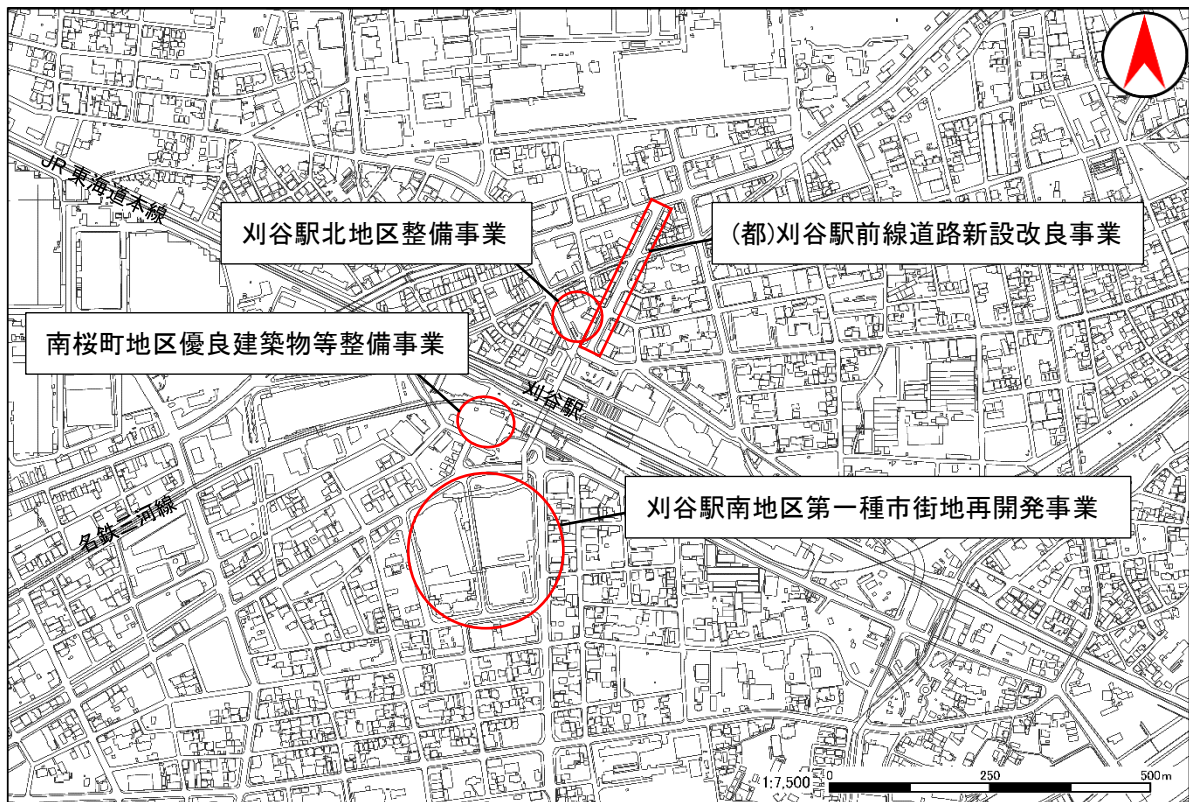


#### 4) (都)刈谷駅前線道路新設改良事業

目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前シンボルロードとして新たなにぎわいの創出</li> <li>・自動車交通の円滑化</li> <li>・安心して安全な歩行空間の確保</li> </ul>
整備概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南進一方通行化(延長 240m、幅員 18m)、2車線から1車線への車線減、歩道空間の拡充(5~8m)</li> <li>・ペDESTリアンデッキ(駅連絡通路)の延伸</li> <li>・電線類地中化</li> </ul>
完成	令和2(2020)年3月



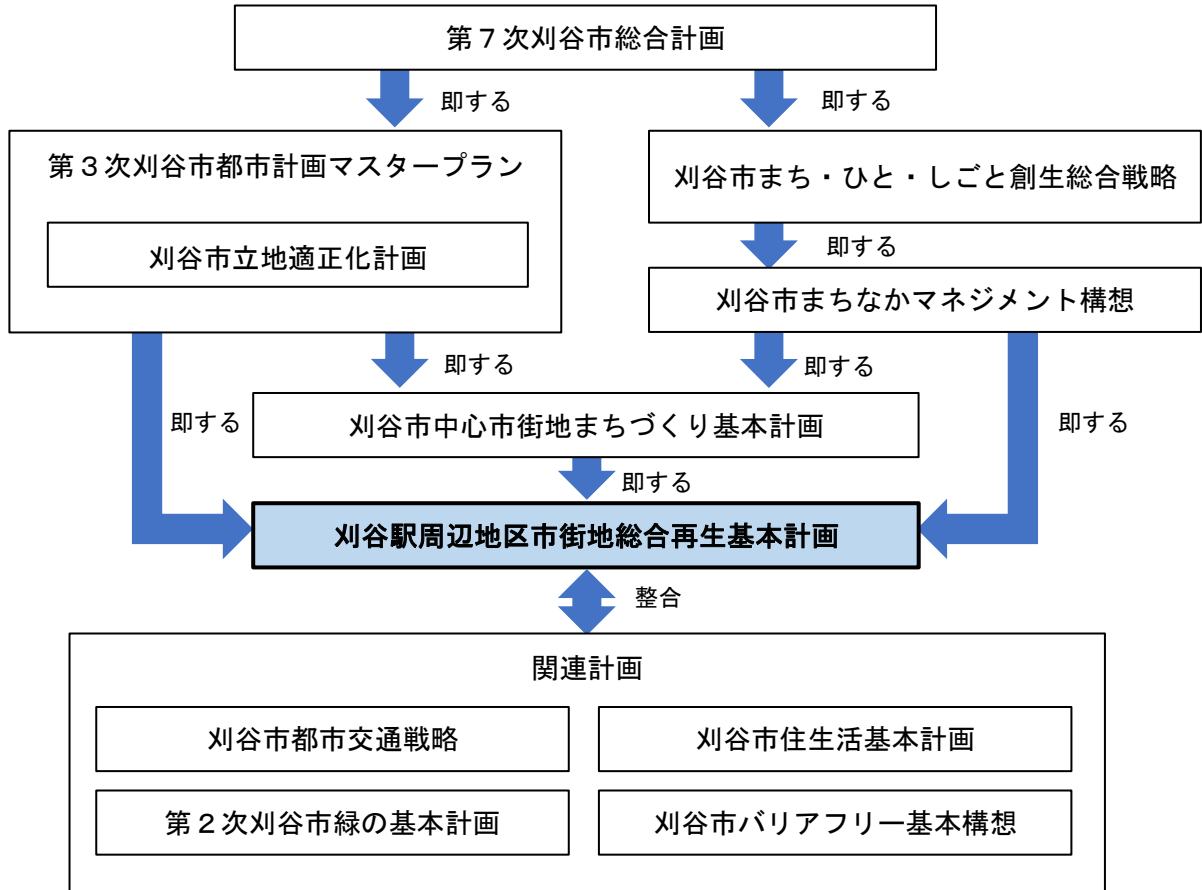
<再開発事業等の位置図>



### 3. 上位・関連計画と社会動向

#### 3-1. 市街地総合再生基本計画の位置づけ

本計画の位置づけを整理します。



#### 3-2. 上位・関連計画の整理

上位・関連計画をもとに、刈谷駅周辺における現状と目標を整理します。

計画	第7次刈谷市総合計画
現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道をはじめとする本市の中心的な交通結節点</li> <li>・ 居住・商業・業務・医療・福祉施設などの市民生活に必要な施設などが多く集積された地域</li> <li>・ 再開発事業により都市機能の一定の集約化を実現し、中心市街地としてのにぎわいも創出され始めた</li> <li>・ 刈谷駅の駅前広場周辺の利便性は向上したが、中心部への交通が集中し混雑している</li> </ul>
目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市の中心的な拠点として土地の高度利用を誘導し、都市機能の集約を進める都市拠点</li> <li>・ 中心市街地としての魅力や活力を創出</li> <li>・ 環境と防災安全性に優れたまちとして整備</li> <li>・ バリアフリー化、安全対策、駅周辺の整備を推進</li> </ul>

計画	<b>第3次刈谷市都市計画マスタープラン</b>
現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>・刈谷駅周辺は、商業・業務施設や住宅のほか公益施設や医療・福祉施設等の様々な都市機能が集積する本市の顔</li> <li>・刈谷駅の南側は総合文化センター、美術館、中央図書館などの公共施設が集積</li> <li>・鉄道及び路線バスなどの公共交通結節点として、市内外へのアクセス利便性が高い</li> </ul>
目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人、モノ、情報を集め様々な出会いと交流を促進させる多様な都市機能を集積</li> <li>・来訪者を増やし、にぎわいの創出を図る</li> <li>・刈谷駅の南側は「文化の拠点」として位置づけ、文化性の高い魅力とゆとりある都市環境を形成</li> <li>・商業ゾーンと位置づけ、商業・業務機能の集積、日常生活の利便性の向上</li> <li>・まちなか居住の推進。住宅と工場などが混在している地域では、良好な住環境の確保に向けた土地利用の純化を目指す</li> <li>・景観にも配慮した快適な都市空間の形成</li> <li>・交通結節機能の強化（駅前広場の整備、駐車施設の適切な配置）</li> </ul>

計画	<b>刈谷市立地適正化計画</b>
現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地の人口減少、高齢化が進んでおり、人口密度を高め、世代間バランスの確保が課題</li> <li>・中心市街地では広域的な都市機能は充実しつつあるが、さらなる都市機能の向上が必要</li> <li>・高い人口密度を見据えた生活機能の配置が必要</li> <li>・さらなる高齢化の進行を見据えた公共交通の維持や交通結節点の強化が必要</li> </ul>
目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地の魅力向上</li> <li>・子育て世代の居住誘導</li> <li>・高齢者の安心・安全な生活確保</li> </ul>

計画	<b>刈谷市まちなかマネジメント構想</b>
現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>・刈谷駅北口周辺の道路における安全で円滑な移動環境の確保</li> <li>・刈谷駅北口駅前広場での駅前空間としての拠点機能の確保</li> <li>・刈谷駅北口周辺エリアのまちのポテンシャル活用が必要</li> <li>・刈谷駅前線の道路としてのポテンシャル活用が必要</li> <li>・刈谷駅北口周辺エリアでの面的な広がりのあるまちづくりが必要</li> </ul>
目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者が安全で快適に通行できるまち</li> <li>・都市機能が充実した人を引き寄せるまち</li> <li>・歩いて回遊できる、にぎわいのあるまち</li> </ul>

計画	<b>刈谷市中心市街地まちづくり基本計画</b>
現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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加</li> <li>・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や、自動車の混雑が発生</li> </ul>
目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人を引き寄せる、回遊とにぎわいのあるまちづくり</li> </ul>

計画	<b>刈谷市都市交通戦略</b>
現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>・刈谷駅以北に企業関連駐車場が集中しており、交通渋滞の解消に向けた自動車交通の円滑な処理が必要</li> <li>・中心市街地に大規模事業所が立地するため、交通混雑により中心市街地へのアクセス利便性が低下</li> <li>・駅直近における駐輪場の適切な配置が今後の検討課題</li> </ul>
目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>・産業交通の円滑な処理</li> <li>・刈谷駅周辺地区での道路形態の見直し</li> <li>・刈谷駅と駅周辺地区の一体化</li> <li>・住宅を主体とする刈谷市駅周辺地区と刈谷駅を結ぶ安全で快適な移動環境の整備</li> <li>・刈谷駅等における交通結節機能の強化（駐車場・駐輪場整備）</li> </ul>

計画	<b>第2次刈谷市緑の基本計画</b>
現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場としての土地利用が多いため、他の地域に比べて緑被率が低い</li> <li>・高度利用の用途地域となっているため、緑とオープンスペースが減少</li> </ul>
目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>・緑化重点地区</li> <li>・市の顔となる緑の拠点とするため、公共施設や大規模工場などの緑化を推進</li> </ul>

計画	<b>刈谷市住生活基本計画</b>
現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車関連企業の就業者を中心に、若年・子育て世帯の転入・転出の増減が人口動態に大きく影響</li> <li>・高齢者単身・夫婦世帯の増加が予測</li> <li>・住みやすい『まち』として高い評価を得ている</li> </ul>
目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間活力を活用した市街地再開発事業などによる都市基盤の再生、土地の高度・有効利用を図り、まちなか居住を促進</li> <li>・交通アクセスの良さを生かし、中心市街地における土地の高度・有効利用を促進</li> </ul>

計画	<b>刈谷市バリアフリー基本構想</b>
現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>・刈谷駅において安心・安全に移動できる経路の確保とわかりやすい情報案内が必要</li> <li>・刈谷駅北口周辺において、まちづくりに関する事業にあわせて、円滑に移動できる歩行空間ネットワークを構築することが必要</li> </ul>
目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>・刈谷駅での多様な利用手段に対応した乗換機能の充実・強化</li> <li>・刈谷駅周辺で誰もが安心して移動できる環境づくりを推進</li> <li>・刈谷駅北口において円滑な垂直・水平移動ができるような施設整備を行う</li> </ul>

### 3-3. 主な社会動向

#### (1) まちなかウォーカブル推進事業

令和元（2019）年6月、産学官のまちづくり関係者で構成される「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」は、新たな時代のまちづくりの方向性への提言として『「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生』をとりまとめました。国土交通省では、この提言を受け、「まちなかウォーカブル推進事業」を令和2（2020）年度から新たに創設しました。

また、この提言に共鳴し、ともに取組みを進める「ウォーカブル推進都市」に、281団体の賛同（令和2年10月31日現在）があり、パートナーとして政策の検討を進めていくとしています。本市もウォーカブル推進都市に賛同を示しています。

#### 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生

～都市におけるイノベーションの創出と人間中心の豊かな生活の実現～

##### 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」形成のイメージ例

※地域特性に応じた取組を、歩ける範囲のエリアで集中的あるいは段階的に推進  
 ※人口規模の大小等を問わず、その特性に応じた手法で実施可能



**居心地が良く歩きたくなるまちなか**

<b>Walkable</b>	歩きたくなる	居心地が良い、人中心の空間を創ると、まちに出かけたくなる、歩きたくなる。
<b>Eye level</b>	まちに開かれた1階	歩行者目線の1階部分等に店舗やラボがあり、ガラス張りで見えたと、人は歩いて楽しくなる。
<b>Diversity</b>	多様な人の多様な用途、使い方	多様な人々の多様な交流は、空間の多様な用途、使い方の共存から生まれる。
<b>Open</b>	開かれた空間が心地良い	歩道や公園に、芝生やカフェ、椅子があると、そこに居たくなる、留まりたくなる。

**都市構造の改変等**

- 都市構造の改変（通過交通をまちなか外へ誘導するための外周街路整備等）
- 都市機能や居住機能の戦略的誘導と地域公共交通ネットワークの形成
- 拠点と周辺エリアの有機的連携
- データ基盤の整備（人流・交通流、都市活動等に係るデータプラットフォームの構築等）等



【イメージ例】

1階をガラス張りの店舗にリノベーションし、アクティビティを可視化  
民間敷地の一部を広場化（宮崎県日南市）

2つの開発の調整により  
一体整備された神社と森（東京都中央区）

駅前トランジットモール化と広場創出（兵庫県姫路市）

道路を占拠した夜間オープンカフェ（福岡県北九州市）

公園を芝生や民間カフェ設置で再生（東京都豊島区）

（出典：「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」中間とりまとめ報告書（概要）、令和元年6月）

10

## (2) ニューノーマルに対応したまちづくり

令和2(2020)年3月頃からはじまった新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、感染症の拡大防止、「三つの密」の回避と経済社会活動の両立を図るいわゆるニューノーマルに対応した、新しいまちづくりの必要性が高まっています。

国土交通省では、新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性として、都市、都市交通、オープンスペース、データ・新技術などの活用、複合災害への対応といった5つの論点から政策の方向性を示しており、本市でもこれらを踏まえたまちづくりを進めていく必要があります。

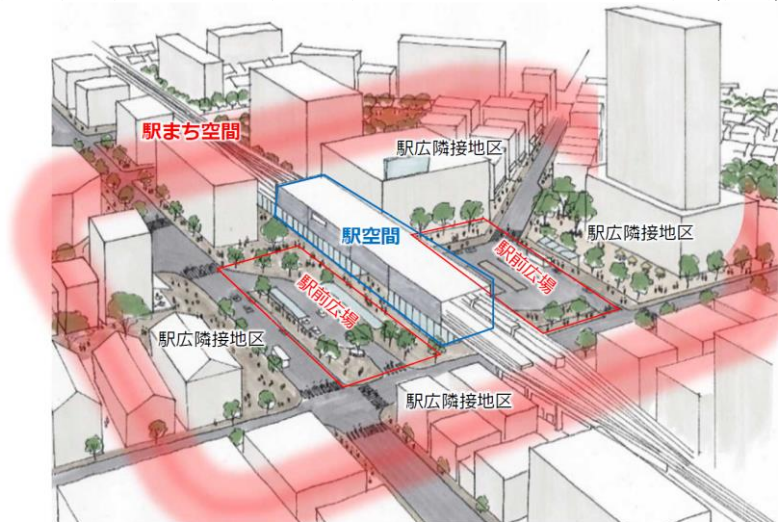
また、「三つの密」を回避する観点から、通勤、通学、レジャーなどあらゆる場面で行動のあり方を見直す動きが出てきており、駅を中心とした交通結節点においても、ゆとりある空間や工夫された動線などを整備していくことが求められると考えられています。新型コロナ危機を契機に、働きやすく住みやすい快適な環境、ゆとりあるスペースへのニーズが高まり、安全性、快適性、利便性を備えた「駅まち空間」の一体的な整備が期待されています。

### 新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性(イメージ) 国土交通省

- 人々の働く場所・住む場所の選択肢を広げるとともに、大都市・郊外・地方都市と、規模の異なる複数の拠点が形成され、役割分担をしていく形が考えられる。
- 複数の用途が融合した職住近接に対応し、様々なニーズ、変化に柔軟に対応できるようなまちづくりが必要。

The infographic illustrates three urban models: **大都市 (Metropolitan)** with features like '開放的な駅空間' (Open station space) and '多機能複合施設' (Multi-functional complex facilities); **郊外 (Suburban)** with '水辺空間' (Waterfront space), 'サイクリングスペース' (Cycling space), and '子育て施設の充実' (Improvement of childcare facilities); and **地方都市 (Local City)** with '都市緑地' (Urban green space), '駅前広場' (Station plaza), and 'テレワーク環境' (Telework environment). A central theme is 'まちづくりのデジタル基盤' (Digital infrastructure for urban planning), supported by 'スマートシティ' (Smart city) and 'スマートモビリティ' (Smart mobility) initiatives.

(出典：国土交通省「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性(概要)」令和2年8月)



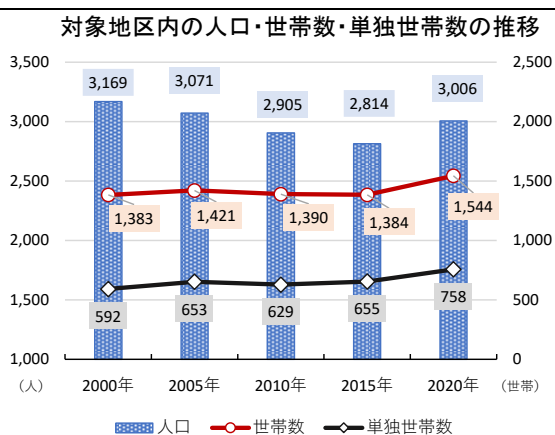
(出典：国土交通省「駅まち再構築事例集」令和2年7月)

## 4. 地区の現況

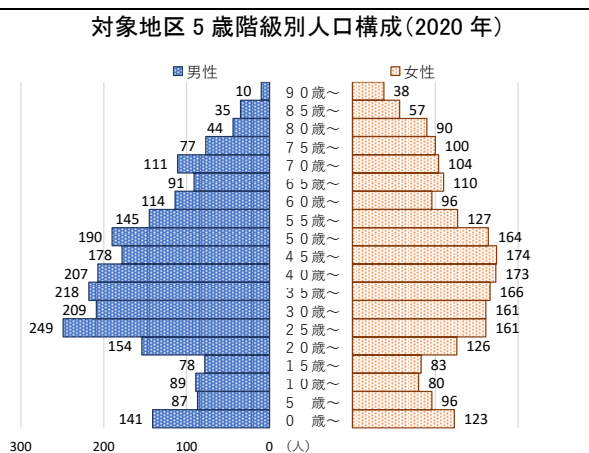
統計情報などをもとに、対象地区の現況を分野別に整理します。(別冊資料編参照)

### (1) 人口

- ・全市、対象地区ともに人口・世帯数は増加しています。しかし、対象地区で人口もしくは世帯数が増加しているエリアは一部に限られ、その他のエリアは人口減少傾向にあります。
- ・対象地区では男性の生産年齢人口や単身世帯が多いなど、人口構成に偏りが見られます。また全市としては昼夜間人口比率も高く、特に名古屋市からの流入人口(通勤・通学者)が近年急増しています。
- ・全市における DID 地区は、平成 22(2010)年から平成 27(2015)年にかけて拡大しており、市街地の成長が続いています。



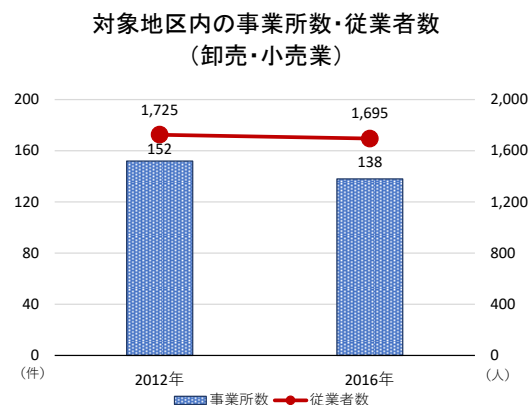
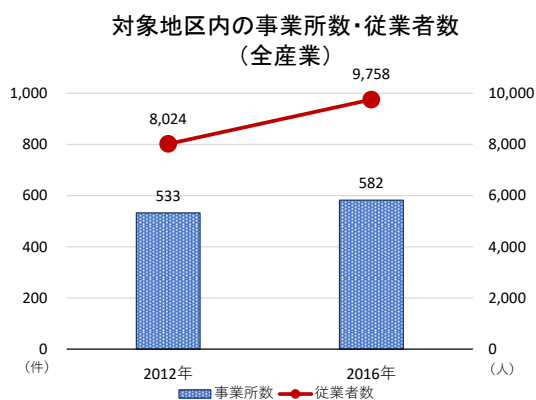
(出典:住民基本台帳(各年4月1日時点、2020年のみ2月1日時点))



(出典:住民基本台帳(2020年2月1日時点))

### (2) 産業

- ・全市では、平成 24(2012)年から平成 28(2016)年の事業所数・従業者数は増加しています。対象地区でも全産業で見ると事業所数、従業者数ともに全市より増加率が高くなっていますが、製造業、卸売・小売業は事業所数、従業者数は微減しています。
- ・商業面では駅周辺に2つの商店街がありますが、飲食業が中心で業種構成に偏りがみられます。

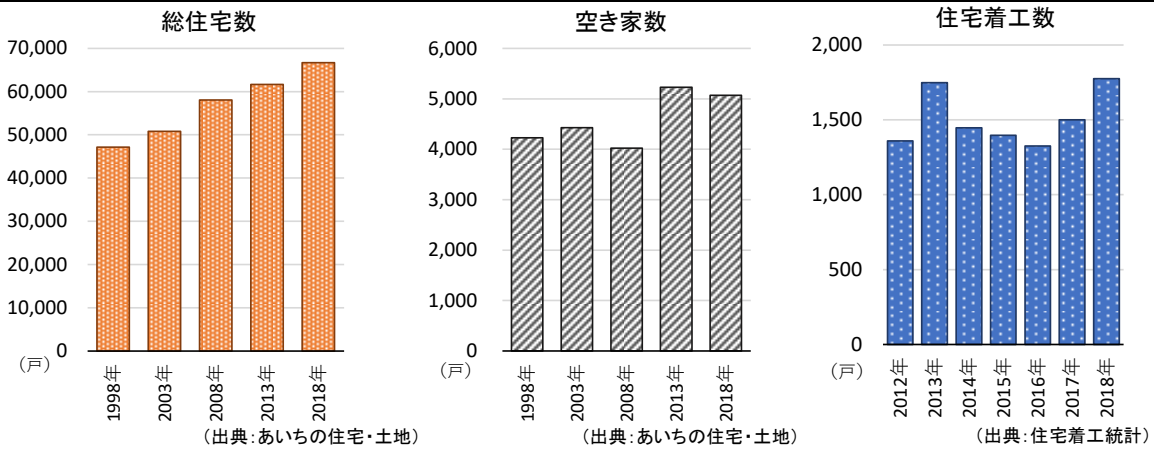


(出典:経済センサス活動調査)



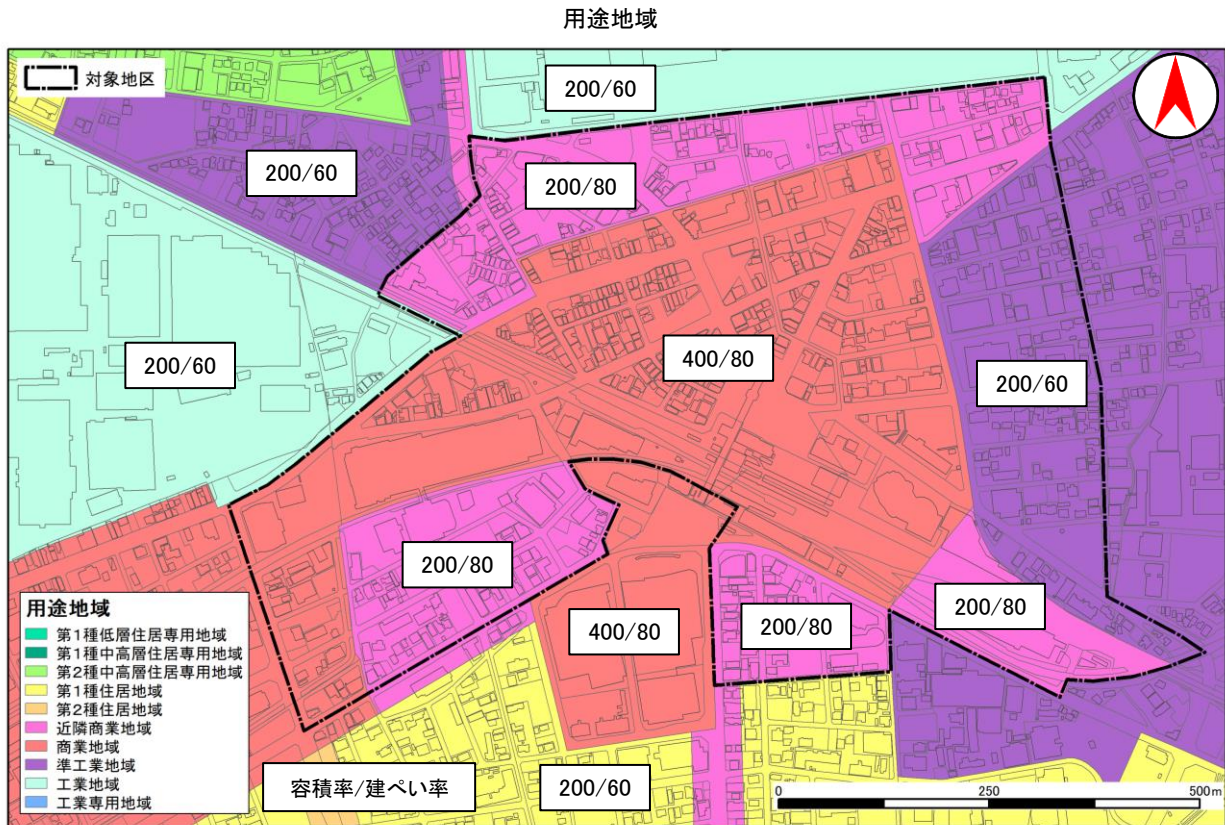
### (3) 市街地整備

- ・全市の住宅総数、世帯数はともに平成 10 (1998) 年から一貫した増加傾向にあります。また、全市的に住宅開発が活発で、住宅着工戸数、床面積も、平成 28 (2016) 年以降は増加傾向にあります。一方で、空き家数は平成 25 (2013) 年から平成 30 (2018) 年にかけて減少しています。
- ・市内では分譲マンションが平成 24 (2012) 年から平成 29 (2017) 年まで毎年 90~130 戸程度供給されています。

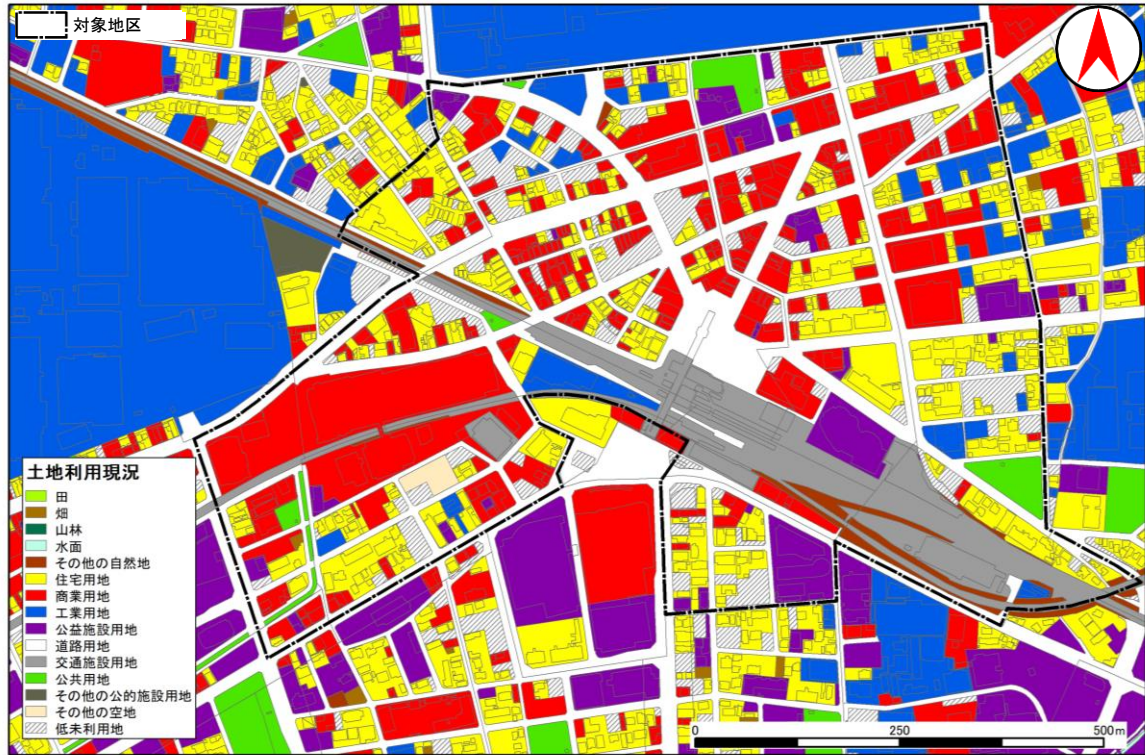


### (4) 土地利用

- ・対象地区は多くが商業地域、近隣商業地域に指定され、商業・住居の土地利用が多くを占めています。東側の一部の準工業地域では住居と工業が混在しています。
- ・対象地区の土地・建物利用は、一部は大規模開発による高度利用がされていますが、青空駐車場や低層建物などが集積する箇所も見られ、利用容積率の低い街区が多くなっています。

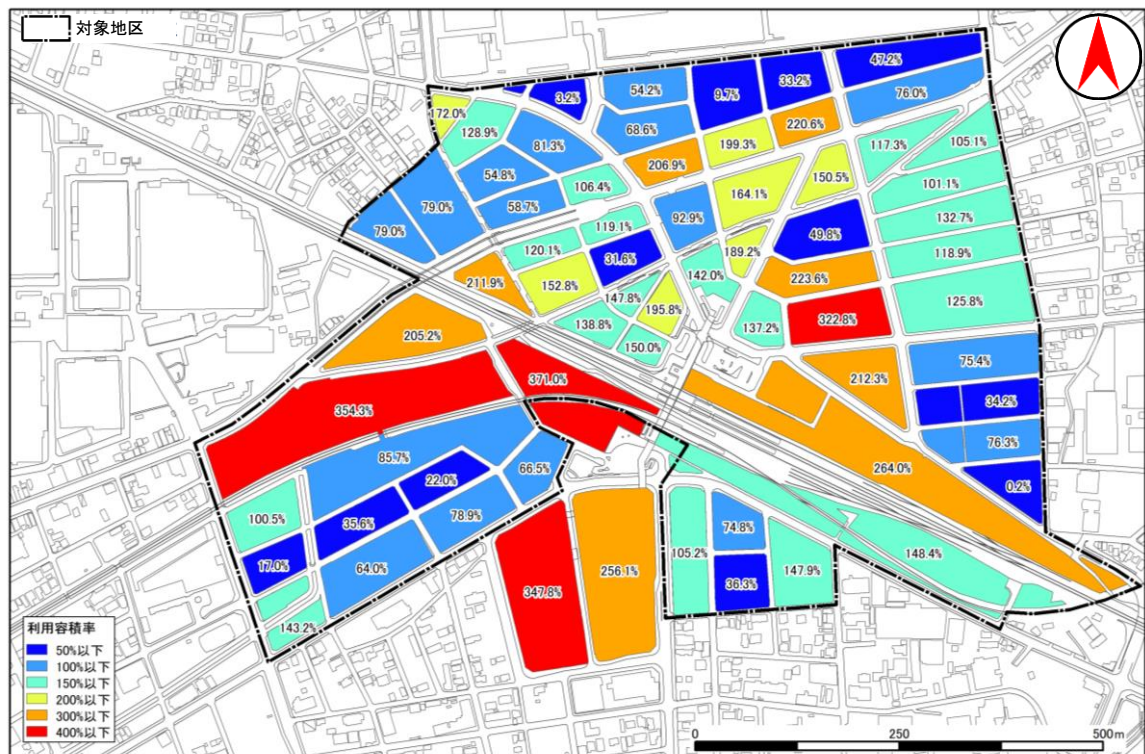


土地利用現況(平成 29 年(2017)年度)



(出典:都市計画基礎調査)

利用容積率(平成 30(2018)年度)

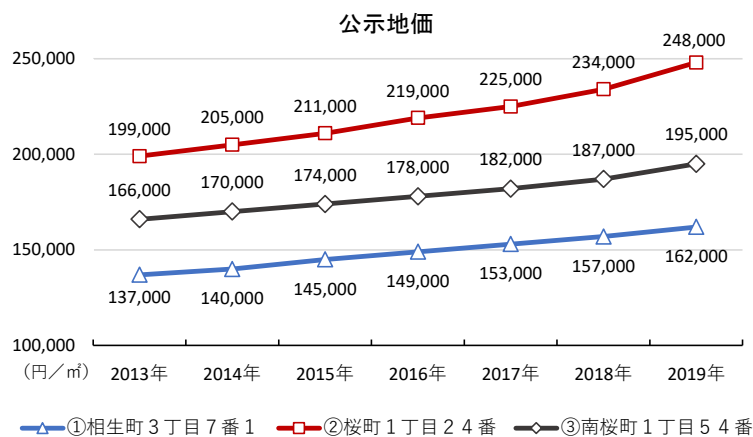


【算出方法】利用容積率=街区内の建物延床面積の合計/街区面積、建物延床面積=建築面積×階数

(出典:都市計画基礎調査)

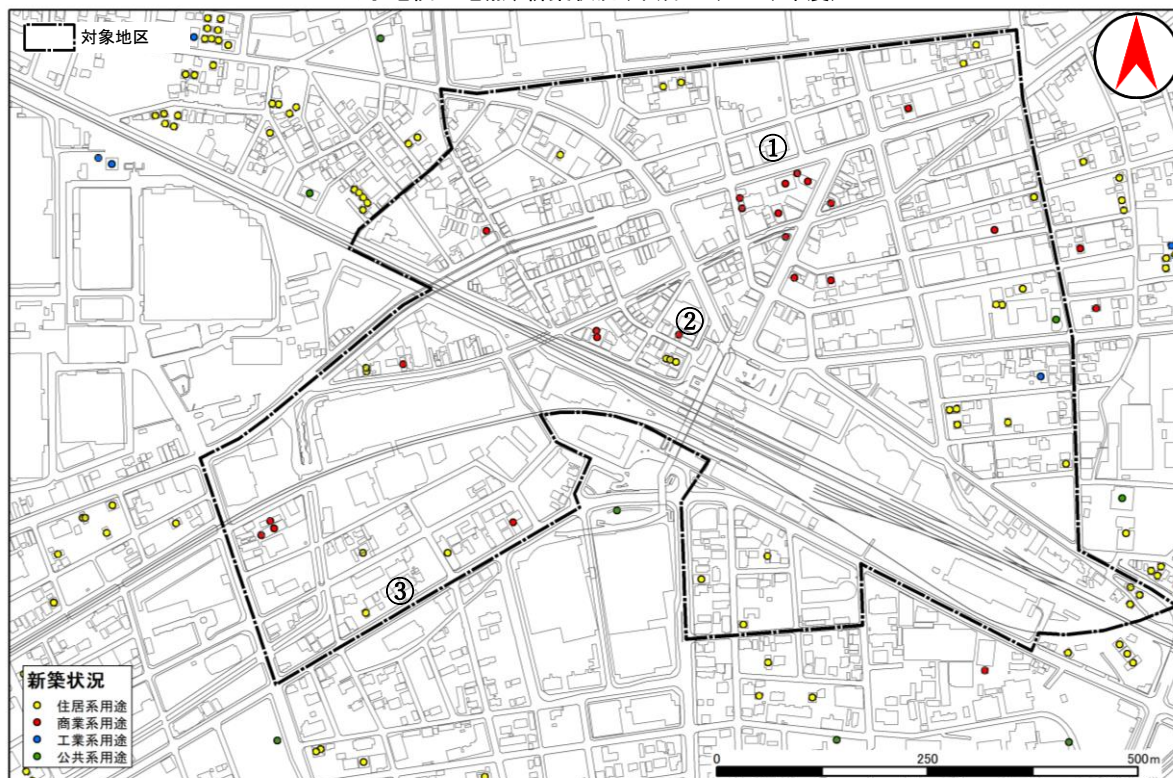
## (5) 地価

・対象地区にある3地点の公示地価は、いずれも上昇傾向にあります。また一定の新規開発も見られ、刈谷駅周辺の土地開発のニーズは高いと考えられます。



(出典: 公示地価)

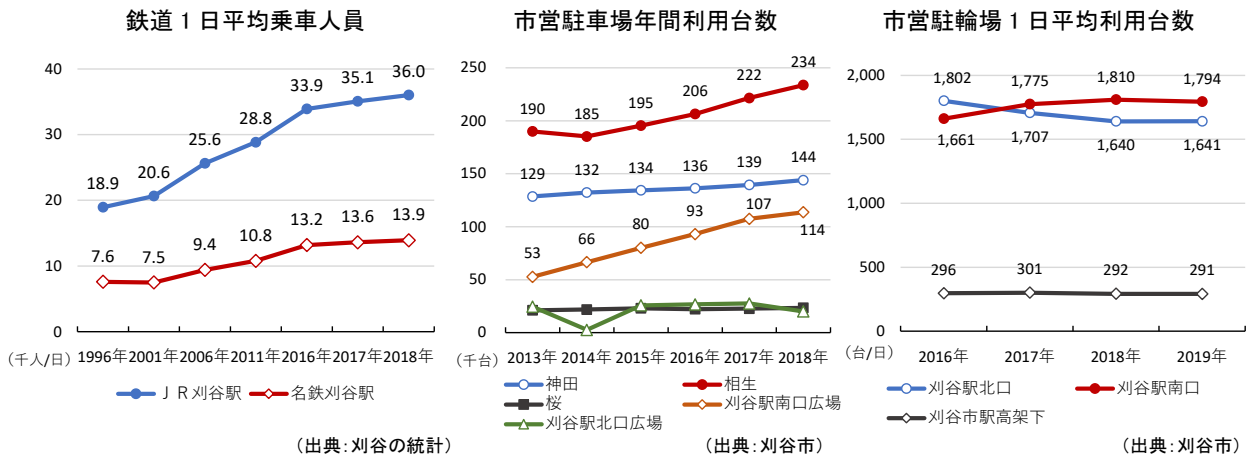
公示地価の地点、新築状況(平成30(2018)年度)



(出典: 都市計画基礎調査)

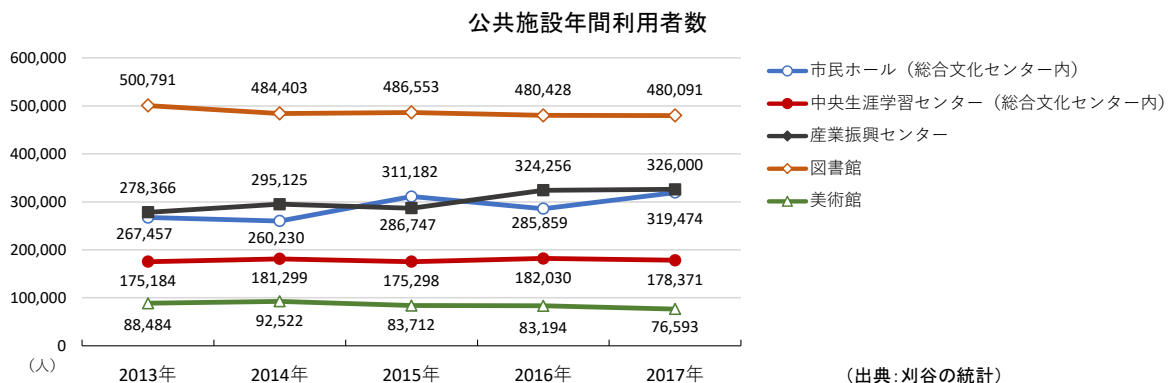
## (6) 交通

- ・JR 刈谷駅、名鉄刈谷駅ともに、1 日平均乗車人員は増加傾向で、両駅を合わせて約 5 万人あり、近隣駅に比べて多くなっています。平成 8 (1996) 年から平成 30 (2018) 年にかけての増加率は、JR 刈谷駅は 90.4%、名鉄刈谷駅は 82.8% であり、利用者が大きく増加しています。
- ・公共施設連絡バス、空港バスの利用者数も増加傾向にあります。
- ・他市と接続される幹線道路における自動車交通量は、平成 22 (2010) 年から平成 27 (2015) 年にかけて全体的に減少傾向にありますが、岡崎刈谷線の刈谷駅南口付近では新設道路の利用者により微増していると考えられます。
- ・市営駐車場は、相生、神田の利用が増加傾向にありますが、収容台数以内に収まっています。
- ・市営駐輪場は、刈谷駅北口では平成 28 (2016) 年から収容台数を超える利用がありました。一方、刈谷駅南口では収容台数以内に収まっています。



## (7) 公共施設

- ・公共施設の立地状況は、総合文化センターや図書館などの文化施設が駅南側に集積しています。年間利用者数は、市民ホール、産業振興センターが微増傾向にあり、図書館、中央生涯学習センター、美術館は横ばいとなっています。



## 5. まちづくり意向調査

### 5-1. 調査概要

刈谷駅周辺の利用状況やまちの評価、今後のまちづくりに対する意向、所有する土地・建物の活用意向を把握するために、駅利用者や対象地区の土地・建物所有者（以下「所有者」という。）、居住者に対してアンケート調査を以下の要領で実施しました。

#### <実施時期>

令和2（2020）年1月中旬～2月上旬

#### <実施対象と方法>

対象者	配布数	配布	回収
駅利用者	1,500	・手渡し配布（駅のデッキ通路降り口において、駅から出ていく人に配布） ・1/15（水）7：30～18：30 1,300票 1/17（土）8：30～12：00 200票	・郵送回収
所有者	924	・郵送配布（登記情報から対象地区内の所有者情報を抽出） ・一部は手渡し配布	
居住者	554	・手渡し配布、もしくはポスティング ・対象は集合住宅の居住者	
合計	2,978	—	—

#### <回収状況>

	駅利用者	所有者	居住者	合計
配布数	1,500	924	554	2,978
回収数	456	474	119	1,049
回収率	30.4%	51.3%	21.5%	35.2%

#### <調査項目>

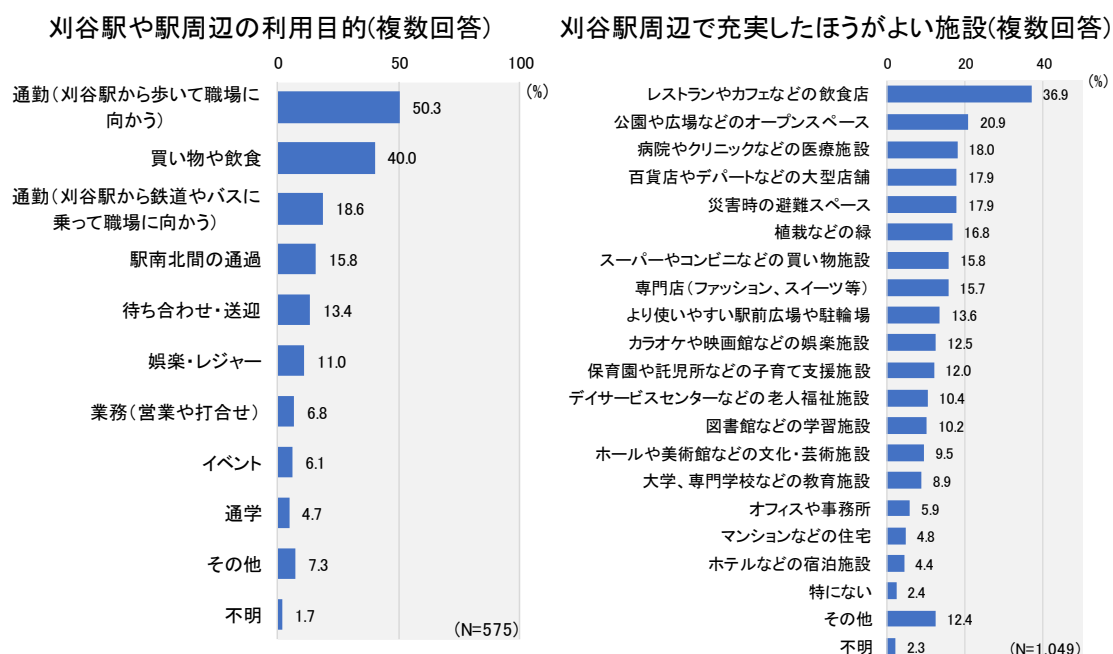
設問	駅利用者	所有者	居住者
■刈谷駅や駅周辺の利用状況（目的、頻度）	○		○
■刈谷駅周辺の現在のまちの評価（満足度、居住意向）	○	○	○
■刈谷駅周辺の今後のまちづくりへの考え （にぎわいの有無、まちの将来像、駅周辺に充実したほうがよい施設）	○	○	○
■所有する土地・建物の名義・利用状況、今後の活用意向（共同化の意向、勉強会等への参加意向）		○	
■回答者属性（個人属性、法人属性）	○	○	○

## 5-2. 意向調査のまとめ

意向調査結果を踏まえると、以下のような課題や今後の方向性が整理できます。

### ○商業環境の変化、多様化

・刈谷駅や駅周辺の利用目的は、通勤利用が圧倒的に多いですが、買い物や飲食利用も一定数あります。また現状にぎわいがあるという認識も高くなっています。一方で、レストランやカフェなどの飲食店を求める割合も高くなっています。実際に立地している業種をみると居酒屋などが多いため、飲食店利用の満足度がそれほど高くないことが理由として考えられます。また、一団のまとまった低未利用地がないなど敷地条件の制約はあるものの、大型店舗など商業施設の立地ニーズも高くなっています。不足業種の立地誘導や業種の多様化など商業環境の変化が求められているといえます。



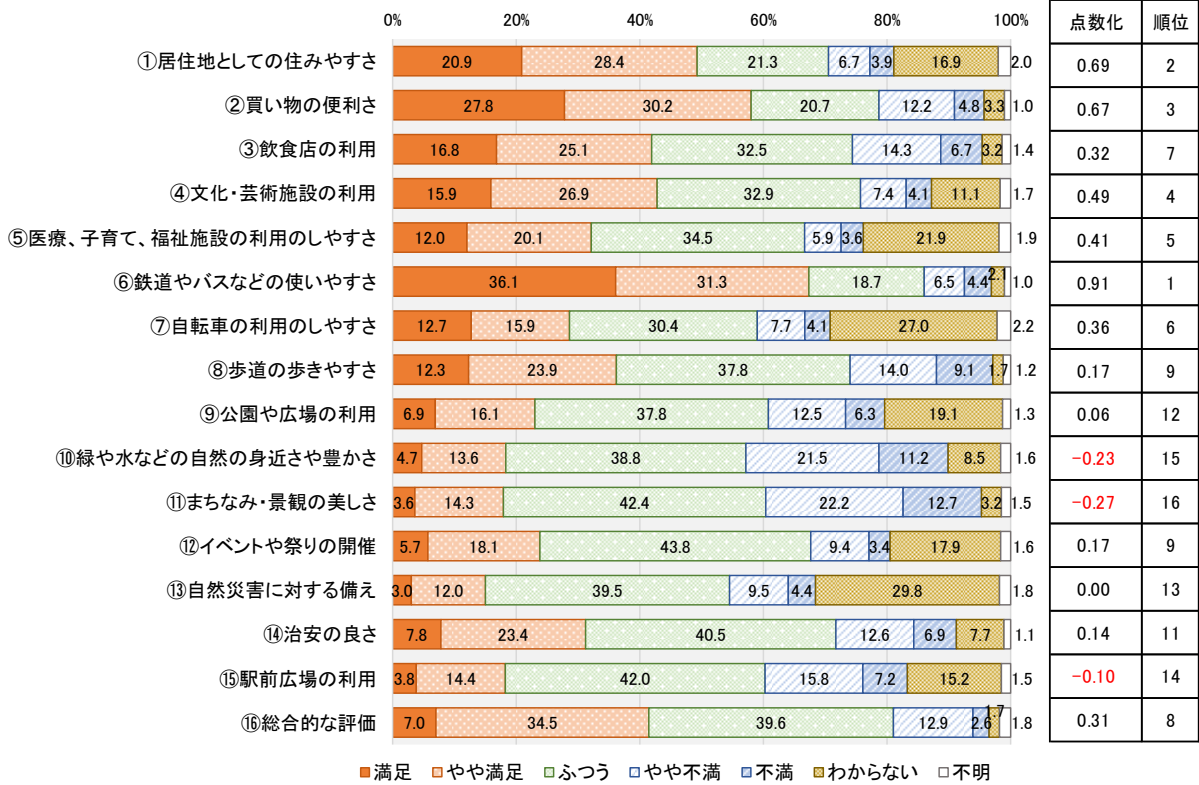
### ○居住地としてのポテンシャルの活用

・居住地として住みやすさ、買い物の便利さは、現在の居住者からも住んでいない駅利用者からも満足度が高く、居住地としての魅力、ポテンシャルを活かした土地利用を進めることも有効と考えられます。

### ○官民のパブリックスペースの改善

・満足度からみて、まちの改善点として主に挙げられるのは、駅前広場、防災、まちなみ・景観、緑などの自然環境、公園や広場です。加えて、将来像では安全に歩けるまちへのニーズが非常に高く、歩行空間の改善も求められています。充実してほしい施設としても、公園などのオープンスペースや避難スペースも上位に挙がっています。駅前広場や公園などの公共空間だけではなく、緑やオープンスペース、まちなみなど民有の敷地・建物などに関わる部分も含めた、官民のパブリックスペースの改善が求められているといえます。

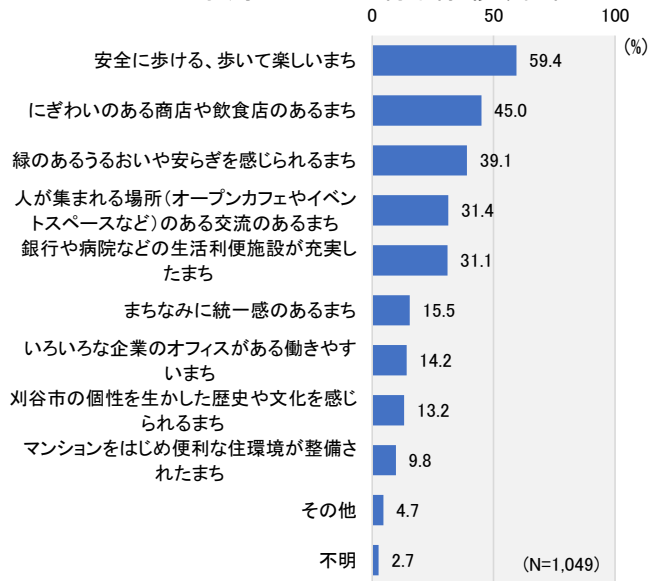
### 刈谷駅周辺のまちの満足度



### ○アクティビティ重視のまちづくり

・まちの将来像としては、「歩いて楽しいまち」や「にぎわいのあるまち」、「うるおいや安らぎを感じられるまち」、「交流のあるまち」などへのニーズが高く、居住者や来訪者を含めて多くの人がまちを体感できることを求めていることがわかります。施設整備だけでなく、施設をどう使うかなど人のアクティビティをどのようにつくるかが重要といえます。

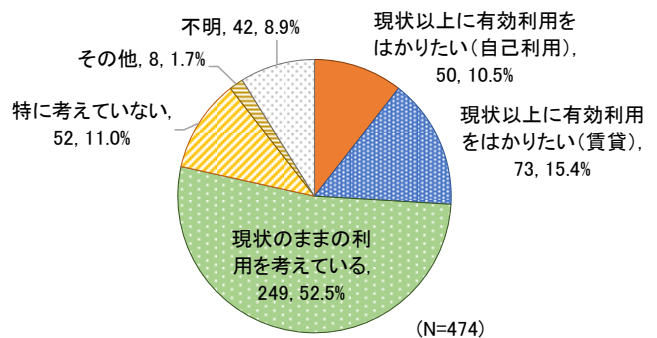
### 刈谷駅周辺のまちの将来像(複数回答)



### ○開発に向けた機運醸成

・所有者には、所有物件の有効活用ニーズが一定程度あり、共同化などまちづくりを考える場への参加ニーズも比較的高くなっています。一方で、現状維持やわからない層も多いため、そういった層への意識醸成や掘り起こしを進めることで、開発への機運醸成も可能といえます。

### 土地・建物の今後の活用への考え



## 6. 対象地区の課題

### 6-1. 対象地区の課題と対策

これまでの整理をもとに、対象地区の課題と対策をまとめると以下のようになります。

#### 課題1 多様な都市機能の集積

	課題の整理
上位・関連計画 と社会動向	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市の中心的な拠点として、民間活力を活用した土地の高度・有効利用の誘導</li> <li>・様々な出会いと交流を促進させる多様な都市機能を集積し、中心市街地としての魅力や活力を創出するとともに、来訪者を増やし、にぎわいを創出</li> <li>・子育て世代の居住誘導などまちなか居住を促進</li> <li>・ニューノーマルに対応したまちなかウォークブル、「駅まち空間」整備の促進</li> </ul>
対象地区の現況	<p>&lt;人口&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新規開発がある一部のエリアでは人口増加がみられるが、対象地区全体としては人口減少傾向にあるため、面的な居住誘導が重要</li> <li>・男性や単身世帯が多いなど、人口構成に偏りが見られる。また高齢化にも対応するため、ファミリー層や女性など多様な層の居住を誘導することが重要</li> </ul> <p>&lt;産業&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全市では全産業、卸売・小売業でも事業所数・従業者数が増加しているが、対象地区は卸売・小売業が微減している</li> </ul> <p>&lt;市街地整備・土地利用・地価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全市では住宅開発が活発だが、対象地区は商業地域にもかかわらず青空駐車場などの低未利用地が見られ、利用容積率の低い街区が多い。一方で地価は上昇傾向にあり、土地開発のニーズは高く、低未利用地の高度・有効利用が重要</li> <li>・対象地区内東側の準工業地域では、住宅立地が進み住工混在となっている</li> </ul> <p>&lt;交通&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者が多いという駅のポテンシャルを活かした駅まち空間の魅力向上</li> </ul>
まちづくり 意向調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現状にぎわいがあるという認識は高いものの、レストランやカフェなどの飲食店、大型店舗など商業施設の立地ニーズも高く、不足業種の立地誘導や業種の多様化など商業環境の変化が求められている</li> <li>・居住地として住みやすさ、買い物の便利さへの満足度が高く、居住地としての魅力、ポテンシャルを活かした土地利用を進めることも有効</li> </ul>

- 低未利用地の高度・有効利用の促進
- 多様な都市機能の導入とにぎわいの創出
- 居住機能の導入と幅広い世代の居住誘導
- 住工混在地区の土地利用の純化・調和による良好な居住環境の形成



## 課題2 回遊性の向上

	課題の整理
上位・関連計画 と社会動向	<ul style="list-style-type: none"> <li>・刈谷駅での多様な利用手段に対応した乗換機能など交通結節機能の強化</li> <li>・環境と防災安全性に優れたまちとして整備</li> <li>・刈谷駅と周辺を結ぶ安全で快適な移動環境の整備</li> <li>・刈谷駅北口において円滑な垂直・水平移動ができるような施設整備</li> <li>・居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成</li> <li>・ニューノーマルに対応したゆとりある空間や動線の整備</li> </ul>
対象地区の現況	<p>&lt;交通&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・刈谷駅における鉄道やバス利用者は一貫して増加傾向。利用者の増加に対応した駅施設や駅前広場における交通結節機能の強化が必要</li> <li>・駅周辺の市営の駐車場や駐輪場の利用が多く、利用ニーズに対応した施設の適正配置や活用が課題</li> <li>・通勤時など、駅周辺での交通需要は大きく、自動車・自転車・歩行者の交通混雑が発生しており、安全で快適な歩行空間づくりが課題</li> </ul>
まちづくり 意向調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・将来像では「安全に歩ける、歩いて楽しいまち」へのニーズが最も高い</li> <li>・駅前広場、防災、まちなみ・景観、緑などの自然環境、公園や広場などの満足度が低く、快適な都市環境の形成が課題</li> </ul>

- 駅利用者などに対応した駅前広場や駐輪機能、駅周辺におけるバリアフリー化など利用環境の向上
- 自動車・自転車・歩行者の動線分離や共存化など、安全で快適な歩行空間の確保
- まちなみや景観、緑・水、広場や公園などを含めた快適な都市環境の創出

### 課題3 まちづくりへの機運醸成

	課題の整理
上位・関連計画と社会動向	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中心市街地としての魅力や活力を創出</li> <li>・ 人、モノ、情報を集め様々な出会いと交流の促進</li> <li>・ 来訪者を増やし、にぎわいの創出を図る</li> <li>・ 刈谷駅北口周辺エリアのポテンシャルの活用、面的な広がりのあるまちづくりが必要</li> <li>・ 再開発事業や刈谷駅前線などの道路整備によって創出されたにぎわいの地区全体への波及</li> <li>・ 官民連携によるまちなかウォークアブル空間、駅まち空間の整備・活用</li> </ul>
対象地区の現況	<p>&lt;交通&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 10万人/日の利用者を有する刈谷駅周辺の回遊性を高めることが重要</li> </ul> <p>&lt;公共施設&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 文化施設が集積する強み、個々の文化施設の魅力を活かした駅周辺の魅力向上</li> </ul>
まちづくり意向調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「歩いて楽しいまち」、「にぎわいのあるまち」、「うるおいや安らぎを感じられるまち」、「交流のあるまち」への将来ニーズが高く、施設整備だけでなく、まちを体感できるアクティビティの創出が重要</li> <li>・ 土地・建物所有者の物件の有効活用ニーズ、共同化などまちづくりを考える場への参加ニーズは一定程度ある一方、現状維持やわからない層も比較的多い。まちづくりへの機運醸成が重要</li> </ul>

- まちづくりへの市民や地権者などの関心・理解の促進
- 官民連携によるまちづくりの推進
- にぎわいや交流につながる多様なアクティビティの創出
- 集積する文化交流施設を活かした駅周辺の魅力向上

## 6-2. 整備課題図

対象地区内の箇所ごとに整備課題・現況を整理します（次頁参照）。

<課題・現況図>



**高度・有効利用の促進**

- 多くの街区では人口が減少傾向
- 商業地域（容積率400%指定）だが、小規模・低層建物や駐車場が集積するなど低未利用の街区が多い
- 公示地価は上昇傾向にあり、土地開発ニーズも高い

**安全で快適な歩行空間づくり**

- 通勤時の歩行者交通需要が大きい

**業種の多様化など商業活性化**

- 居酒屋以外の店舗が少ない商店街
- 駅周辺での卸売・小売業の事業所数・従業員数が微減している
- 飲食業が中心で業種構成に偏りがある

**高度・有効利用の促進**

- 近隣商業地域だが、駐車場や低層建物が多く、比較的未利用の街区が多い

**にぎわいの創出と面的な拡大**

- 刈谷駅前線の整備により創出されたオープンスペースを活かしたアクティビティの創出が重要



刈谷駅前線

**<対象地区> 都市環境の改善**

- まちなみ・景観や緑や水など自然環境への満足度が低い

**駅施設や交通結節機能の強化**

- 1日の駅利用者数は約10万人。鉄道やバス利用者は増加傾向

**駐車場・駐輪場の適正配置と活用**

- 駅周辺の市営駐車場や市営駐輪場への利用が多い

**居住エリアの拡大と幅広い世代の居住誘導**

- 東側や南側などは居住人口の集積度が高く、人口もくちは世帯数の増加が見られるが、対象地区としては人口が減少、男性の生産年齢人口や単身世帯が多いなど人口構成に偏りがある
- 居住地としてのポテンシャルは高い

**周囲へのにぎわいの拡大**

- 再開発などによるにぎわいの拠点



刈谷駅北地区整備事業      南桜町地区優良建築物等整備事業

**文化交流施設との連携による駅周辺の魅力向上**

- 総合文化センターなど集客力のある施設と連携したまちづくりが必要



刈谷市総合文化センター      刈谷市産業振興センター

**住工混在地区の土地利用の純化**

- 準工業地域において住宅立地が進み、住工用途の土地利用が混在

## 7. 施設需要調査

### 7-1. 調査概要

対象地区における将来的な開発の可能性を検討するため、民間事業者及び市担当課を対象に、対象地区の位置づけ、評価、都市機能及び施設用途などの需要について調査を行いました。

#### <実施時期>

令和2（2020）年8月中旬～10月上旬

#### <実施対象と方法>

区分		施設	民間事業者など
民間 施設	非住居系	福祉・子育て	福祉事業者・子育て支援事業者など（5社） ・福祉介護事業者（A社） ・住宅供給事業者-高齢者向け住宅-（B社・C社） ・認可保育園事業者（D社） ・通所型福祉事業者（E社）
		商業	商業コンサルタント（3社）
		業務(オフィス)	不動産仲介業者（2社）
	住居系	住戸	住宅供給事業者（7社）
公共施設	行政サービス	市担当課（2課）	

## 7-2. 調査結果

用途		需要見込
民間施設	福祉・子育て	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少と高齢化の流れの中で高齢者施設のニーズは高くなる。(A社)</li> <li>・刈谷市は西三河地域内でも将来の高齢化率は高くなると予測されており、<u>福祉・高齢者施設へのニーズは高くなる。</u>(A社)</li> <li>・<u>アクティブシニア層からも評価される立地</u>と捉えている。本地区のように多様な要素の集まる地域には高い関心を持っている。(B社)</li> <li>・分譲マンション・賃貸マンション・サービス付き高齢者向け住宅を複合させ、また、小規模商業施設やクリニックモール、デイサービスなどの通所施設や託児施設を併設させるまちづくりが望ましい。(C社)</li> <li>・認可保育所は行政からの運営補助があるが、<u>家賃が高い場所は苦しい。</u>(D社)</li> <li>・<u>通所型事業は、都心の高額な家賃と送迎車両の駐車場代が負担</u>となり事業展開の妨げになっている。(E社)</li> <li>・<u>同業他社、もしくは異業種との事業所のシェアによりコスト抑制</u>ができれば、新たな事業展開の可能性はある。(E社)</li> </ul>
	商業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅北口と駅南口とで評価が分かれる。<u>駅北口でみると立地(誘致)可能性は高い。</u></li> </ul>
	業務	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>自動車製造関連企業の立地(誘致)先としてのニーズは考えられる。</u></li> </ul>
	住戸	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅周辺の好立地とこれまでのまちづくり、都市機能の集積状況から、<u>今後の住宅供給地として評価は高い。</u></li> <li>・供給計画(販売対象)は、<u>小世帯からファミリー、高齢者まで多世代に向けた供給が可能。</u></li> <li>・マンション用地は希少。</li> <li>・アフターコロナの景気変動リスクを考えると、<u>資産価値の高い刈谷駅周辺は立地優位性がある。</u></li> <li>・県外出身者も多く、将来の売却を見据えて購入を検討する方が近年多い。</li> <li>・<u>供給戸数は、概ね50戸前後から300戸まで。</u></li> <li>・<u>供給価格帯は、戸当たり3,500万円から5,500万円</u>が想定される。</li> </ul>
公共施設	行政サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・これまでの施設整備などから各部署が必要とする施設はほぼ整備されてきており、特に刈谷駅周辺地区で求められる機能は限られている。</li> <li>・駅利用者などを対象とした<u>駅前観光案内所の設置</u>が必要と考えている。</li> </ul>

## 8. 地区整備基本方針

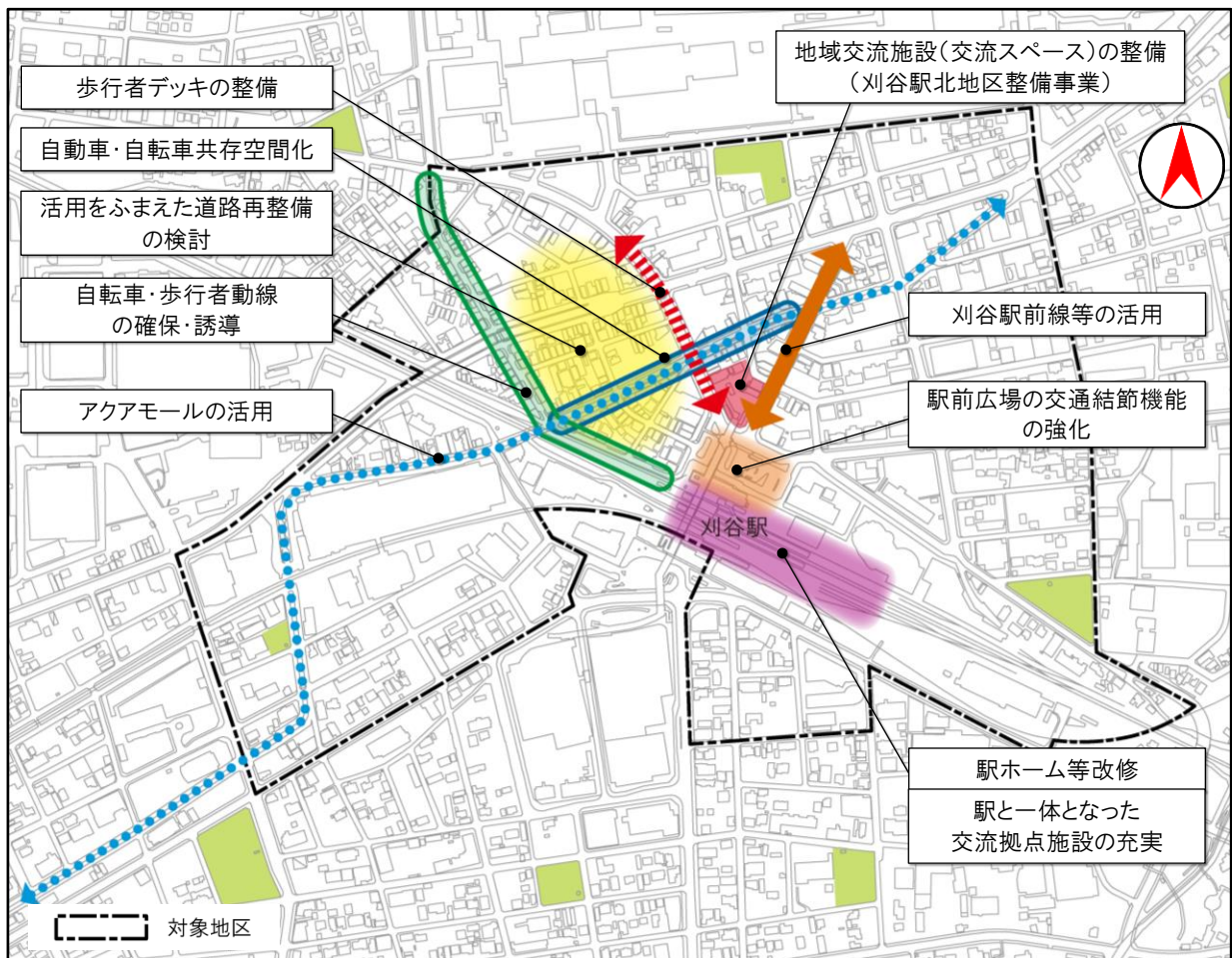
### 8-1. 地区の位置づけ及び役割

上位・関連計画などを踏まえ、対象地区の位置づけと役割、整備方針・施策を整理します。

<地区の位置づけ及び役割>

- 刈谷市駅と並ぶ中心市街地内の核であり、刈谷市の顔となる地区
- 1日に約10万人が利用する駅をはじめ、本市の中心的な交通結節点を有する地区
- 商業・業務・居住・公共施設など、都市機能が集積する利便性の高い地区
- 駅周辺に大規模な企業が集積し、多くの就業者などが来訪する地区
- 居住機能が集積しつつある、まちなか居住の地区
- 駅施設や公共施設の整備や再開発事業など、様々な事業が検討・実施されている地区

<上位・関連計画などにおける整備方針・施策>



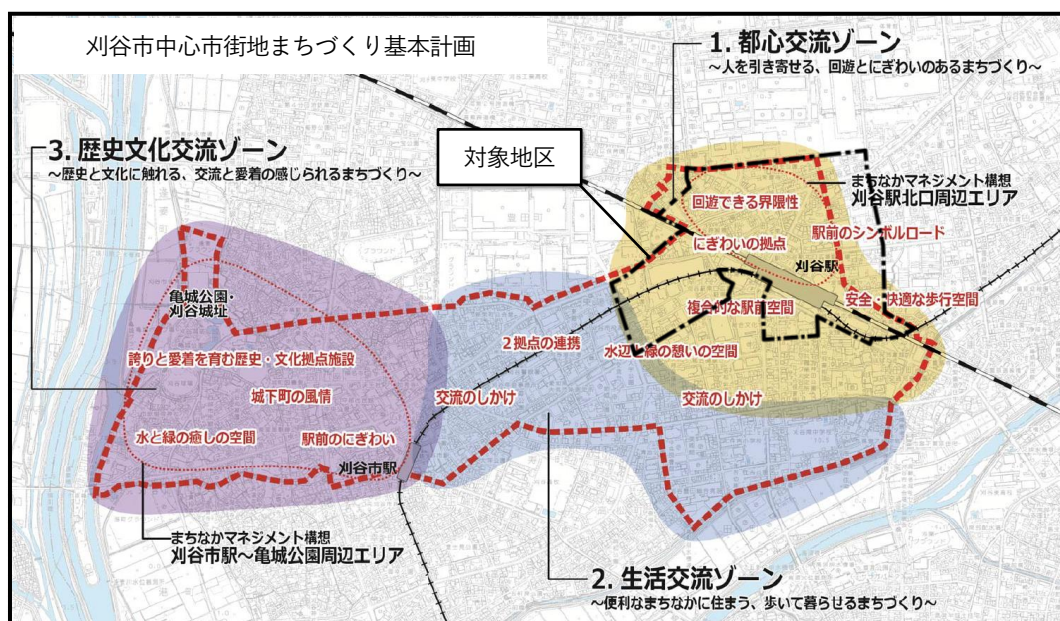
## 8-2. 地区整備の基本方針

### (1) 基本方針

上位計画である「刈谷市中心市街地まちづくり基本計画」では、対象地区を概ね含む刈谷駅周辺を「都心交流ゾーン」と位置づけ、まちづくりの方向性を定めています。本計画ではその方向性を踏襲し、地区整備の基本方針として設定します。

#### 【地区整備の基本方針】

### 人を引き寄せる、回遊とにぎわいのあるまちづくり



また、基本方針を実現させるためのまちづくりの目標としては、上位計画での方針をもとに、地区の整備課題と民間事業者などへの施設需要調査の結果を踏まえて、次のように設定します。

#### 【まちづくりの目標】

- **都市機能が充実し人を引き寄せる、にぎわいあふれるまち**
  - ・市の玄関口として、多様な都市機能の集積とともに、公共空間の活用などにより、市民や市外からの来訪者まで多くの人を引き寄せ、にぎわいあふれるまちを目指します。
- **安全・快適に回遊できる、歩いて楽しいまち**
  - ・駅周辺一帯を1つの「駅まち空間」としてのつながりを持たせ、歩行者が安全で快適に回遊できる、歩いて楽しいまちを目指します。
- **駅前のよさを活かし、誰もが住みやすい、働きやすいまち**
  - ・駅前のよさを活かしながら、複数の用途が融合したまちづくりを進めることで、誰もが住みやすい、働きやすいまちを目指します。

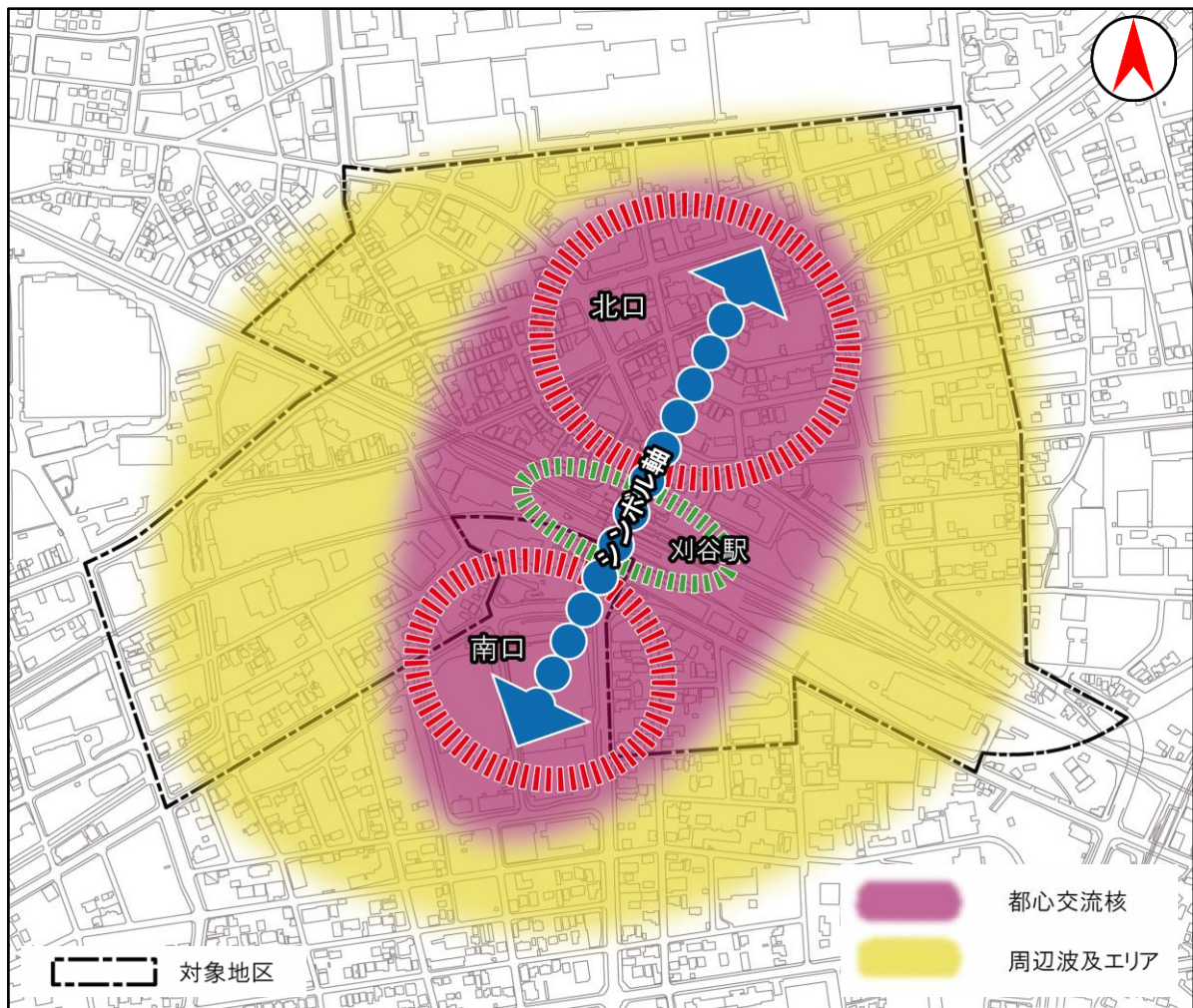
## (2) 土地利用方針

基本方針、まちづくりの目標の実現に向け、対象地区の特性を踏まえて、土地利用方針を設定します。

<全体の考え方>

- 既に整備済みの複合施設を中心とした駅南口と刈谷駅北地区整備事業や刈谷駅前線に加え、さらなる事業の検討がされている駅北口、南口と北口を結ぶシンボル軸（自由通路や駅空間、刈谷駅前線）の3つを、対象地区におけるにぎわい創出のけん引役として“都心交流核”と位置づけます。そして、再開発などによる都市機能の向上・更新と連携しながら、誰もが住みやすい、働きやすいまちづくりを進めるとともに、安全で快適な歩行空間の形成など回遊しやすい環境の創出を図ります。
- 都心交流核の周辺は“周辺波及エリア”として、都心交流核と連携し、商業、業務、居住などそれぞれの地域特性を活かしたまちづくりを進め、都心交流核からにぎわいや回遊の効果を波及・浸透させ、地区全体の活性化につなげます。

<土地利用方針図>





<エリア別の基本方針>

エリア	基本方針	具体的内容
都心交流核	<p>○対象地区におけるにぎわい創出のけん引役として、多様な都市機能が集積し、市民や市外からの来訪者まで多くの人を引き寄せるとともに、<u>市の玄関口としてふさわしい駅前空間を創出</u></p> <p>○既存の複合施設や公共施設を中心に多くの人を引き寄せる<u>文化・交流の核として、にぎわいを創出</u></p>	<p><b>【都市機能】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高度・有効利用により商業・業務・居住などを複合的に集積させ、交流とにぎわいの核となる施設を整備</li> <li>・周辺の居住を支える子育てや福祉、商業など生活利便性を向上させるための都市機能の誘導</li> <li>・文化交流施設やオープンスペースなどのパブリックスペースを活用し、にぎわいを創出</li> </ul> <p><b>【回遊】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動の起点として駅と駅前広場を含めた交通結節点としての機能を強化</li> <li>・安全で快適に移動できる歩行空間づくり、誰もが居心地がよく歩きたくなる空間づくり</li> </ul> <p><b>【まちなみなど】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・魅力ある施設やゆとりある空間などによって市の玄関口にふさわしいまちなみを形成</li> <li>・歩道などオープンスペースを活用し、にぎわいを創出</li> </ul>
周辺波及エリア	<p>○対象地区全体の活性化にむけて、商業・業務・居住などそれぞれの<u>地域特性を活かしながら都市機能の向上・更新</u>を図るとともに、<u>安全で快適な回遊環境を創出</u></p>	<p><b>【都市機能】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・低未利用地の高度・有効利用、土地の共同化や個別建替え、リノベーションなどにより商業、業務、居住など多様な機能の立地や更新を促進</li> </ul> <p><b>【回遊】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全で快適に移動できる歩行空間づくり、誰もが居心地がよく歩きたくなる空間づくり</li> </ul> <p><b>【まちなみなど】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿道の景観整備などにより魅力あるまちなみを形成</li> </ul>

## 9. 重点整備地区の整備プログラム

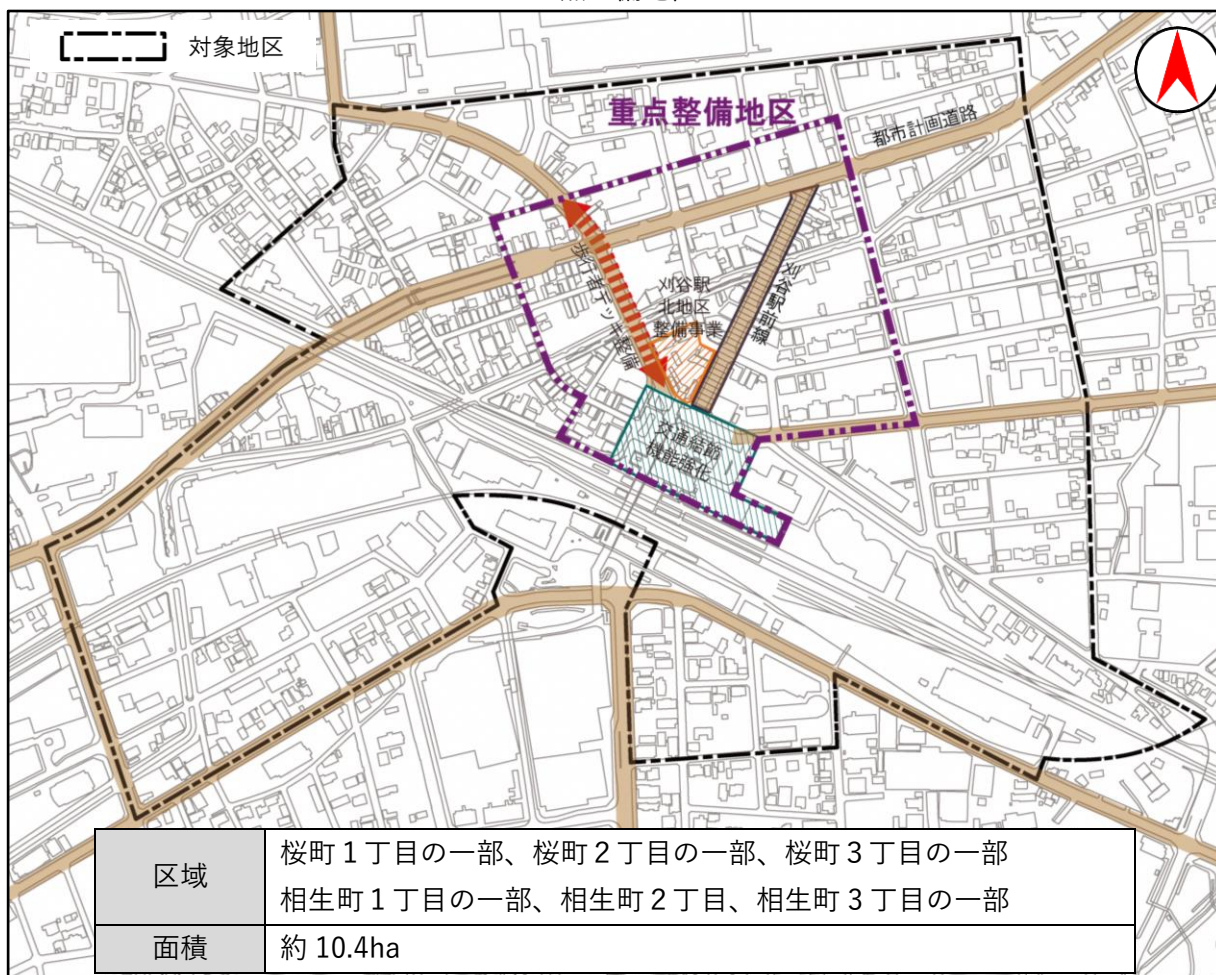
### 9-1. 重点整備地区の設定

基本方針、まちづくりの目標の実現に向けて、重点的に整備を推進する地区を設定します。

<設定の考え方>

- ・本市の玄関口である都心交流核から設定します。
- ・まちの骨格となる都市計画道路に囲まれた、又は隣接する街区を基本とします。
- ・駅北口では、駅と一体となった交流拠点施設の充実、刈谷駅北地区整備事業、駅前広場や歩行者デッキ整備、刈谷駅前線の活用といったまちづくりの中核を担う事業が検討されています。これらの事業と一体的に開発・整備が可能な街区を基本とします。

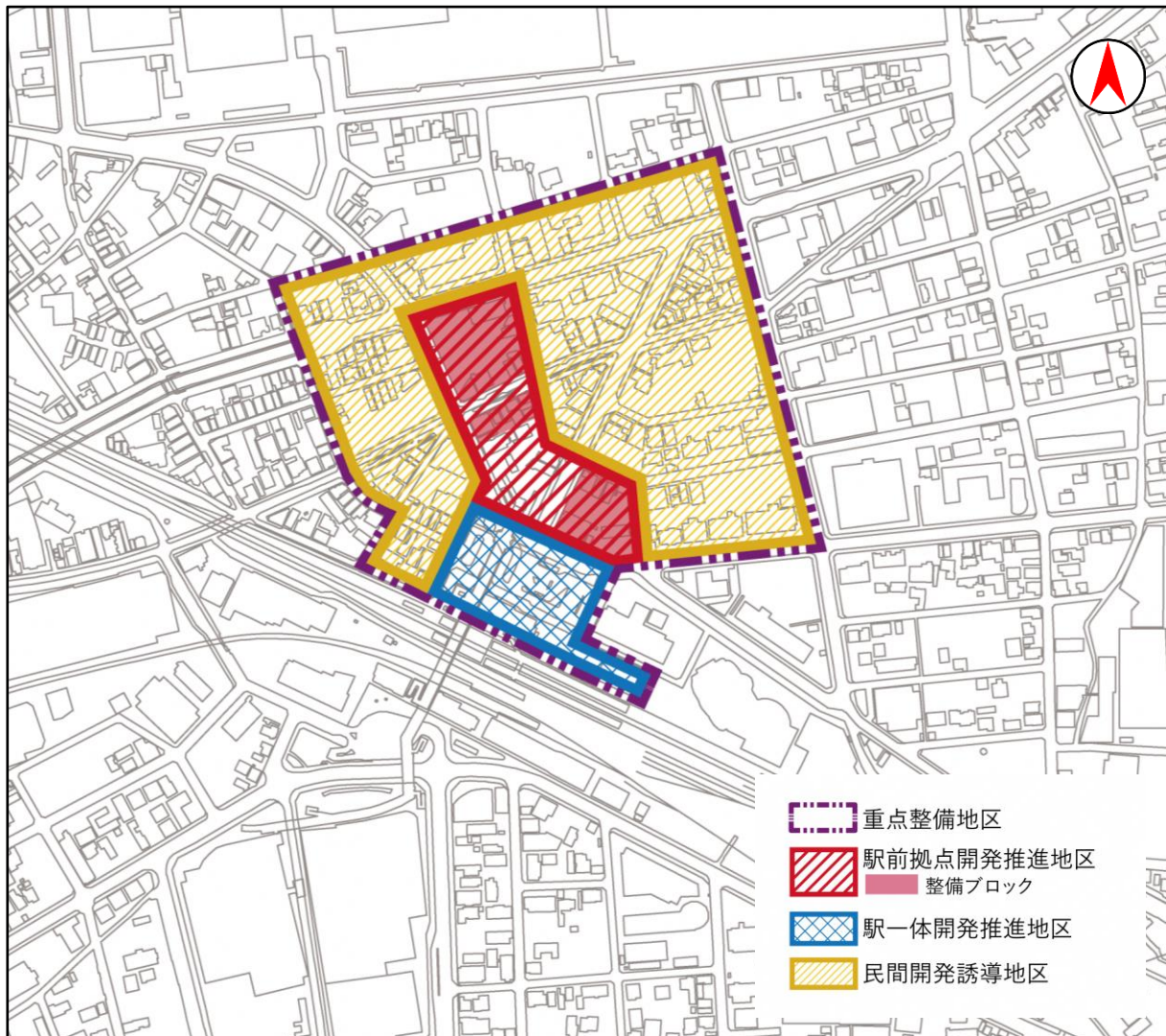
<重点整備地区>



## 9-2. 重点整備地区の整備方針

重点整備地区内を効果的に整備するために、地域特性や公共施設整備との関係、地権者意向などを踏まえて、地区内を3つの地区に区分し、それぞれに整備方針を設定します。

<整備方針図>



<整備方針>

区分	整備方針	設定要因
駅前拠点開発 推進地区	民間活力を活用し、共同化による土地の高度・有効利用と高度な都市機能集積を積極的に推進するとともに、刈谷駅北地区整備事業や周辺の道路活用と一体となって <u>市の玄関口にふさわしい交流とにぎわいの拠点を形成</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅に面した顔となる位置に立地し、刈谷駅北地区整備事業とともに玄関口にふさわしいまちなみ形成が可能である</li> <li>・ 歩行者デッキ整備と一体的な整備が可能であり、それにより駅と直結し、開発効果がより一層高まる</li> <li>・ アクアモール、刈谷駅前線など周辺の道路空間と一体的ににぎわい創出や回遊性向上に資する機能配置や空間形成が可能である</li> <li>・ 現状では駅直近にも関わらず低未利用地が目立ち、有効利用が求められる</li> </ul>
駅一体開発 推進地区	民間活力を活用し、駅や交流拠点施設、駅前広場などの開発を一体的に推進し、 <u>交通結節機能の強化とにぎわい創出を同時に実現</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅ホームなどの改修や駅と一体となった交流拠点施設の充実、新たな交通広場の確保といった検討課題があり、それらを一体的に開発することにより、回遊動線の形成やにぎわいに資する都市機能配置が実現可能</li> <li>・ 駅まち空間の中心にあたり、開発の重要性・効果が非常に高い</li> </ul>
民間開発 誘導地区	現状の土地利用を活かしたまちづくりを進め、各建物の更新時期や地権者の状況などにあわせて民間主導による共同化を促進し、 <u>立地にふさわしい都市機能の導入とまちなみを形成</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 個別に建物更新など一定の有効利用が進んでおり、長期的な視点での開発検討が望ましい</li> <li>・ 官民連携による安全で円滑に移動できる歩行空間づくりが求められる</li> </ul>

### 9-3. 整備プログラム

重点整備地区内の整備方針に基づき、各地区において開発整備を進めるための整備手法を抽出するとともに、地区の整備方針の実現に向け整備イメージなどを整理します。

#### (1) 駅前拠点開発推進地区

整備手法	市街地再開発事業 優良建築物等整備事業 公共施設整備
整備イメージ (導入用途など)	●住居系 共同住宅 ●非住居系 オフィス、商業店舗、福祉施設、駐車場 ●交通 歩道整備、歩行者デッキ整備 ●広場など オープンスペース、グリーンインフラ、公開空地
推進体制	・駅前の魅力ある都市機能整備に向けたまちづくり活動（まちづくり協議会など）の組織化をはかり、計画性をもって事業化を検討する。 ・民間事業者の関心の高さを踏まえ、民間活力の導入を視野にいれた事業フレームの検討と推進体制の確立を目指す。

#### (2) 駅一体開発推進地区

整備手法	市街地再開発事業 優良建築物等整備事業 公共施設整備
整備イメージ (導入用途など)	●住居系 共同住宅 ●非住居系 オフィス、商業店舗、宿泊 ●交通 歩道整備 ●広場など 駅前広場整備、オープンスペース、グリーンインフラ ●施設 公共サービス機能導入（市民サービス、観光案内など）
推進体制	・一部区域内に含めた駅舎など、鉄道事業者との意見交換の機会を設け、一体的な駅前の顔づくりに向けた推進体制の確立を目指す。

### (3) 民間開発誘導地区

整備手法	市街地再開発事業 優良建築物等整備事業 民間主体の個別建替、協調建替
整備イメージ (導入用途など)	個別事情に応じて開発の可能性と実現性を鑑み、民間主導による共同化、既存用途の更新（個別建替）や周辺と調和のとれた施設整備（協調建替）によるまちづくりを進める。
推進体制	<ul style="list-style-type: none"><li>・民間主導による共同化を目指し、権利者によるまちづくり活動（まちづくり協議会など）の取組みを支援する。</li><li>・今後更新時期を迎える建物所有者や低未利用地の地権者の個別事情を踏まえ、周辺のまちなみと統一感のある開発・再整備を目指す。</li></ul>

## 9-4. 施設整備に関する計画の検討

本市の人口動向については増加傾向にあるものの、令和2(2020)年においては減少も見られたことから、その動向も注視しながら、まちづくりを推進する必要があると考えています。

また、今後のまちづくりとしては、ウォークブルなまちづくりの推進や「三つの密」の回避と経済社会活動の両立を図るニューノーマルに対応したまちづくりの推進を図っていくことも必要となります。そのため、民間活力を活用した再開発などと一体的な公共施設の整備や公共空間の活用に取り組みながら、安全性や快適性、利便性を兼ね備えた民間と公共の連携によるまちづくりが求められます。

これらの取組みを効果的かつ効率的に促進するためには、地区計画などの都市計画手法や財政的支援制度なども合わせて検討を進めていくことが必要です。

<公共施設整備図>



## 9-5. 重点整備の実現に向けた取組み

重点整備を実現させるためには、民間と公共の連携や役割分担が重要となります。そのため、整備プログラムを推進するにあたっては、それぞれ以下のような取組みを行う必要があると考えられます。

	民間	公共
実現に向けた取組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まちづくりの機運の醸成、検討組織の設立</li> <li>・市街地再開発事業や優良建築物等整備事業の実施</li> <li>・導入用途の積極的な整備や誘致</li> <li>・地域の居住環境、魅力などを高める建物や機能への積極的な更新</li> <li>・公共空間の活用をはじめとしたにぎわい創出に向けた取組み</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共施設(歩行者デッキなど)の整備</li> <li>・市街地再開発事業や優良建築物等整備事業の支援及び財源の確保</li> <li>・快適な都市環境の創出を促進するため、地区計画などの都市計画手法の活用</li> <li>・必要な導入用途の検討</li> <li>・まちづくり活動を行う地域住民などへの支援</li> <li>・公共空間の活用の促進に向けた支援、調査・検証</li> </ul>



## 10. 用語解説

### あ

アーケード	アーチ形の天井をもつ構造物、またはその下の通路。あるいは、歩道にかける屋根のような覆い、またはそれを設けた商店街。
アクティビティ	一般的には「活動」や「活気」といった意味の英語。
アクティブシニア	仕事や趣味など様々な活動に意欲的で元気な高齢者。主に65～75歳くらいの前期高齢者を指す。
アフターコロナ	新型コロナウイルス感染症(COVID-19)が世界的に流行した後の社会のあり方。感染症の存在を前提した社会像。
イノベーション	新技術の発明や新規のアイデアなどから、新しい価値を創造し、社会的変化をもたらす自発的な人・組織・社会での幅広い変革のこと。
オープンスペース	都市部において建物が建っていない一定の広がりのある土地や緑地。公園・緑地・街路・河川敷・民有地の空地部分などの建築物に覆われていない空間の総称。
卸売・小売業	卸売業は小売業者又は他の卸売業者に商品を販売する事業所。小売業は個人(個人経営の農林漁家への販売を含む)又は家庭用消費者のために商品を販売する事業所。

### か

回遊性	来街者などが商店街や店舗などを快適に効率よく歩き回ることができる空間の特徴。
官民連携	行政と民間が協力して、より質の高い行政サービスの提供や事業などを行うこと。
共同化	複数の敷地を一体的に利用して建築物を建築すること。
近隣商業地域	都市計画法による用途地域の一つで、近隣の住民が日用品の買物をする店舗などの、業務の利便の増進を図る地域。
グリーンインフラ	グリーンインフラストラクチャーの略。自然環境が有する機能を社会における様々な課題解決に活用する考え方。社会資本整備や土地利用などのハード・ソフト両面において、自然環境が有する多様な機能を活用し、持続可能で魅力ある国土・都市・地域づくりを進める取組みを指す。
公益施設	公益事業(サービス)で用いる施設で、教育施設、社会福祉施設、行政サービス施設、医療施設、鉄道施設などを指す。
公開空地	建築基準法の総合設計制度に基づいて、ビルやマンションの敷地に設けられた一般公衆が自由に出入りできる空間のこと。
高次都市機能	日常生活の圏域を越えた広範な地域のより多くの人々を対象にした、質の高いサービスを提供する機能。

交通結節点	同種または異種の交通手段を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎの場所。駅前広場やバスターミナルなど。
高度利用	階数の高い建物による効率的な土地利用。質の高い土地利用。

## さ

市街地再開発事業	都市再開発法に基づき、市街地内の老朽木造建築物が密集している地区などにおいて、細分化された敷地の統合、不燃化された共同建築物の建築、公園、広場、街路などの公共施設の整備などを行うことにより、都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る事業。
住工混在	工業系の用途地域において、工場と住宅が混在して立地している状態。
準工業地域	都市計画法による用途地域の一つで、主に環境悪化の恐れのない工場の利便を図る地域。
商業地域	都市計画法による用途地域の一つで、主に商業などの業務の利便の増進を図る地域。住宅や商店など多様な用途の建物が建てられる。
醸成	一定の範囲の人々の間に少しずつ特定の雰囲気や考え方などを形成すること。
生産年齢人口	生産活動の中心となる 15 歳以上 65 歳未満の人口。
総合設計制度	一定規模以上の敷地面積を有し、その敷地内に一般に公開される空地を確保するなど、「建築基準法」による市街地環境の整備改善に役立つと認められる建築物について、容積率、高さに関する形態規制の一部を緩和することができる制度

## た

昼夜間人口比率	常住人口 100 人当たりの昼間人口の割合であり、100 を超えているときは通勤・通学人口の流入超過、100 を下回っているときは流出超過を示している。
通所型福祉事業者	介護保険によるサービスを利用しようとする者が、入浴や食事など何らかのサービスを受けるために自宅から訪れる福祉施設を運営する事業者。
通所施設	介護保険によるサービスを利用しようとする者が、何らかのサービスを受けるために自宅から訪れる福祉施設。
DID 地区	Densely Inhabited District の略で、人口集中地区のこと。原則、国勢調査において、人口密度が 40 人/ha 以上の調査区が集合し、合計人口が 5,000 人以上となる統計地域。
デイサービス	在宅の要介護高齢者に対し、福祉施設で、食事や入浴などの介護を行うサービス。通所介護ともいう。

都市機能	文化、教育、保健・医療・福祉、商業、工業などのサービスを提供する機能のこと。
都市計画道路	都市計画法に基づき計画された道路をいう。
土地区画整理事業	宅地の利用増進と公共施設の整備改善を図るため、土地の区画形質の変更、公共施設の新設、変更を同時に行い、健全な市街地を形成する事業である。減歩と換地の制度により、公園、街路などの公共施設用地を生み出すところに大きな特色がある。

## な

ニューノーマル	これまでの日常とは違う、新しい生活習慣、新たな常態・常識などで過ごすこと。新型コロナウイルス（COVID-19）の感染拡大終息後の新たな生活様式を指す。
認可保育事業者	児童福祉法に定める、保育を必要とする0～5歳児に対して保育を行う施設のうち、国が定める基準に適合し、都道府県の認可を受けた保育所（認可保育所）を運営する事業者。

## は

パブリックスペース	個人に属さない一般に開放された空間。必ずしも公的に整備された空間でなくとも、一般に開放されている公共性の高い空間も含まれる。広場、公開空地、学校、駅、病院、図書館、劇場、街路などにある人が集えるスペースなどがあてはまる。
バリアフリー	段差や仕切りをなくすなど高齢者や障がい者が日常生活をおくる上で不便な障がいとなっていること（バリア）を除去（フリー）し、全ての人々が安心して暮らせる環境をつくること。
福祉介護事業者	訪問介護や通所介護、有料老人ホームなど高齢者向けの介護福祉事業を行う事業者。
輻輳	方々から様々な物が一か所に集まること。込み合うこと。
ペDESTリアンデッキ	自動車道路と立体的に分離した歩行者デッキ。主に駅の周辺に、歩行者と自動車の通行を分離するために設置される。
ポテンシャル	潜在力。可能性としての力。

## ま

まちづくり協議会	地権者や住民など地域が主体となって課題解決などのまちづくりを行うための組織。
三つの密	新型コロナウイルスの集団感染（クラスター）発生を防止するために外出時に避けるべき場所を示す。国や自治体を中心となって呼びかけている指針であり、「換気の悪い《密閉》空間」、「多数が集まる《密集》場所」、「間近で会話や発声をする《密接》場面」の3つの状態を指す。
モータリゼーション	自動車が大衆に広く普及し、自家用車が生活必需品になること。

## や

優良建築物等整備事業	様々な形で行われる民間の建築活動の適切な誘導により、市街地環境の向上と良質な市街地住宅の確保を推進していくため、国、地方公共団体が必要な整備助成を行う制度。国の制度要綱に基づく事業であり、一定の空地確保、土地の共同化、高度化などに寄与する優良な建築物などに支援が行われる。
容積率	敷地面積に対する建築延べ床面積の割合。
用途地域	都市計画法の地域地区のひとつで、用途の混在を防ぐことを目的としている。住居、商業、工業など市街地の大枠としての土地利用を定めるもので、住居系が7種類、商業系が2種類、工業系が3種類の合計12種類がある。

## ら

ランドマーク	土地の方向感覚の目印になるもの。地域を象徴する特徴的なモニュメント（記念物）や建築物などの構造物、また樹木などの自然物など。
立地適正化計画	都市全体の観点から居住機能や福祉、医療、商業などの都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的なマスタープラン。
リノベーション	既存の建物に大規模な改修工事を行い、用途や機能を変更して住まいの性能を向上させ、付加価値を与えること。



**刈谷駅周辺地区市街地総合再生基本計画**

発行 令和 3年 3月

発行者 刈谷市／ 編集 都市政策部市街地整備課

〒448-8501 刈谷市東陽町1丁目1番地

TEL : 0566-62-1025

FAX : 0566-23-9331