

(案)

第4次刈谷市都市計画マスタープラン

令和5（2023）年～令和14（2032）年

目次

序章 都市計画マスタープランの概要

1 都市計画マスタープランの目的・役割	1
2 計画改定の趣旨	1
3 都市計画マスタープランの位置づけ	2
4 対象区域	2
5 計画期間	2
6 都市計画マスタープランの構成	3

第1章 現状と課題

1 計画改定のねらいと視点	
1 計画改定のねらい	4
2 計画改定に向けた4つの視点	4
2 時代潮流の整理	5
3 上位計画の整理	
1 第8次刈谷市総合計画	10
2 西三河都市計画区域マスタープラン	12
4 現状と課題	
視点1 都市構造	
1 人口	14
2 土地利用	16
3 都市交通	17
視点2 都市活力	
1 産業	19
2 観光・交流	21
視点3 都市生活	
1 都市機能・生活機能	22
視点4 都市環境	
1 自然環境・歴史・文化	25
2 環境負荷	26
5 都市づくりの主要課題	28

第2章 全体構想

1 都市づくりの目標	29
2 将来都市フレーム	
1 人口フレーム	30
2 産業フレーム	31
3 将来都市構造	
1 都市構造の概念	32
2 将来都市構造の方針	33
3 将来都市構造の設定	35
4 分野別の方針	
1 土地利用の方針	47
2 都市交通の方針	52
3 公園・緑地の方針	56
4 市街地整備の方針	59
5 自然環境の方針	61
6 都市防災の方針	63
7 都市景観の方針	66
8 その他都市施設の方針	67

第3章 地域別構想

1 基本的事項	69
2 地域区分の設定	69
3 地域別の将来像・都市づくりの方針	
1 北部地域	70
2 中部地域	74
3 南部地域	79
4 中心市街地地区	83

第4章 計画の実現に向けて

1 計画の実現に向けた方針

1 都市づくりの推進	85
2 情報の共有	85
3 市民参加・協働による推進	85
4 新しい取組	86

2 計画の進行管理

1 進行管理の方針	87
2 評価指標	87

参考資料

1 用語解説	88
2 都市計画区域、市街化区域、用途地域の指定の変遷	93
3 都市計画マスタープランの変遷	97

序章 都市計画マスタープランの概要

1 都市計画マスタープランの目的・役割

都市計画マスタープランは都市計画法第18条の2に規定される「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として定めるもので、上位計画である市の総合計画や愛知県の都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）に即し、市民の意見を反映しながら地域の実情に応じた都市づくりの総合的な方針としてとりまとめるもので、以下の役割を担っています。

- 中長期的な視点からめざすべき都市の将来像を明確化すること
- 土地利用、都市施設及び市街地開発事業などの個々の都市計画の指針となること
- 都市づくりの方向性を市民と共有することで、都市計画の実現に向けて市民の理解と参加を促すこと

2 計画改定の趣旨

本市では平成23年（2011年）3月に第3次刈谷市都市計画マスタープラン（以下「前計画」という。）を策定し、将来都市像を「都市活力と都市環境が共生する持続可能なまち刈谷」と位置づけ、これまでの量的な拡大を前提とした都市づくりから、人口増加や経済成長に対応しながらも既存ストックをいかしつつ、暮らしやすさの向上を図る質的成長の都市づくりへと転換し、様々な施策を進めてきました。

一方、人口減少・少子高齢化の進展、東日本大震災を契機とした大規模自然災害に対する意識の高まりなど、全国の都市が抱える課題は大きく変化しており、こうした状況は本市においても例外ではありません。

現在、本市では刈谷スマートインターチェンジが開通したほか、JR刈谷駅の改良、依佐美地区における工業団地の整備が進められ、東京一名古屋間のリニア中央新幹線の開業が予定されるなど、本市を取り巻く社会経済情勢は大きく変化するものと考えられます。

こうした課題や変化に適切に対応するため、今後10年間の本市の都市づくりの指針となる「第4次刈谷市都市計画マスタープラン（以下「本計画」という。）」を策定しました。今後は、本計画に基づき、市民や事業者などと連携しながら土地利用の誘導や都市施設、市街地の整備など各種施策を進め、持続的に発展する都市をめざしていきます。

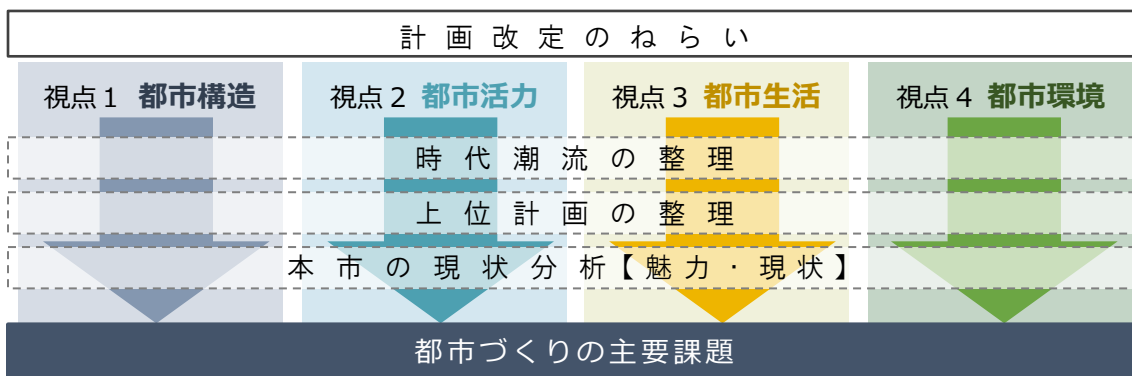
6 都市計画マスタープランの構成

本計画は、計画改定のねらいや時代潮流の整理、現状分析などから構成する「現状と課題」、都市づくりの目標や将来都市構造、分野別の方針などを定める「全体構想」、全体構想を踏まえた地域別の都市づくりの方針である「地域別構想」を主に、以下のとおり構成します。

序章 都市計画マスタープランの概要

- ・都市計画マスタープランの目的・役割
- ・都市計画マスタープランの位置づけ
- ・計画期間
- ・計画改定の趣旨
- ・対象区域
- ・都市計画マスタープランの構成

第1章 現状と課題



第2章 全体構想

- | | | |
|------------|--------------|------------|
| 1 都市づくりの目標 | 2 将来都市フレーム | 3 将来都市構造 |
| 4 分野別の方針 | | |
| 1 土地利用の方針 | 2 都市交通の方針 | 3 公園・緑地の方針 |
| 4 市街地整備の方針 | 5 自然環境の方針 | 6 都市防災の方針 |
| 7 都市景観の方針 | 8 その他都市施設の方針 | |

第3章 地域別構想

- | | | | |
|--------------------|-----------|--------|-----------|
| 1 基本的事項 | 2 地域区分の設定 | | |
| 3 地域別の将来像・都市づくりの方針 | | | |
| 1 北部地域 | 2 中部地域 | 3 南部地域 | 4 中心市街地地区 |

第4章 計画の実現に向けて

第1章 現状と課題

1 計画改定のねらいと視点

本市が持続的に維持・発展していくためには、様々な人に本市が選ばれ続けていく必要があります。そこで、改定の意図を明確化するため「計画改定のねらい」を示すとともに、本計画が担うべき分野をしっかりと捉えるため「4つの視点」を設定します。

1 計画改定のねらい

前計画の策定以降、刻々と社会経済情勢が変化していく状況においても、本市が柔軟に対応し、今後も維持・発展していくためには、本市が持つ多様な魅力と個性を磨きあげるとともに、本市の特性を踏まえた都市づくりの展開、また、これらを次世代へと継承し、持続可能な成熟した都市としていくことが重要であり、これら3つを計画改定のねらいとします。

計画改定のねらい

●本市が持つ多様な魅力と個性を磨きあげる

●本市の特性を踏まえた都市づくりの展開

●持続可能な成熟した都市の形成

2 計画改定に向けた4つの視点

本市を取り巻く現状と課題の整理に向けて、都市の空間づくりとして重要である「都市構造」、「都市活力」、「都市生活」、「都市環境」の4つの視点を設定します。

計画改定に向けた4つの視点

視点1 都市構造

人口や交通ネットワーク、土地利用など都市の骨組みを形成する視点

視点2 都市活力

工業、商業、観光をはじめとする都市の産業を発展させ、にぎわいや交流を生み出す視点

視点3 都市生活

市民の安心・安全で快適な暮らしを支える視点

視点4 都市環境

自然や歴史・文化、良好な景観など、生活に安らぎと魅力を与える視点

2 時代潮流の整理

本計画を社会経済情勢の変化に対応したものとするため、国が未来を見据え、国土づくりの理念・考え方を示した国土のグランドデザイン2050などのうち、前項で設定した4つの視点に
 関係する内容を時代潮流として整理します。

■人口減少、高齢化の進展

視点1 都市構造

⇒持続的な都市の暮らしを可能とする集約型都市構造（コンパクトシティ+ネットワーク）への転換が求められています。

我が国の総人口は、平成20年（2008年）をピークに減少に転じています。国立社会保障・人口問題研究所の将来推計によると、今後も減少の傾向が続き、令和47年（2065年）には約8,800万人まで減少することが予測されています。また、高齢化率は上昇し続けており、令和47年（2065年）には4割弱に達するなど、これまでにない超高齢社会を迎えると推計されています。

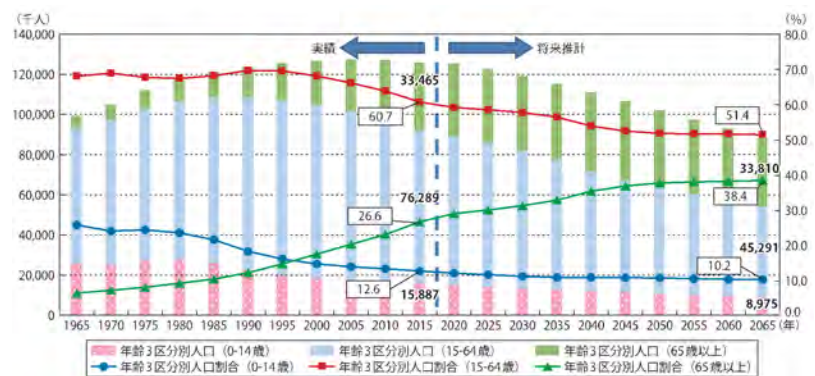


図 わが国の人口構造変化 (出典: 令和元年度国土交通白書)

こうした人口構造の変化は社会保障費の増大、経済活動の減速、地域コミュニティの弱体化など市民生活に様々な影響を及ぼすと考えられるため、未来を見据え、適切に対応していくことが求められます。そこで、人口減少下においても、行政や医療・福祉、商業など、生活に必要な各種のサービスを維持し、効率的に提供していくためには、各種機能を一定のエリアに集約化(コンパクト化)するとともに、各地域を公共交通などでネットワーク化することにより、それらのサービスを享受できるようにすることが必要とされています。

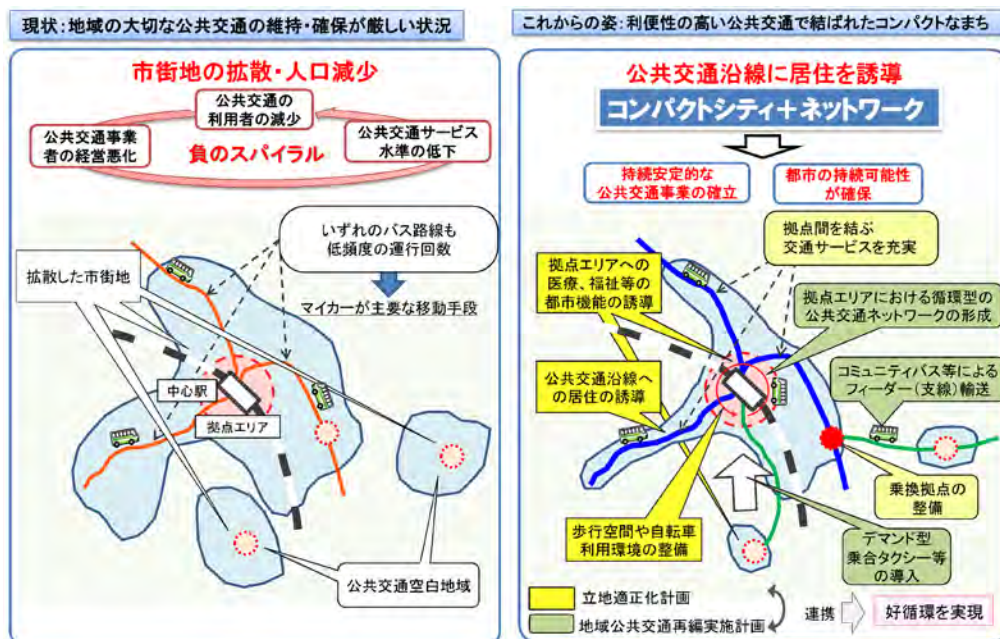


図 コンパクト・プラス・ネットワークのイメージ (出典: 立地適正化計画作成の手引き(R4))

■ リニア中央新幹線の開業

視点1 都市構造 視点2 都市活力

⇒三大都市圏が一体化するスーパー・メガリージョンの形成を見据えて、地域の特性や強みをいかした都市づくりが求められています。

東京、名古屋、大阪を結ぶリニア中央新幹線の整備が現在進められており、このうち東京－名古屋間は、早期開業に向けて整備が進められています。リニア開業に伴うアクセス利便性の飛躍的な向上は、我が国の経済や社会だけでなく、地域づくりにも大きなインパクトを与え、様々な交流の拡大につながる事が期待されています。

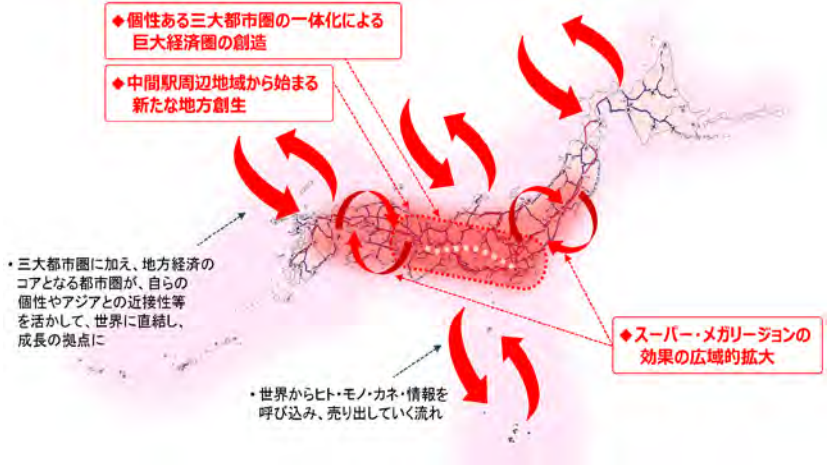


図 スーパー・メガリージョンの形成イメージ (出典:国土交通省スーパー・メガリージョン構想検討会資料(R1))

こうした交流の拡大は、新たな企業の立地や観光客の増加など、地域経済の活性化につながる好機として期待される一方で、スロー効果により東京一極集中がさらに進行する可能性も指摘されており、ものづくりをはじめとする名古屋圏の独自の機能をいかして他の都市圏との差異化を図るなど、この地域の強みや特性をいかした都市づくりが求められます。

■ 民間活力や新技術（IoT、AIなど）の進展

視点2 都市活力 視点3 都市生活

⇒新技術を都市での暮らしや社会の向上に役立てていくことができるよう、民間活力を活用しながら、その成果を積極的に取り込んでいくことが求められています。

技術革新は、これまでも人々の暮らしや社会に大きな変革と進歩をもたらしてきており、今後もICTの劇的な進歩とともに、交通、防災など幅広い分野において技術が進展すると考えられます。

スマートシティの取組や新技術を都市での暮らしや社会の向上に役立てていくことができるよう、都市づくりの分野においても積極的に取り込んでいくことが求められます。

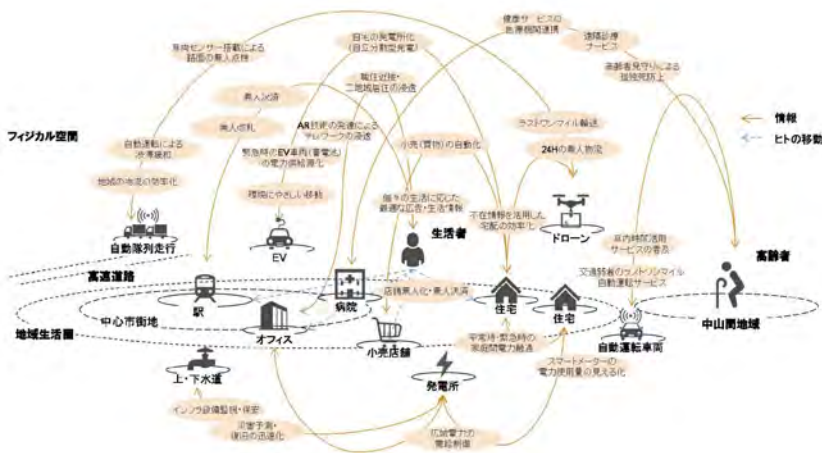


図 まちづくりに生かされる技術イメージ (出典:国土交通省資料(スマートシティの実現に向けて【中間とりまとめ】(H30)))

また、近年では効率的かつ効果的な公共サービスを提供する手法として、PPP/PFIをはじめとする官民連携の取組が全国の自治体に広がっています。多様化・高度化する市民ニーズに柔軟に対応するため、都市づくりにおいても民間の資金、運営力、技術力を積極的に活用していくことが必要とされています。

■大規模自然災害などに対する意識の高まり

視点3 都市生活

⇒大規模自然災害などのリスクが存在することを念頭に置きながら、防災・減災対策に取り組み、粘り強くしなやかに対応できる都市づくりを進めることが求められています。

東日本大震災の発生、近年日本各地で頻発する局地的な豪雨に伴う浸水被害や土砂災害、新型コロナウイルスをはじめとした感染症の流行や国際的な紛争により、安心・安全な暮らしに対する関心がさらに高まっています。

今後、南海トラフ地震をはじめとする大規模自然災害などのリスクが存在することを念頭に置きながら、ハード・ソフトの両面から防災・減災対策に取り組み、適切に対応できる都市づくりが求められます。

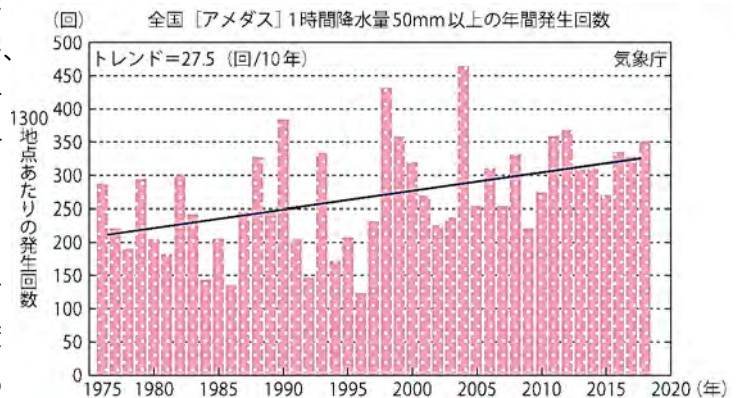


図 大雨の年間発生回数(出典:令和元年度国土交通白書)

■美しく魅力ある地域づくり

視点4 都市環境

⇒地域独自の自然や歴史・文化などの地域資源を活用し、美しく魅力ある地域づくりに取り組んでいくことが求められています。

我が国では、国土に対する様々な働きかけを行ってきた結果、集落、農山漁村、都市が生まれ、産業、交通施設などの集積が進展していきました。また、四季折々の多彩な自然の中に、多様な社会があり、各地域には歴史、生活、ものづくりなどの系譜が存在しており、こうした地域特性と相まって、固有の文化が形成されてきました。

このような地域の文化を次世代へと継承していくため、多様な自然や美しい景観を守っていくとともに、地域独自の自然や歴史・文化などの地域資源を活用し、美しく魅力ある地域づくりに取り組んでいくことが必要とされています。

■環境問題の深刻化

視点4 都市環境

⇒自然環境の保全、鉄道・バスなどの公共交通の活用促進による環境負荷軽減への取組が求められています。

地球温暖化の進行や生物多様性の危機など、地球環境問題は深刻さを増しています。その中でも、地球温暖化の進行は自然や生態系、人の暮らしに大きな影響を及ぼすことが懸念されるなど、地球規模で取り組むべき重要な課題となっています。CO₂排出量の削減など、環境負荷の低減に資する都市づくりを進め、人と自然が共生する豊かな環境を次世代に引き継いでいくことが求められます。

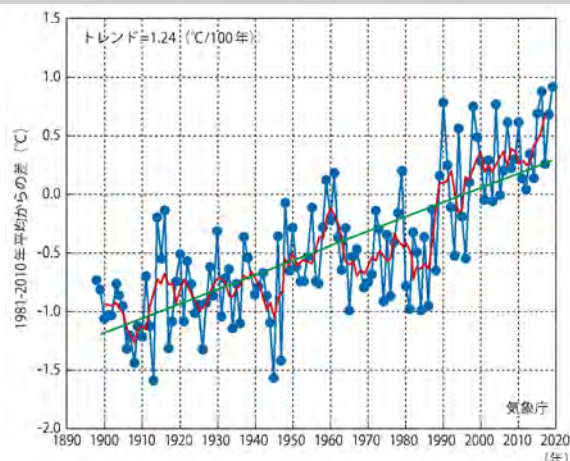


図 観測された日本の平均地上気温の変化 (出典:令和2年度国土交通白書)

■ 公共空間をいかしたまちづくり

視点1

都市構造

視点2

都市活力

視点3

都市生活

⇒公共空間を有効活用し、使いこなすウォーカブルなまちづくりが求められています。

令和元年(2019年)に産学官のまちづくり関係者からなる「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」において、新たな時代のまちづくりの方向性として「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の創出により、イノベーションと人中心の豊かな生活を実現するべきとの提言がなされました。

この中で、コンパクト・プラス・ネットワークなどの都市再生の取組をさらに進化させ、官民のパブリック空間をウォーカブルな人中心の空間へ転換し、民間投資と共鳴しながら「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成することにより、内外の多様な人材・関係人口の出会い・交流を通じたイノベーションの創出や人間中心の豊かな生活を実現する都市を構築していくことが必要であると示されています。

また近年、公共空間に対し”つくること”から始めるのではなく”つかうこと”から考え、誰からも居心地が良く使われる公共空間をつくる手法である「プレイスメイキング」という先進的な取組が注目されています。この取組は、利用者自らが何らかの魅力を感じてその場に行き、過ごし、自分で場をつくるなど、場所のつくり手と使い手を明確に分けることなく、一人一人が自分ごととして捉え、主体的な担い手になることで魅力的な空間をつくり出すものです。

新型コロナウイルス感染症の流行により、これらの取組に対する重要性が増しており、本市においても、こうした都市づくりの動向を積極的に取り入れながら、これまで築いてきた公共空間を有効活用し、市民や来訪者がまちを使いこなすウォーカブルなまちづくりが必要とされています。

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」づくりのキーワード

Walkable 歩きたくなる
Eye level まちに開かれた1階
Diversity 多様な人の多様な用途、使い方
Open 開かれた空間が心地良い



(出典:国土交通省資料(「まちなかウォーカブル推進プログラム(令和2年度予算決定時点版)」)とりまとめ)

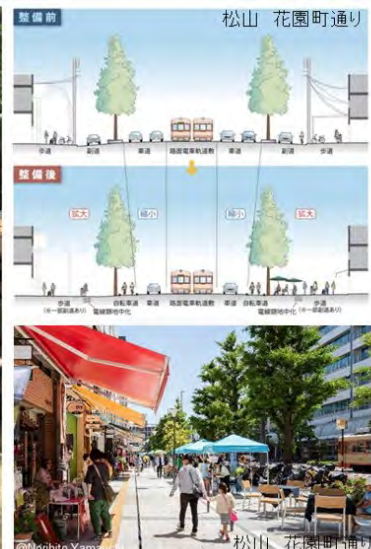


図 街路空間の再構築・利活用の取組事例(出典:国土交通省 HP)

持続可能な都市づくり 視点1 都市構造 視点2 都市活力 視点3 都市生活 視点4 都市環境
 ⇒SDGsの考え方を踏まえた持続可能な都市づくりが求められています。

平成27年(2015年)に開催された「国連持続可能な開発サミット」において、誰一人取り残さない社会の実現をめざし、「我々の世界を変革する:持続可能な開発のための2030アジェンダ」が採択され、17の目標と169のターゲットからなる「持続可能な開発目標(SDGs)」が掲げられました。このSDGsは、発展途上国のみならず、先進国も含め全ての国に適用される普遍的な目標であり、我が国においても、この目標達成に向けた取組の方針が示されています。

また、SDGsの17の目標は、経済・社会・環境をめぐる幅広い課題に対応するものであり、本計画とはスケールこそ異なるものの、都市づくりの分野においてもこの考えを踏まえた取組を進めていくことが必要とされています。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



図 SDGsの17の目標

表 4つの視点とSDGsとの関係

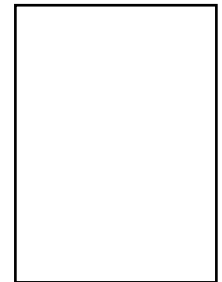
本計画の視点	都市の空間づくりと主に関係する目標
都市構造 人口や交通ネットワーク、土地利用など都市の骨組みを形成する視点	8 働きがいも経済成長も, 9 産業と技術革新の基盤をつくろう, 11 住み続けられるまちづくりを
都市活力 工業、商業、観光をはじめとする都市の産業を発展させ、にぎわいや交流を生み出す視点	8 働きがいも経済成長も, 9 産業と技術革新の基盤をつくろう, 11 住み続けられるまちづくりを
都市生活 市民の安心・安全で快適な暮らしを支える視点	6 安全な水とトイレを世界中に, 9 産業と技術革新の基盤をつくろう, 11 住み続けられるまちづくりを, 13 気候変動に具体的な対策を
都市環境 自然や歴史・文化、良好な景観など、生活に安らぎと魅力を与える視点	6 安全な水とトイレを世界中に, 9 産業と技術革新の基盤をつくろう, 11 住み続けられるまちづくりを, 15 陸の豊かさも守ろう

3 上位計画の整理

上位計画における都市づくりに関する方針との整合を図るため、刈谷市総合計画及び西三河都市計画区域マスタープランを整理します。

1 第8次刈谷市総合計画

総合計画は、本市における全ての計画や施策の最上位に位置付けられるものであり、まちづくりのビジョンや将来都市像を示すとともに、これらの実現に向けての具体的な施策の方向性を示す「まちづくりのナビゲーション」としての役割を担っているものです。本市においては、令和5年（2023年）3月に第8次刈谷市総合計画を策定し、以下のとおり基本構想や基本計画などが示されています。



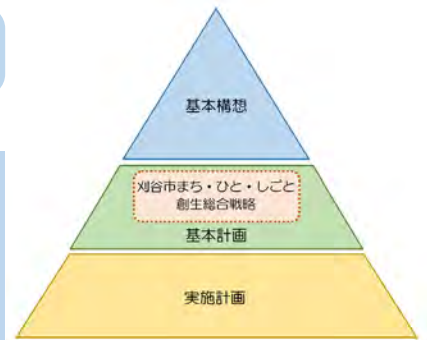
基本構想

■将来都市像

人が輝く 安心快適な産業文化都市

■まちづくりの基本方針

- 基本方針1 都市基盤: 安心して暮らし続けられる快適なまちづくり
- 基本方針2 教育文化: 生涯にわたって学び地域への愛着を育むまちづくり
- 基本方針3 産業環境: 人と技術でにぎわいを創り未来につながるまちづくり
- 基本方針4 福祉安心: 支え合い誰もが安心して暮らせるまちづくり
- マネジメント方針 持続的なまちの発展を支える行財政運営



総合計画体系図

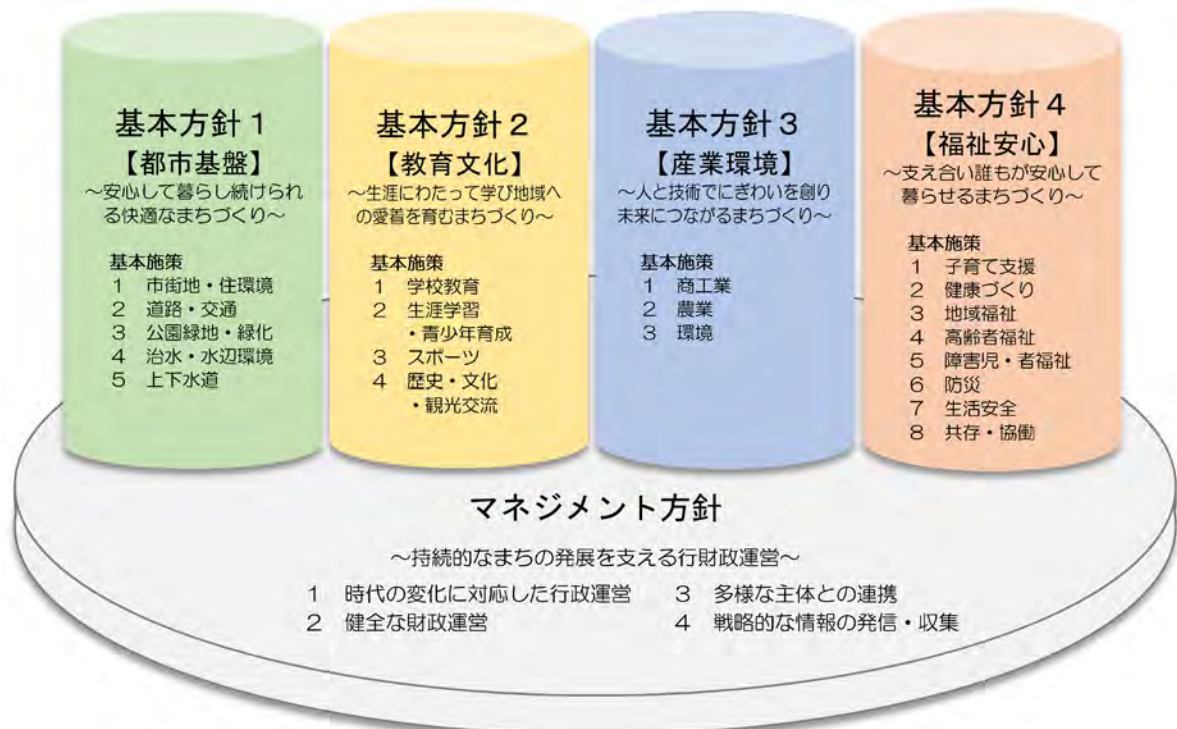


図 まちづくりの基本方針及び施策の体系

基本計画

■土地利用計画

本市固有の地域資源や特性をいかし都市の活力を高める土地利用の推進

- 本市固有の地域資源の質を高め、最大限にいかした土地利用を進めることで、持続的に発展するまちの実現をめざします。
- 活発な産業活動の更なる発展や広域的な交流によるにぎわいの創出、中心市街地の魅力向上などを視点に、本市の地域特性を踏まえた土地利用を進めます。
- 魅力的な施設が立地し、社会インフラが整った利便性の高いまちなかでの暮らしから、自然を身近に感じ快適でゆとりのある郊外での暮らしまで、多様化するライフスタイルや価値観に応じた、居住地を選択できるまちづくりを進めます。

誰もが暮らしやすい安心快適な都市構造の構築

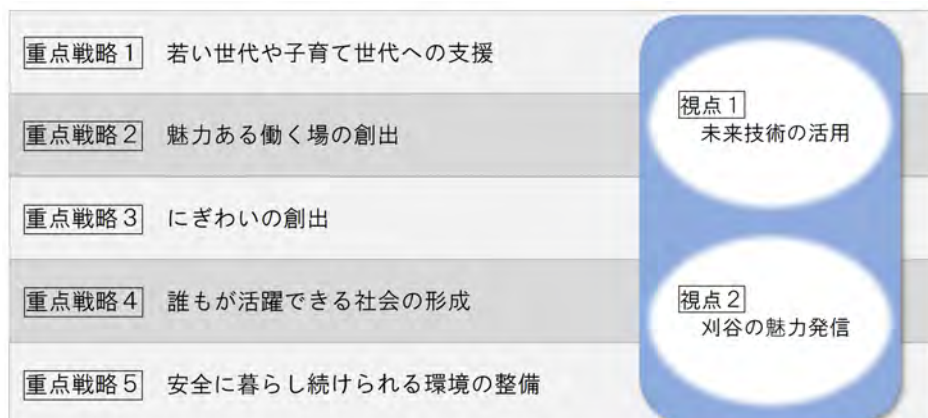
- 商業や文化、医療などの高次都市機能が集積する刈谷駅周辺を本市の都市活動の中心的な拠点として位置付け、多様な都市機能や都市基盤施設の強化・再編などを図り、本市の玄関口としてふさわしいまちづくりを進めます。
- その他の鉄道駅周辺などを、それぞれの地域の核となる地域拠点と日々の暮らしに必要なサービスの提供を図る生活拠点に位置付け、地域ごとの特色をいかしたまちづくりを進めます。
- 拠点間を結ぶ公共交通や主要な道路を軸として位置付け、交通ネットワークの形成・機能強化により、一体の都市として持続可能な集約・連携型の都市構造の構築を進めます。

豊かな自然環境に配慮した土地利用の推進

- 北部や南部地域を始めとする市街地周辺に広がるまとまりのある優良農地の維持・確保に努めるとともに、農業の担い手を育成し農地の集積を進めることで農業経営規模の拡大を促します。
- 市街地内に残る農地は、本市の旺盛な宅地需要を背景に住宅地としての活用が望まれる一方で、オープンスペースや農業体験の場など、日々の暮らしの質を高める場として多様な機能を持っていることから、本市の実情を踏まえつつ良好な都市環境の形成に向け保全に努めます。
- 境川、逢妻川、猿渡川などの河川や北部のため池群、小堤西池のカキツバタ群落、井ヶ谷丘陵地の樹林など、豊かな自然環境は、行政だけでなく様々な主体との協働により保全を図ります。

■重点戦略

将来都市像の実現に向けて、5つの重点戦略を掲げ、戦略的に取り組んでいきます。また、重点戦略の推進にあたっては、2つの視点(「未来技術の活用」「刈谷の魅力発信」)を踏まえ、進めていきます。



2 西三河都市計画区域マスタープラン

都市計画区域マスタープランは、県が都市計画区域ごとに、一市町村を超えた広域的な見地から区域区分をはじめとする都市計画の基本的な方向性を定めるものです。本市が属している西三河都市計画区域においては、愛知県が平成31年（2019年）3月に西三河都市計画区域マスタープランを策定し、以下のとおり基本理念や都市づくりの目標、将来都市構造図などが示されています。



■基本理念

明日を支える産業が力強く発展するとともに、地域の資源を大切にしながら快適に暮らせる都市づくり

「元気」

物流拠点である衣浦港および広域交通体系を活かし、自動車産業を中心に最先端の技術などを生み出す工業や盛んな農業が力強く発展する都市づくりを進めます。

「暮らしやすさ」

歴史・文化・自然などの地域の資源を大切にしながら、働く場と生活の場が近接し、便利で快適に暮らすことができる都市づくりを進めます。

■都市づくりの主な目標

①暮らしやすさを支える集約型都市構造への転換に向けた目標

- 主要な鉄道駅周辺などの中心市街地や生活拠点となる地区を拠点として都市機能の集積やまちなか居住を誘導し、活力あるまちなかの形成を目指します。
- 各拠点へアクセスできる公共交通網を充実させ、利便性が確保された集約型都市が公共交通などの交通軸で結ばれた多核連携型のネットワークの形成を目指します。
- 今後も人口や世帯数の増加が見込まれる地域では、必要に応じて鉄道駅や市街化区域の周辺など、既存ストックの活用が可能な地区を中心に新たな住宅地の形成を目指します。

②リニア新時代に向けた地域特性を最大限活かした対流の促進に向けた目標

- 歴史・文化資源や海産物・農産物に関連した観光資源などの地域資源を活かした地域づくりを進め、様々な対流を促進し、にぎわいの創出を目指します。
- 広域交通体系を最大限活用するとともに、リニア開業による首都圏との時間短縮効果を全県的に波及させるため、県内都市間、都市内における交通基盤の整備を進め、質の高い交通環境の形成を目指します。
- 広域幹線道路の整備を促進するなど、世界とつながる玄関口となる中部国際空港や名古屋港、衣浦港とのアクセス性の向上を目指します。

③力強い愛知を支えるさらなる産業集積の推進に向けた目標

- 自動車産業などの既存産業の高度化や新たな産業立地の推進を図るため、既存工業地周辺や広域交通の利便性が高い地域、物流の効率化が図られる地域に新たな産業用地の確保を目指します。
- 経済活動の効率性の向上や生産力の拡大を図るため、自動車産業をはじめとするモノづくり産業を支える広域幹線道路網の充実や空港、港湾、高速道路インターチェンジ、産業集積地などへのアクセス道路の整備を推進します。

④大規模自然災害等に備えた安全安心な暮らしの確保に向けた目標

- 災害危険性が高い地区では、災害リスクや警戒避難体制の状況、災害を防止・軽減する施設の整備状況などを総合的に勘案しながら、土地利用の適正な規制と誘導を図ります。また、道路、橋梁、河川などの都市基盤施設の整備や耐震化を推進し、災害の防止または軽減を目指します。
- 都市計画道路の整備や交通安全対策を推進し、安全安心に移動できる都市空間の形成を目指します。

⑤自然環境や地球温暖化に配慮した環境負荷の小さな都市づくりの推進に向けた目標

- 無秩序な開発を抑制するなど適正な土地利用の規制・誘導を図り、豊かな自然環境を保全するとともに、都市農業の振興や良好な都市環境の形成を図るため、地域特性に応じて農地などの緑地の保全や民有地の緑化を推進します。
- 公共交通の利用促進により自動車に過度に頼らない集約型都市構造への転換、建築物の低炭素化、緑地の保全や緑化の推進を実施し、都市部における低炭素化を目指します。

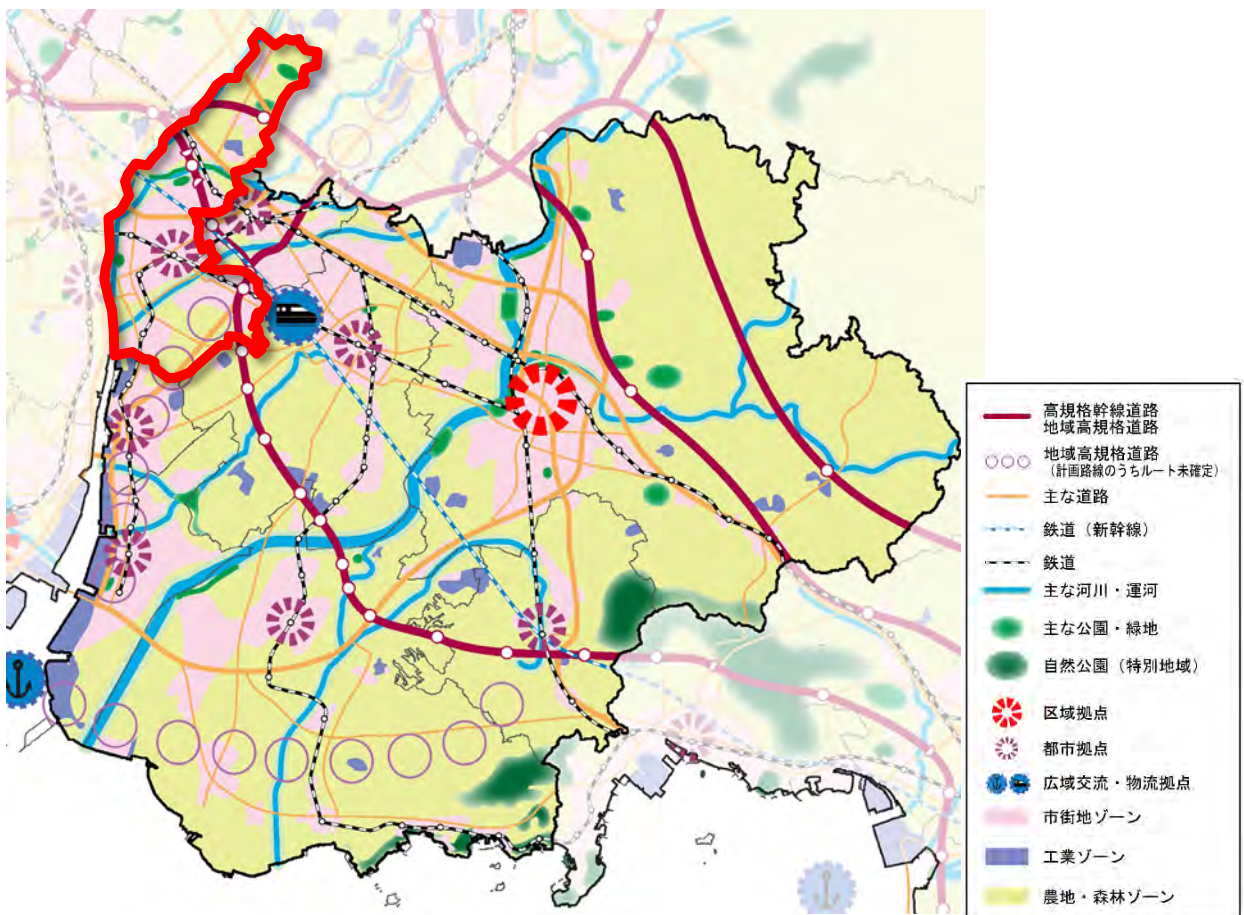


図 将来都市構造図

4 現状と課題

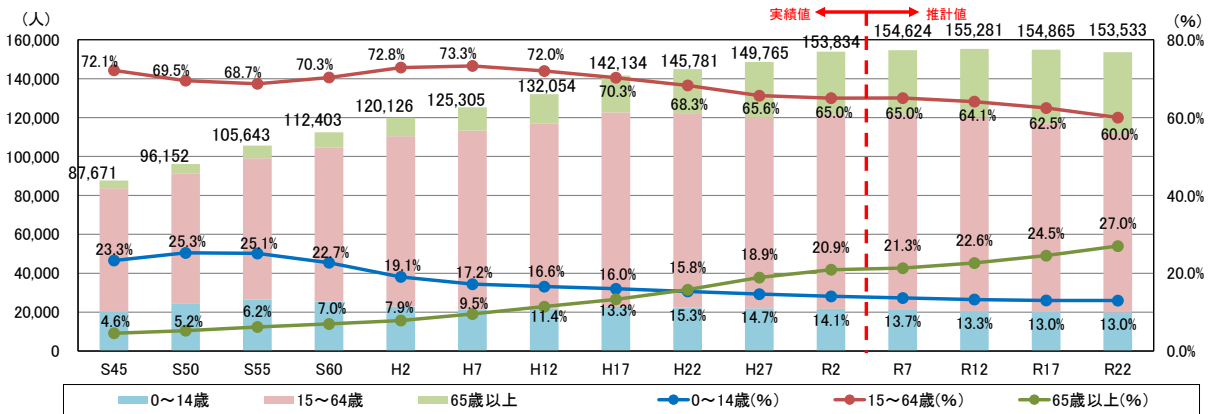
計画改定のねらい、時代潮流及び上位計画を踏まえつつ、都市構造、都市活力、都市生活、都市環境の4つの視点から本市における現状と課題を整理します。

視点1 都市構造

1 人口

■人口推移

本市の人口は年々増加しており、平成28年(2016年)に約15万人に到達しました。国立社会保障・人口問題研究所の推計では、当面増加で推移するものの、令和12年(2030年)をピークに緩やかな減少に転じる見込みです。また、今後も高齢化が進んでいくものと見込まれます。



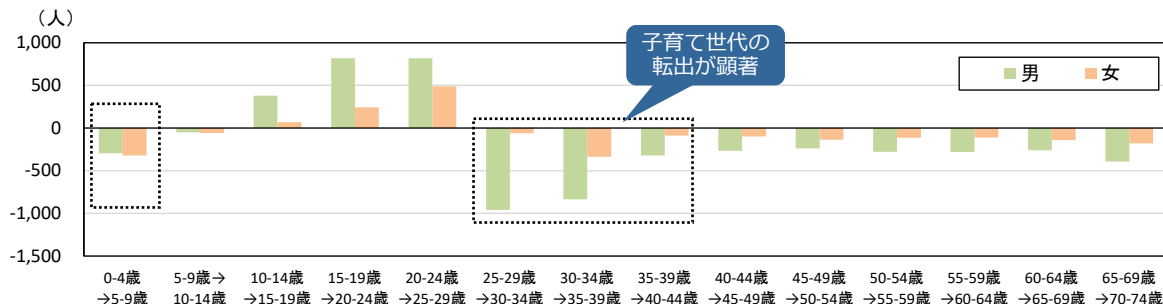
※推計値は、国立社会保障・人口問題研究所の推計であり、転出抑制や出生率向上などの政策を考慮していないものである。

図 人口推移及び将来推計(出典:国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所)

⇒将来的な人口減少、高齢化の一層の進展を見据え、既存ストックを有効活用するとともに、都市機能や公共交通の維持・充実などを図ることにより、効率的で誰もが快適に暮らせる都市づくりが求められます。

■人口動態

5歳階級別の人口動態をみると、30歳から40歳代にかけての子育て世代の転出が顕著であり、これは主に住宅取得にあたっての宅地の供給不足や地価高騰によるものと考えられます。



※「0-4歳→5-9歳」の場合、「令和2年における5-9歳の人口」から「平成27年における0-4歳の人口」を差し引いて算出

図 5歳階級別の人口動態(H27-R2) (出典:国勢調査)

⇒世代間バランスが偏ることで、地域コミュニティの維持や健全な都市経営など様々な分野への影響が懸念されるため、子育て世代の定住促進が求められます。

■市街化区域・市街化調整区域の人口・面積

市街化区域には総人口の約9割が居住し、人口密度も年々上昇しており、適正な市街地の形成が進んでいると考えられます。これは、市街地開発事業などにより良好な都市基盤施設が整備されてきたことによるものと考えられます。

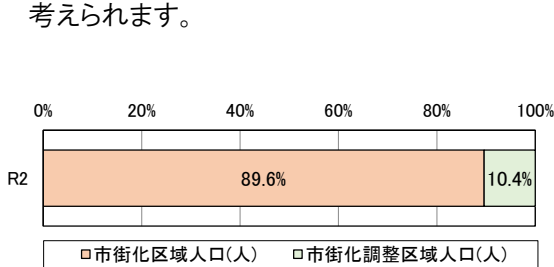


図 市街化区域・市街化調整区域の人口割合
(出典:都市計画基礎調査(R3))

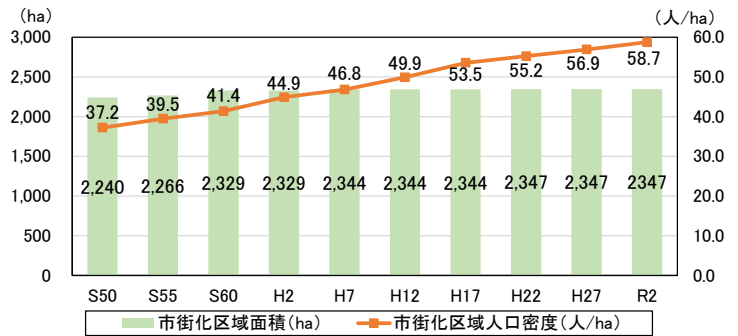


図 市街化区域面積と人口密度の推移
(出典:都市計画基礎調査)

⇒今後も、都市計画制度の運用により適正な土地利用の誘導を図り、市街地の人口密度の適正配置や無秩序な郊外開発の抑制が求められます。

■市街化区域内の人口密度分布

市街化区域内の人口密度をみると、鉄道駅周辺に人口が集積していますが、刈谷駅や刈谷市駅が位置する中心市街地の一部では、人口密度が低下傾向にある地区や適した人口密度を満たしていない地区があり、土地の高度・有効利用が図られていないことが伺えます。

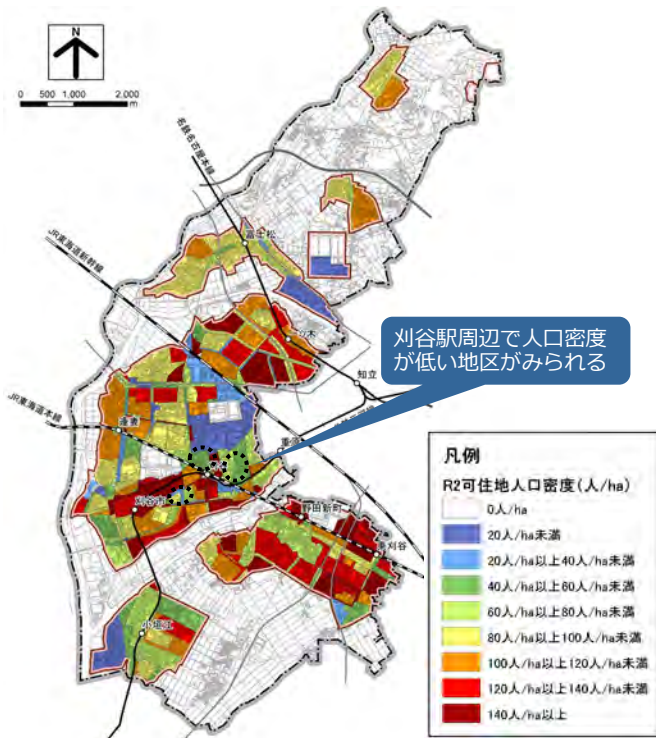


図 可住地人口密度
(出典:国勢調査(R2))

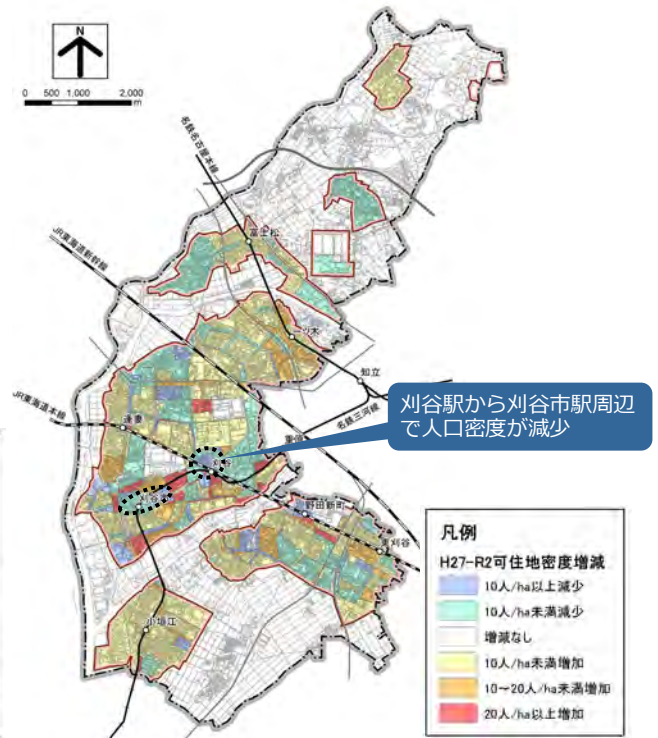


図 可住地人口密度の増減(H27-R2)
(出典:国勢調査)

⇒人口密度が低下すると、医療や商業などの生活サービスや地域コミュニティの維持が困難になることから、郊外の鉄道駅周辺などでは集積している人口の維持を図り、中心市街地では人口集積を高めるといった、地域特性に応じた人口密度の適正配置が求められます。

2 土地利用

■市街化区域内の土地利用状況

本市の市街化区域面積は2,347haで、行政区域面積5,039haの約5割を占めています。また、土地利用状況としては、刈谷駅周辺では商業用地、これに隣接して自動車関連産業の本社などが立地する工業用地、それを取り巻くように住宅用地が広がっています。また、市街化区域の約9割が都市的土地利用となっており、計画的な開発が可能な一団のまとまった土地がない状況にあります。一方、小規模な低未利用地が市全域に点在しており、その中でも中心市街地における割合が比較的高い状況にあります。

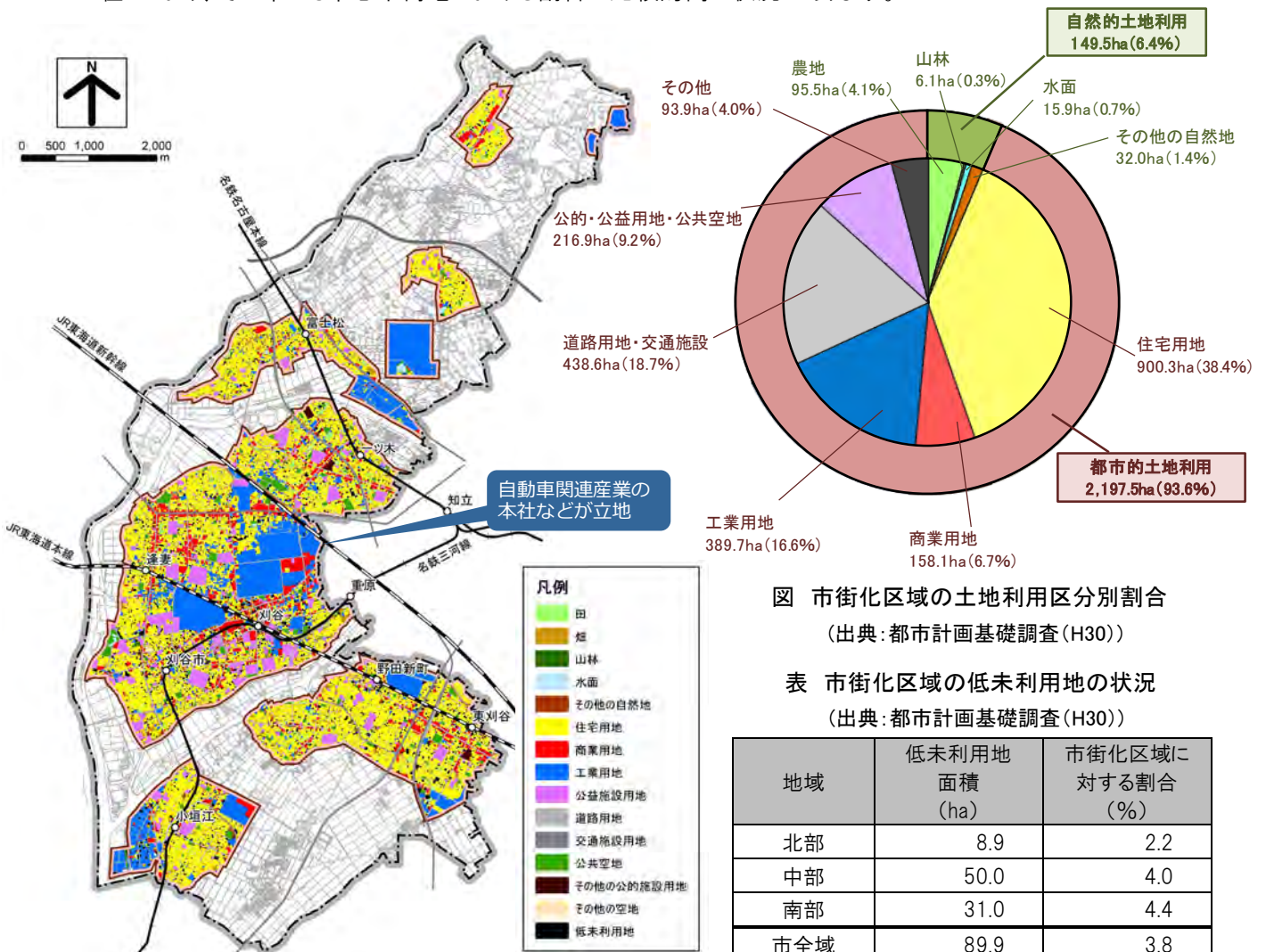


図 土地利用現況 (出典: 都市計画基礎調査(H30))

※低未利用地: 適正な利用が図られるべき土地であるにもかかわらず、平面駐車場や空き地などの長期間にわたり利用されていない「未利用地」と、周辺地域の利用状況に比べて利用の程度(利用頻度、整備水準、管理状況など)が低い「低利用地」の総称。

⇒住宅地の需要が高いにもかかわらず、市街化区域には一団のまとまった土地がないため、宅地の供給不足や地価の上昇などが発生し、今後も子育て世代の転出が進むことが懸念されます。また、中心市街地では低未利用地が存在しており、駅に近いなどの立地ポテンシャルをいかしきれていない現状があります。これらのことから、住宅地の確保が求められます。

3 都市交通

■公共交通ネットワーク

鉄道は、JR東海道本線と名鉄名古屋本線、名鉄三河線が市域を横断しており、JR東海道本線に4駅、名鉄名古屋本線に2駅、名鉄三河線に3駅設置されています。このうち刈谷駅はJR東海道本線と名鉄三河線に乗継が可能な主要駅となっています。

バス交通は、本市が運行する刈谷市公共施設連絡バス「かりまる」が6路線と、名鉄バス株式会社が運行する路線バス「刈谷・愛教大線」などがあります。

その他の交通は、タクシー、高速バスなどが運行されているほか、隣接する市町のコミュニティバスが乗り入れています。

公共交通の利用圏は、市内全体で主に市街化区域を中心に広がっていますが、一部の地域ではバス停までの距離が遠くなっています。

バス利用者アンケートでは、市域が南北に長いことや交通渋滞の発生などが要因となり、北部地域と中部地域を結ぶ路線の定時性に関する満足度が低くなっています。

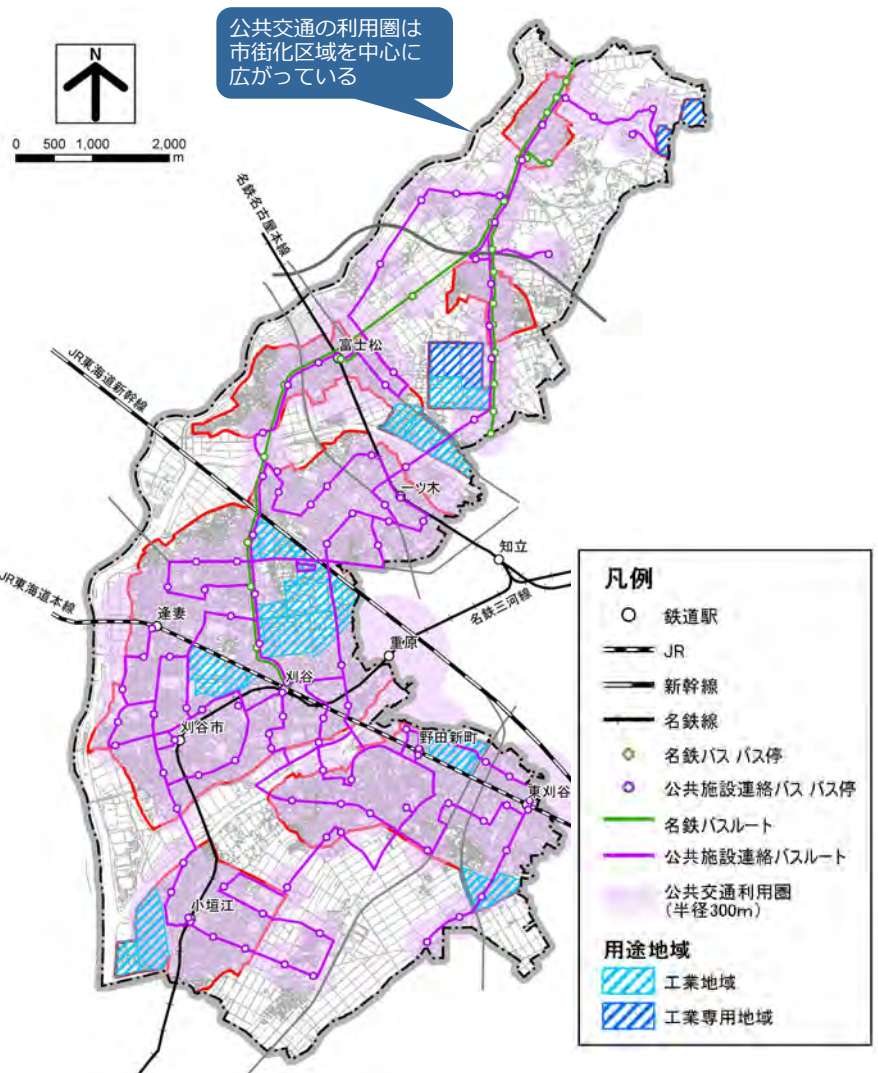
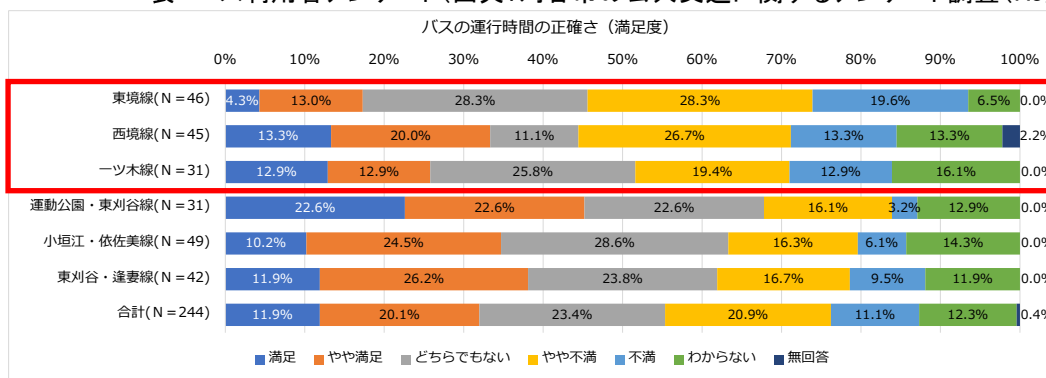


図 公共交通の運行状況

(出典：国土数値情報、かりまるバスガイド 2019.4.1 改正)

表 バス利用者アンケート(出典：刈谷市の公共交通に関するアンケート調査(R3))



北部地域と中部地域を結ぶ路線の定時性に関する満足度が低い

⇒南北方向の交通強化をはじめ、市民の移動ニーズに対応したサービスが求められます。

■道路ネットワーク

本市の幹線道路は一部に未整備区間があるものの、高い整備率となっています。一方で、細長い地形を踏まえると、南北を結ぶ道路ネットワークが少ない状況となっています。

(都)伊勢湾岸道路の刈谷パーキングエリアにおいて、刈谷スマートインターチェンジが令和4年(2022年)に開通しています。

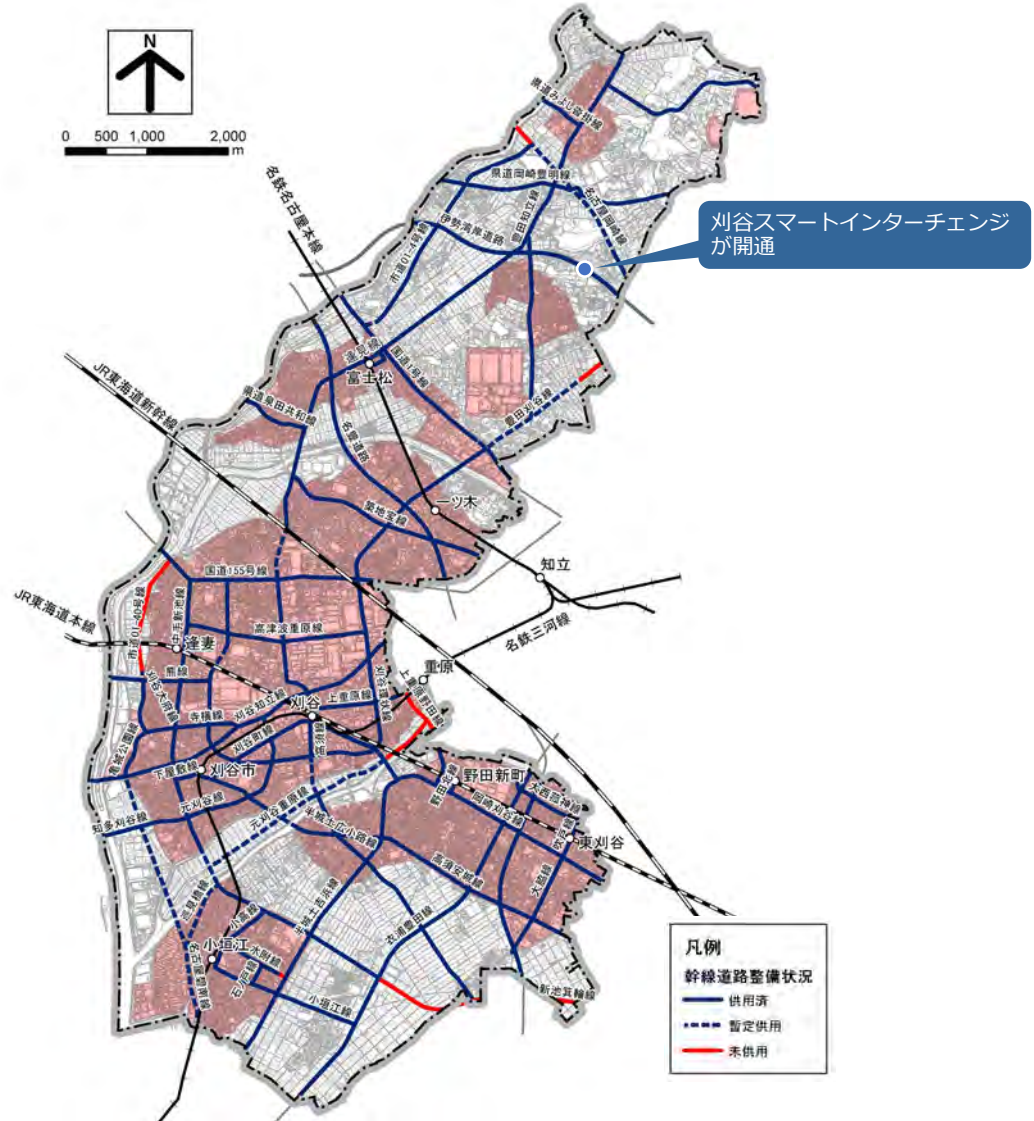


図 幹線道路の整備状況(R3)

表 都市計画道路の整備状況(R3)

区分	幅員	路線数	延長 (m)	整備済 (m)	整備率 (%)
自動車専用道路	40m以上	1	2,760	2,760	100.0
幹線街路	40m以上	1	6,270	6,270	100.0
	30～40m	3	8,990	5,260	58.5
	22～30m	3	3,960	470	11.9
	16～22m	17	54,640	47,830	87.5
	12～16m	18	23,060	21,470	93.1

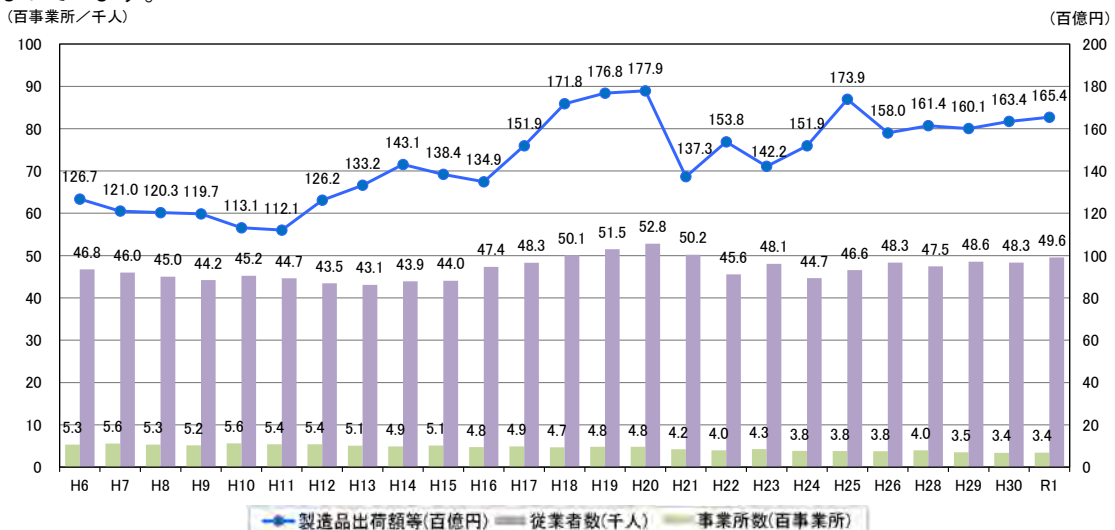
⇒広域及び地域間の連携を図るため、人・モノの円滑な移動と交流を促す軸の形成が求められます。

視点2 都市活力

1 産業

■工業

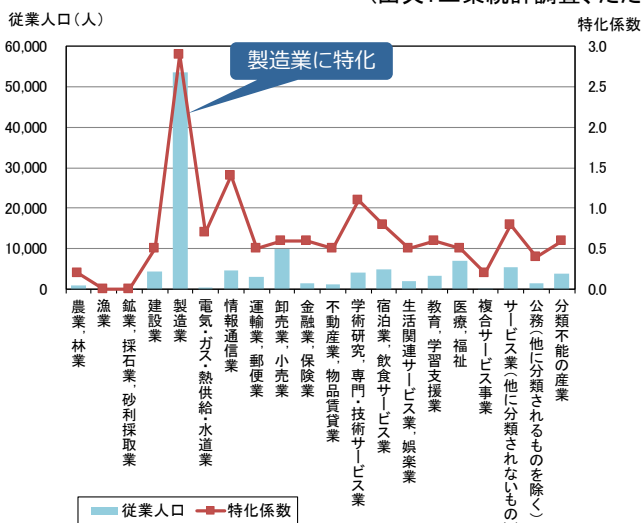
本市には自動車関連産業の本社が複数立地しています。そして、製造品出荷額等は県内だけでなく、全国でも上位に位置しており、その業種別内訳をみると自動車関連の製造業が約6割を占めています。さらに、従業員構成も製造業に特化していることから、自動車関連産業は本市の雇用・財政・活力を支える重要な基幹産業となっています。



※平成19年以降の製造品出荷額等は、「その他収入額」の追加などの調査票改正がなされたことにより、平成18年と平成19年は、時系列に不連続が生じている。
 ※平成27年は工業統計調査を実施していない。

図 製造品出荷額等、事業所数、従業者数の推移(従業者4人以上)

(出典:工業統計調査、ただしH23、H28は経済センサス)



※従業員人口：市内で従業員する就業者数

※X産業の特化係数＝本市のX産業の従業員人口比率／全国のX産業の従業員人口比率

図 従業員人口と特化係数(出典:国勢調査(H27))

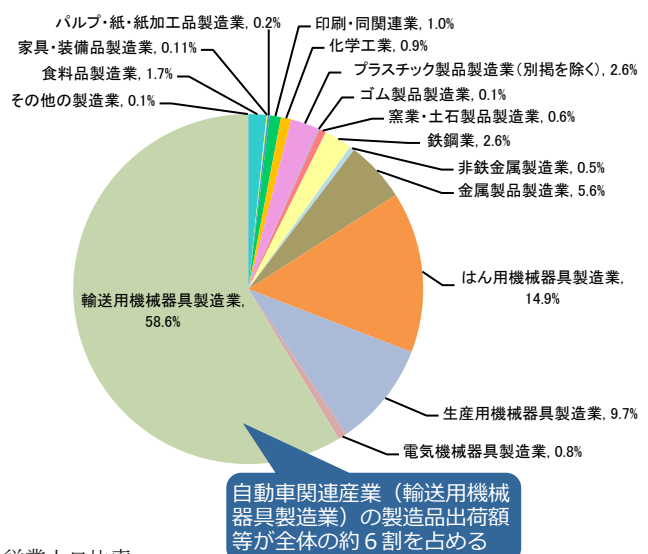
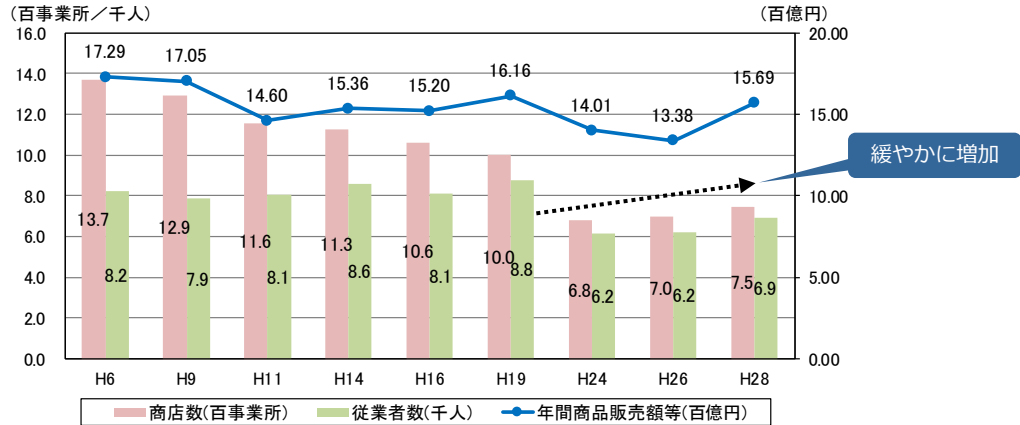


図 業種別出荷額(出典:工業統計調査(R1))

⇒本市の強みである工業機能のさらなる集積強化を進めるとともに、多様な産業構造への展開も視野に入れることが求められます。

商業

本市の小売業の商店数は年々減少していましたが、近年は緩やかな増加に転じています。



※平成24年データは経済センサスによるもので他年度の商業統計調査と集計対象範囲が異なる。

図 商業(小売業)の動向(従業者4人以上) (出典:商業統計調査、H24のみ経済センサス)

⇒商業施設は、にぎわいの創出や生活利便性を確保するうえで重要な要素の一つであることから、適正な立地を促進していくことが求められます。

農業

本市の農業は水稲、露地野菜、果樹類を主体に構成され、名古屋市などの大都市に近い立地をいかした農業が営まれています。耕地面積、農家数とも減少傾向にあります。

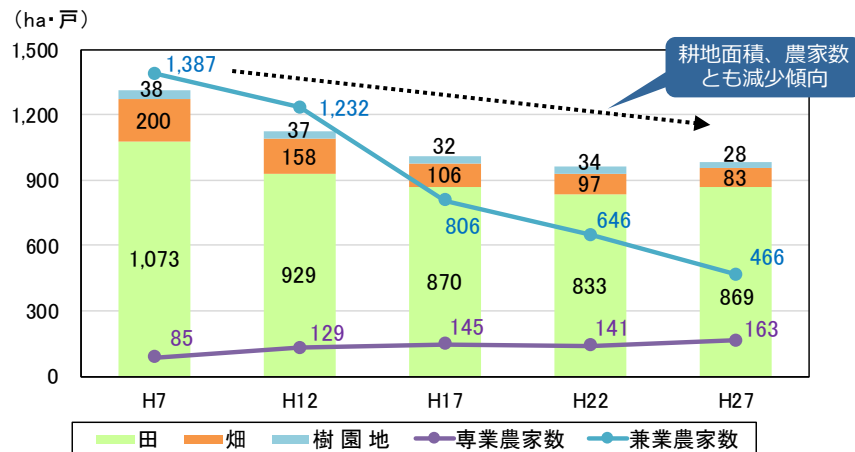


図 経営耕地面積、農家数の動向 (出典:刈谷の統計)

⇒農業は、安定的な食料供給や良好な景観形成、保水、遊水機能など多面的な機能が期待されることから、都市的土地利用との調和を基本に、その保全を図っていくことが求められます。

2 観光・交流

本市には、主要な観光資源として刈谷ハイウェイオアシス、交通児童遊園があり、特に刈谷ハイウェイオアシスは県内でも有数の観光入込客数を誇る施設であり、本市の観光資源の1つとして大きな役割を担っています。

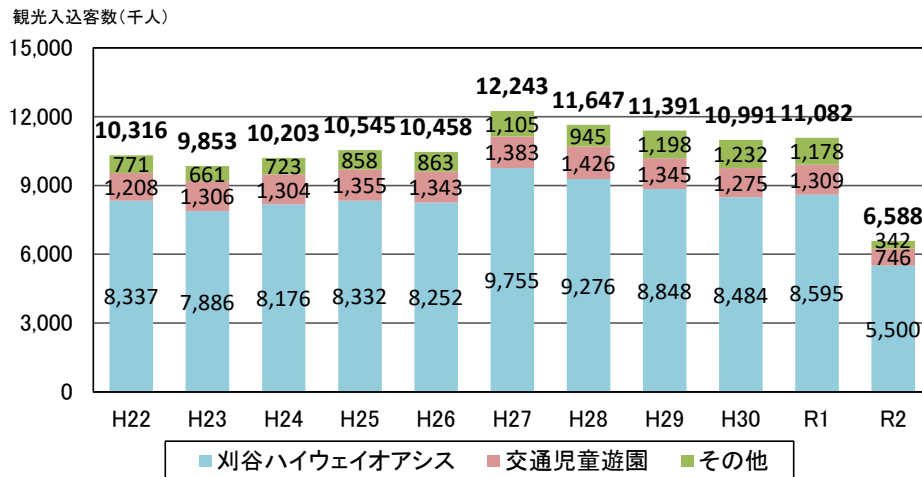


図 観光入込客数の動向 (出典:観光レクリエーション利用者統計)

表 県内で利用者数が上位の観光資源(出典:観光レクリエーション利用者統計(R2))

順位	市町村	観光資源	利用者数(人)
1	名古屋市	熱田神宮	5,642,933
2	刈谷市	刈谷ハイウェイオアシス	5,500,000
3	常滑市	中部国際空港来場者	5,394,000
4	岡崎市	NEOPASA岡崎	3,975,548
5	豊川市	豊川稲荷	3,763,342



写真 刈谷ハイウェイオアシス



写真 交通児童遊園

⇒多様な地域資源をいかして本市の魅力を発信するとともに、さらなる魅力向上により、交流人口の拡大を図ることが求められます。

視点3 都市生活

1 都市機能・生活機能

■都市機能・生活機能の分布状況

市内外から利用が想定される広域的な都市機能は、市街化区域全域で充足しているものの、中心市街地と郊外部で立地状況に大きな差はみられない状況となっています。一方、日常生活に必要な生活機能も市街化区域全域に広く分布しており、おおむねの施設がそのサービスを徒歩で享受できる状況となっています。

中心市街地と郊外部において施設の立地状況に差がない

生活機能は市街化区域全域に分布

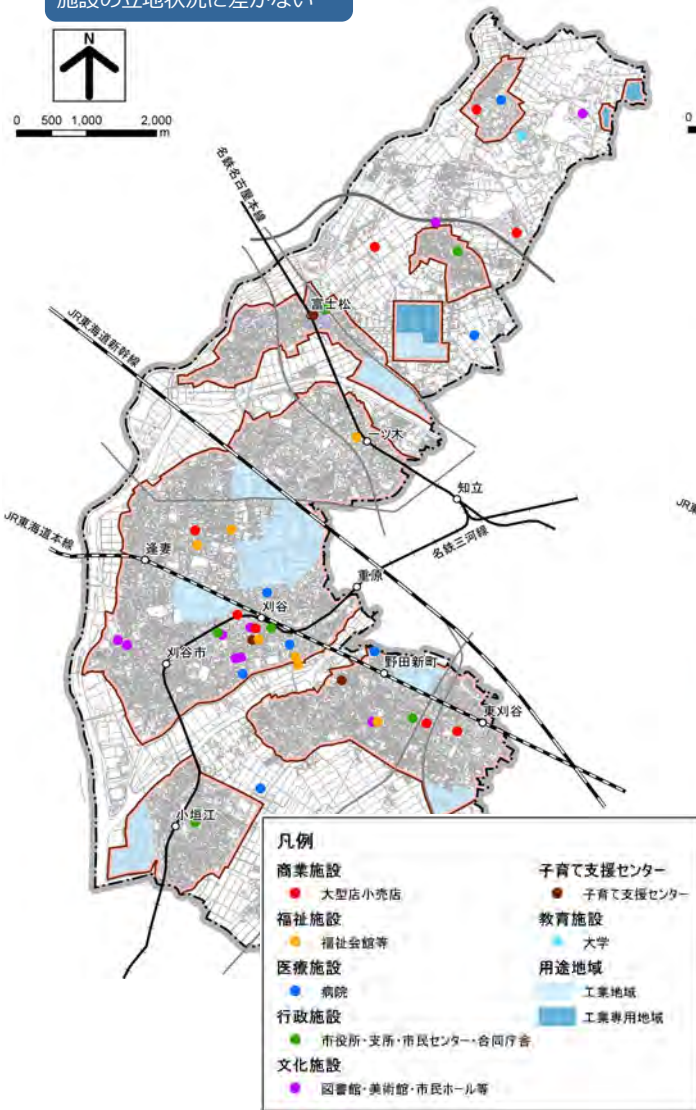


図 都市機能の分布状況
(出典:国土数値情報(R2))

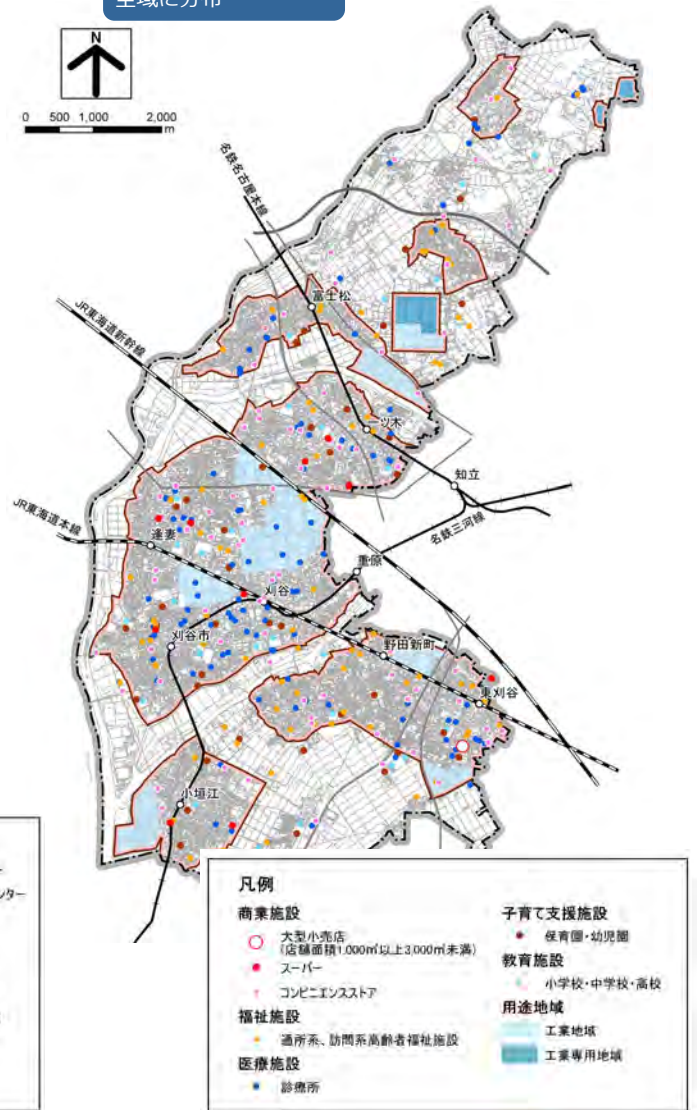


図 生活機能の分布状況
(出典:全国大型小売店総覧、iタウンページ)

⇒日常生活に必要な施設は、鉄道駅周辺を中心に市街化区域全域で広く分布しており、徒歩での利用が可能となっていることから、今後も、こうした利便性の維持が求められます。一方、中心市街地では高密度の人口集積を想定した都市機能の維持・充実が求められます。

■都市公園

本市の1人当たりの都市公園面積は愛知県平均を上回っているものの、北部地域を中心に身近な公園である街区公園や近隣公園が不足しているエリアがあります。

表 1人当たり都市公園面積

(出典:令和元年度末愛知県都市公園現況)

	1人当たり公園面積(m ² /人)
刈谷市	8.6
愛知県	7.8

※国では10 m²/人以上を参酌すべき基準として定めている。

表 都市公園の整備状況(R4.4.1)

	公園数		開設公園総数	
	箇所数	面積(ha)	箇所数	面積(ha)
運動公園	1	18.4	1	18.4
総合公園	3	89.7	3	50.8
近隣公園	7	14.8	7	14.3
街区公園	88	26.9	87	26.6
その他都市公園	9	2.1	9	2.1
都市緑地	2	49.6	2	19.2
合計	110	201.5	109	131.4

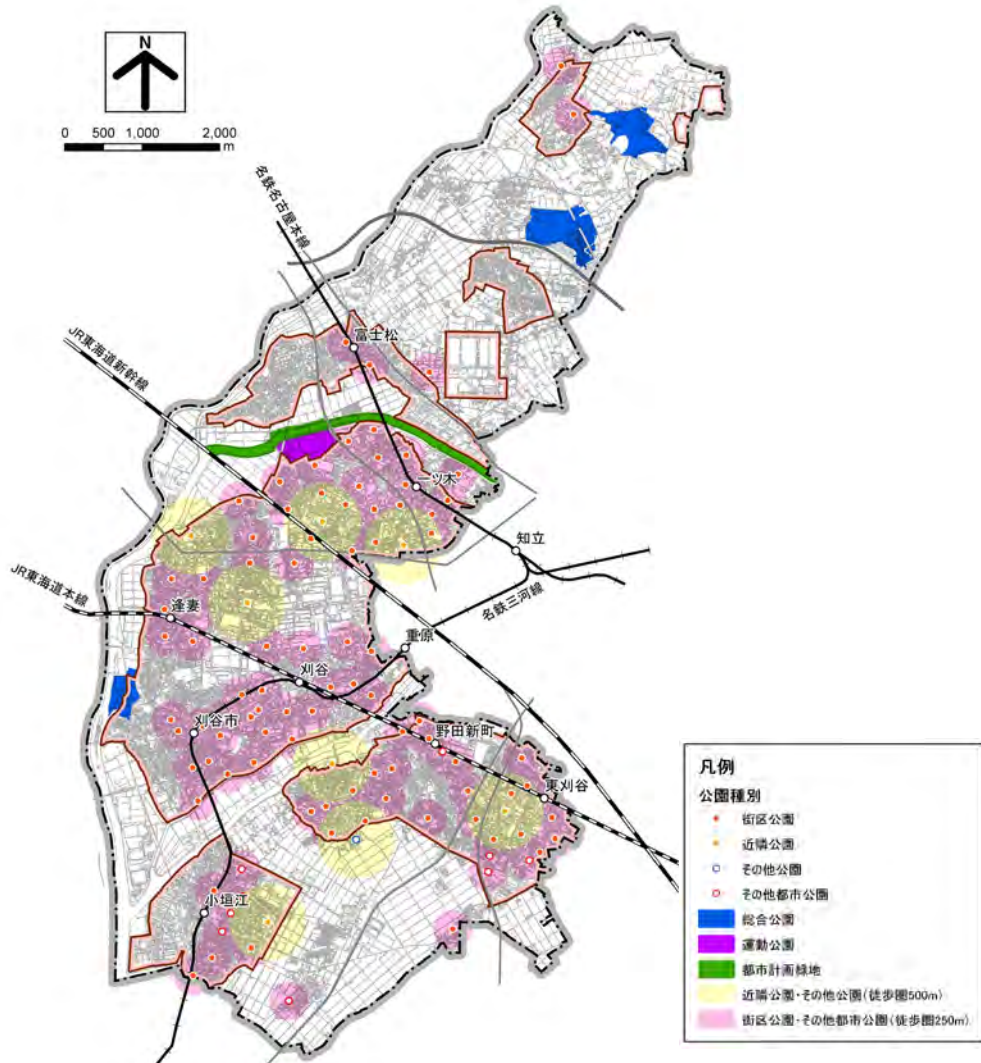


図 都市公園の分布状況

⇒今後の高齢化の進展を見据え、公園をはじめとする都市施設の維持に努めるとともに、子供から高齢者までが安全で快適に利用できるよう、多様なニーズに対応した取組が求められます。

■防災

本市では、南海トラフ地震が発生した場合、市域の大半で震度6強、猿渡川沿いや衣浦港付近などで震度7の揺れが予測されています。また、10年確率降雨に対する現況施設による浸水の解析結果によると、市街地内の大規模な浸水区域は見られないものの、河川沿いや立体交差道路など、局地的に地盤が低い箇所の浸水が想定されます。

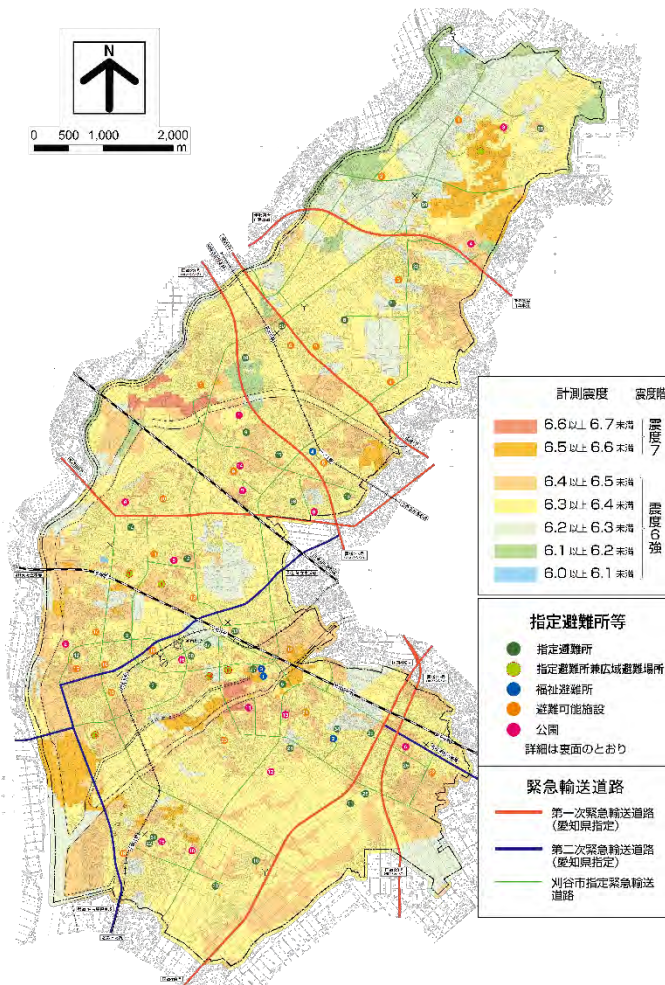


図 地震ハザードマップ

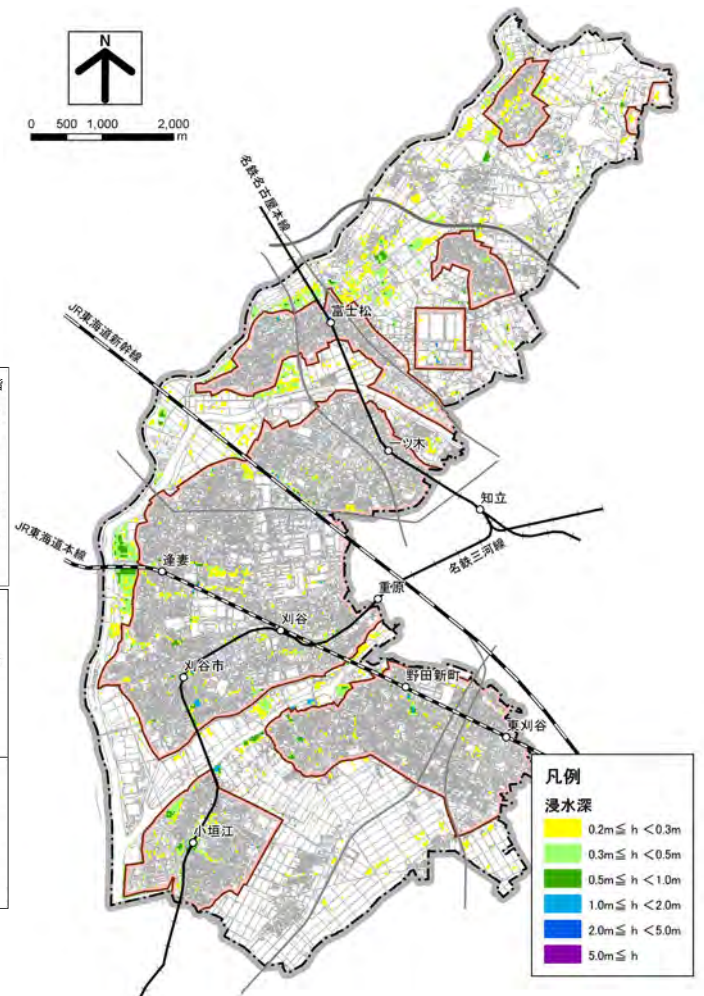


図 現況施設による浸水の解析結果
(出典: 刈谷市雨水対策マスタープラン)

⇒今後、発生が予測されている南海トラフ地震や近年多発している集中豪雨などの災害に対応した、安心・安全な都市の実現に向けた取組が求められます。

視点4 都市環境

1 自然環境・歴史・文化

■自然環境

本市には洲原池をはじめとする北部のため池群や国の天然記念物に指定されている小堤西池のカキツバタ群落、郊外におけるまとまりのある優良農地など、水と緑の豊かな自然環境が存在しています。



写真 小堤西池のカキツバタ群落

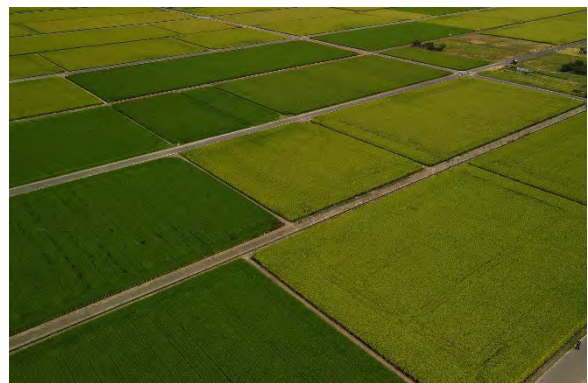


写真 まとまりのある優良農地

■歴史・文化

刈谷市駅から亀城公園までの一帯は、かつて刈谷城とその城下町であったことから、豊富な歴史・文化資源が分布しています。

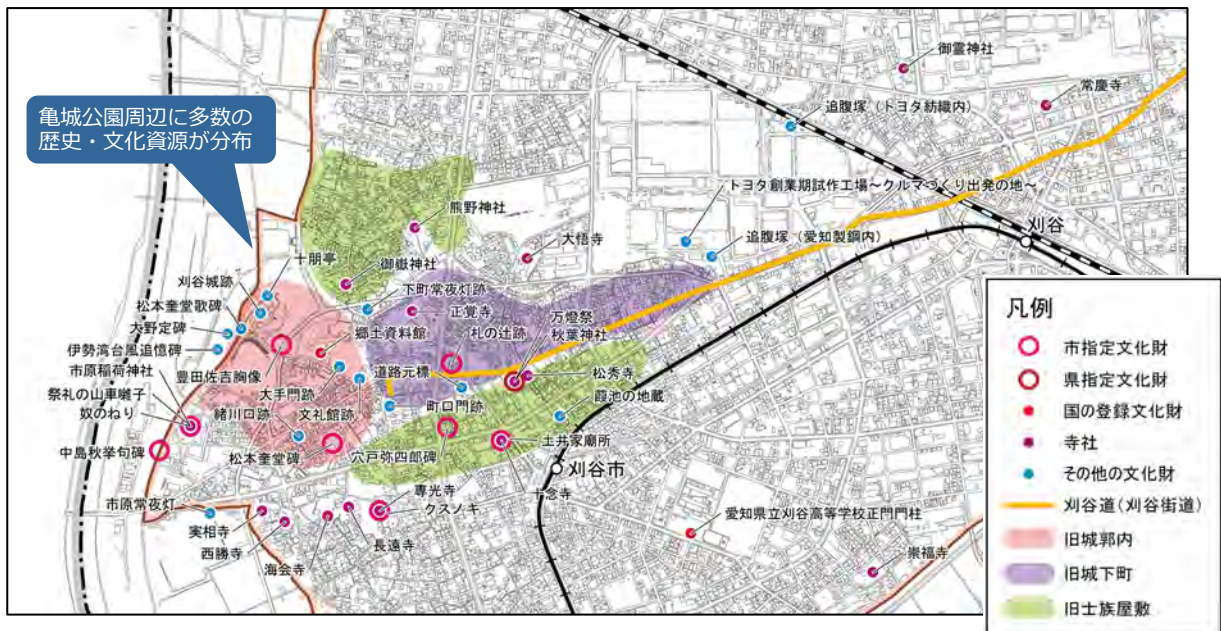


図 中心市街地における歴史・文化資源

⇒本市特有の自然環境、景観、歴史・文化資源の保全・活用は、生活を豊かにするだけでなく、市民の誇りや愛着の醸成につながり、地域の活性化に貢献することから、こうした資源を身近に感じ、触れることができる都市づくりが求められます。

2 環境負荷

■公共交通利用状況

新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年(2020年)は低い値となっていますが、駅別の年間利用者数では、JR刈谷駅が最も多く、全ての駅で増加傾向を示しており、特にJR刈谷駅及び名鉄刈谷駅ではその傾向が顕著となっています。また、公共施設連絡バス「かりまる」の乗車人員も増加傾向となっており、令和元年(2019年)には1年間で約70万人が利用しています。

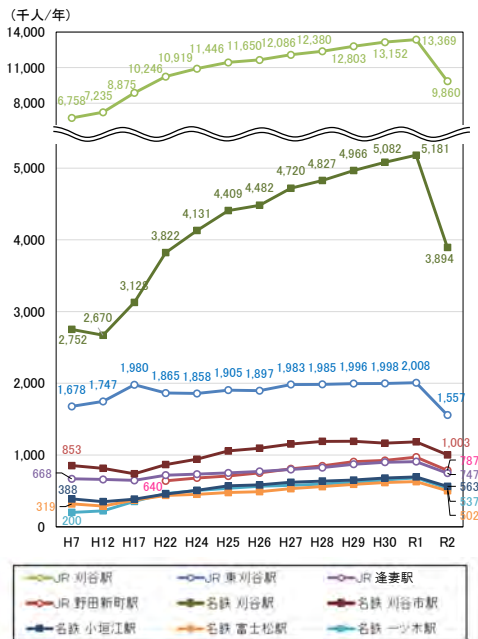


図 鉄道駅利用者数の推移

(出典: 刈谷の統計、都市計画基礎調査)

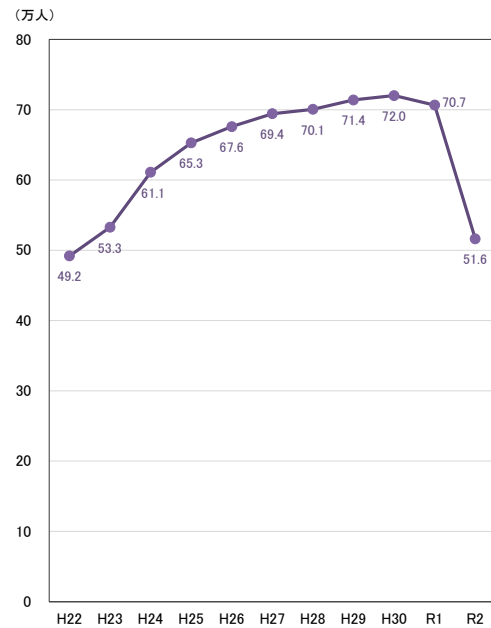


図 公共施設連絡バスの乗車人員の推移

(出典: 刈谷の統計)

■交通手段

手段別移動の内訳をみると、自動車利用が約7割と高い割合を示している一方で、公共交通は低い割合を示しています。モータリゼーションの進展に伴い、昭和46年(1971年)から40年間で自動車利用が大幅に増加した反面、自転車、徒歩が減少しています。

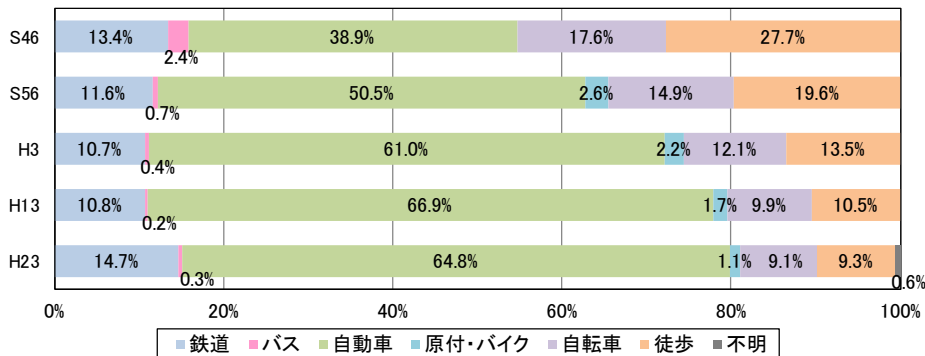


図 手段別移動の内訳 (出典: 中京都市圏パーソントリップ調査)

⇒高齢化の進展によるニーズの変化とともに、環境負荷低減の観点からも、高い自動車利用割合から転換する必要があります。このため、公共交通のさらなる利便性の向上に加え、徒歩や自転車の利用しやすい環境の整備が求められます。

■自然的土地利用の減少

本市では、洲原公園や亀城公園周辺において風致地区を定め、良好な自然景観の保全を図るとともに、市街化区域内の農地を生産緑地地区に定め、農業と調和した良好な都市環境の保全を図っています。こうした取組の一方で、自然的土地利用は減少傾向にあります。これは都市的土地利用に対する高い需要を反映したものと考えられます。

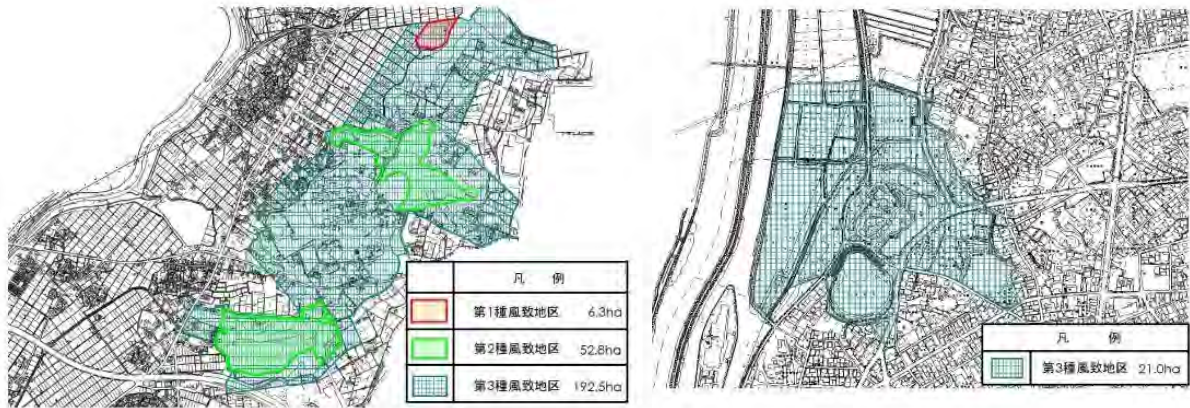


図 風致地区箇所図(洲原風致地区)

図 風致地区箇所図(亀城跡風致地区)

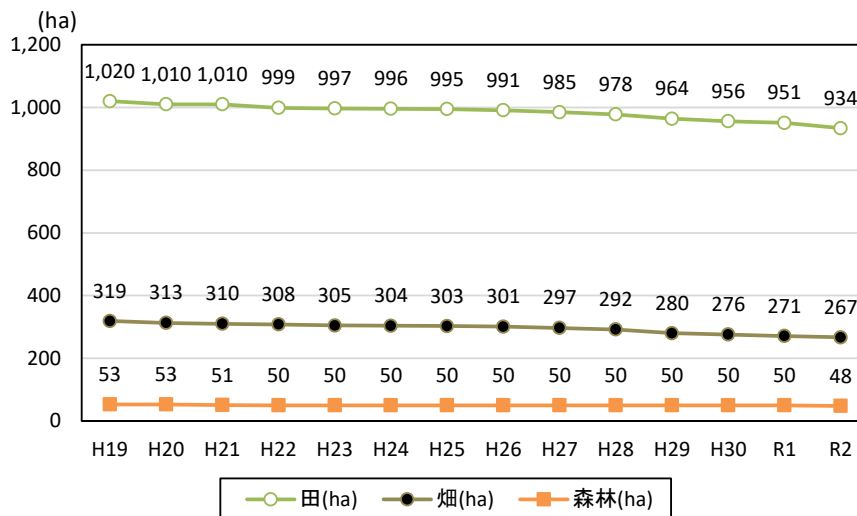


図 自然的土地利用の推移 (出典:土地に関する統計年報)

⇒都市部やその周辺に存在する緑地などは、市民の生活に潤いを与え、良好な都市環境を形成するうえで大切な要素となっていることから、引き続き、その保全が求められています。一方で、本市は住宅や工業などの土地需要が非常に高いことから、開発と保全のバランスがとれた取組が求められます。

5 都市づくりの主要課題

都市計画マスタープラン改定のねらい

●本市が持つ多様な魅力と個性を磨きあげる

●本市の特性を踏まえた都市づくりの展開

●持続可能な成熟した都市の形成

視点1

都市構造

視点2

都市活力

視点3

都市生活

視点4

都市環境

時代の潮流

◇人口減少、高齢化の進展 ◇リニア中央新幹線の開業 ◇民間活力や新技術（IoT、AI など）の進展 ◇大規模自然災害などに対する意識の高まり ◇美しく魅力ある地域づくり ◇環境問題の深刻化 ◇公共空間をいかしたまちづくり ◇持続可能な都市づくり

本市の魅力・現状

魅力

- 市域全体では人口が当面増加する見込み
- 総人口の約9割が市街化区域に居住し、その人口密度はDIDの基準値を上回る
- DIDが市街化区域とおおむね一致しており、適正な市街地が形成
- 市街地の大半が土地区画整理事業で整備された区域
- 3路線の鉄道・9つの鉄道駅を有することに加え、刈谷駅は様々な交通機関に乗り継ぎ可能な主要駅
- 公共施設連絡バス「かりまる」が6路線運行

- 製造品出荷額等は全国で上位
- 自動車関連産業の本社が複数立地
- 刈谷ハイウェイオアシスをはじめとする観光資源が存在
- 刈谷スマートICが令和4年（2022年）に開通
- 物流や交流を支える幹線道路の整備水準が高い

- 市街化区域において、日常生活に必要な施設が徒歩で利用できる範囲におおむね分布
- 市内全域で公共施設連絡バス「かりまる」がおおむね利用可能
- 全ての鉄道駅でバリアフリー化が完了
- 都市公園の整備水準が高い
- 上下水道の整備水準が高い
- 住宅の耐震化率が高い
- 刈谷市体育館やウイングアリーナ刈谷などのスポーツ施設が充実

- 洲原池をはじめとする北部のため池群や国の天然記念物に指定されている小堤西池のカキツバタ群落、郊外におけるまとまりのある優良農地など、水と緑の豊かな自然環境が存在
- 刈谷城跡や万燈祭をはじめとする歴史・文化資源が豊富
- 鉄道、バスともに利用者数が増加傾向

現状

- 刈谷駅周辺において、人口密度が低い地区がある
- 子育て世代の転出が顕著
- 高齢化が進行
- 市街化区域において、一団の計画的開発が可能なまとまった土地がない
- 中心市街地において、都市の拠点にも関わらず、都市的な低未利用地が多く、高度利用が図られていない
- 準工業地域では多くのエリアで住工混在がみられる
- 南北を結ぶ公共交通や幹線道路の交通ネットワークが弱い

- 市街化区域において、一団の計画的開発が可能なまとまった土地がない
- 幹線道路の整備率が高い中、多車線道路の整備率は低い
- 製造品出荷額等の約6割を輸送用機械器具製造業が占めている
- 製造業に特化した就業・従業構造である

- 高齢化が進行
- 都市機能の立地状況は、中心市街地と郊外部で差がない
- 通勤時間帯に交通渋滞が慢性的に発生
- 集中豪雨により、河川沿いや立体交差道路など局地的に地盤が低い箇所の浸水が想定される
- 南海トラフ地震の発生が予想されている

- 都市化により自然環境が失われつつある
- 緑や自然を身近に感じることができるとする市民の割合が減少傾向
- 自動車分担率が約7割と高い
- 通勤時間帯に交通渋滞が慢性的に発生

都市づくりの主要課題

●集約と連携で支え合う都市構造の実現

利便性が高い鉄道駅周辺などにおいて、多様な都市機能が集積する拠点を形成するとともに、各拠点間で公共交通などにより連携し、相互に機能を分担しながら支え合う都市構造の実現をめざしていくことが必要です。

代表的な施策

- 中心市街地への都市機能集積
- 郊外における拠点形成と連携

●市外への転出の抑制

子育て世代の定住を促進するため、中心市街地における土地の高度・有効利用や低未利用地の活用とともに、既存ストックが活用できる区域での新たな市街地整備により住宅地を確保していくことが必要です。また、人口密度の低下が懸念される中心市街地が、市民に選ばれ続けるため、さらなる魅力の向上を図っていくことが必要です。

代表的な施策

- 新たな住居系市街地の創出
- 土地の高度・有効利用

●市域全体のバランスある発展

中部から南部にかけて集積する工業機能については、交通利便性をいかし、さらなる集積強化を図っていくことが必要です。また、広域交通体系への玄関口が設置された北部地域においても、周辺幹線道路の整備を進めるとともに、新たな産業用地の創出など産業競争力を強化していくことが必要です。

代表的な施策

- 新たな産業系市街地の創出
- 幹線道路の整備促進

●地域資源をいかした交流の促進・拡大

名古屋駅と約18分で結ばれる刈谷駅周辺において、リニア中央新幹線の開業に向け多様な都市機能の立地ポテンシャルを高めていくことが必要です。また、刈谷スマートICが開通し、これら広域交通体系の整備効果を踏まえ、本市の有する多様な地域資源をいかした、さらなる交流の促進・拡大を図っていくことが必要です。

代表的な施策

- 刈谷スマートICの整備効果をいかした交流促進
- 交流拠点機能（宿泊、オフィス、商業など）の誘導

●安心・安全・快適に暮らせる環境の確保

日常生活に必要な身近な施設がおおむね充足しており、公共交通も利用できる状況であることから、今後もこれらを維持、充実していくことが必要です。また道路、鉄道駅、公園などの公共施設に対し、選択と集中を踏まえた整備、長寿命化、質の向上を図っていくことが必要です。

代表的な施策

- 日常生活に必要な身近な施設の維持・充実
- 歩行空間のバリアフリー化、JR 刈谷駅総合改善事業

●大規模自然災害などへの対応

南海トラフ地震の発生が予想されていることに加え、近年多発する集中豪雨などのリスクが高まっていることから、引き続き、防災・減災対策を図っていくことが必要です。

代表的な施策

- 道路・河川・下水などインフラの改修及び維持管理
- 民間建築物の耐震化促進

●豊かな自然環境と歴史・文化資源の保全・活用

地域住民が誇りと愛着を感じられるよう、豊かな自然環境や景観、数多くの歴史・文化資源を最大限いかした魅力ある都市づくりを進めていくことが必要です。

代表的な施策

- 小堤西池のカキツバタ群落や優良農地などの自然環境の保全
- 中心市街地まちづくり基本計画の推進

●環境負荷の少ない都市の形成

地域特性を踏まえ都市に存在する緑地の保全に努めるとともに、都市機能の集約と公共交通の利便性向上・利用促進を図り、過度に自動車に頼らない環境負荷の少ない都市づくりを進めていくことが必要です。

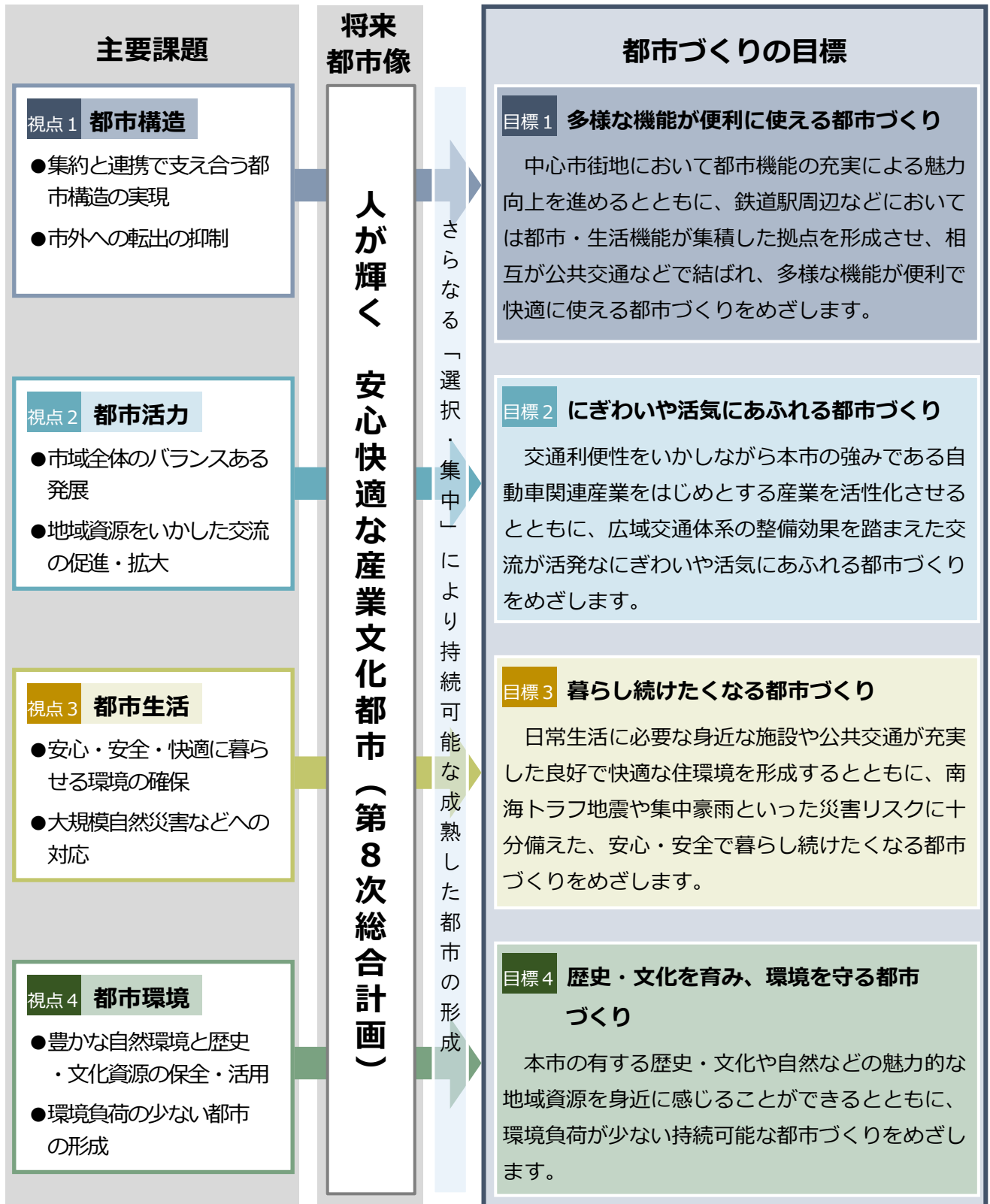
代表的な施策

- 公共交通の体系強化・利用促進

第2章 全体構想

1 都市づくりの目標

総合計画における将来都市像の実現に向け、前章で整理した都市づくりの主要課題に対応する都市づくりの目標を以下のように定めます。



2 将来都市フレーム

1 人口フレーム

本計画においては、目標年次である令和14年（2032年）における将来人口を人口フレームとして想定します。さらに、この将来人口をもとに、必要と見込まれる新市街地（住居系）の規模を想定します。

① 将来人口

上位計画である総合計画との整合を図り、目標年次における将来人口を約156,100人として想定します。

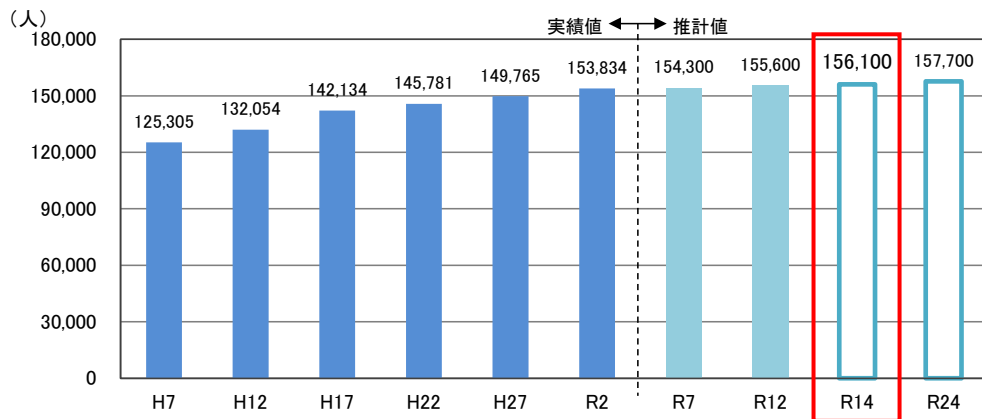


図 将来人口の見通し

② 必要と見込まれる新市街地（住居系）の規模

将来人口をもとに、必要と見込まれる新市街地（住居系）の規模は次のとおりです。

将来人口（総合計画）

156,100人(令和14年)

{	市街化区域	: 140,151人(将来人口 - 市街化調整区域人口)
	市街化調整区域	: 15,949人(令和2年度と変化なし)

○ 令和2年市街化区域に収容できる人口

各拠点・地域の面積 × 各拠点・地域の将来人口密度 = 135,612(人)

○ 令和2年市街化区域から溢れ出す令和14年人口

140,151(人) - 135,612(人) = 4,539(人)

新市街地として必要な面積

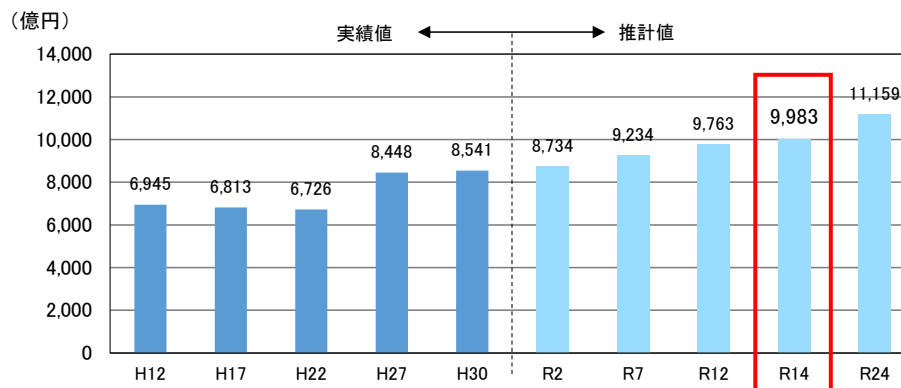
4,539(人) ÷ 約58(人/ha) = 約78ha

2 産業フレーム

本計画においては、目標年次である令和14年（2032年）における将来の市内総生産の規模を産業フレームとして想定します。さらに、この将来における市内総生産の規模をもとに、必要と見込まれる新市街地（産業系）の規模を想定します。

① 将来における市内総生産の規模

目標年次における将来の市内総生産の規模を、約9,983億円として想定します。



※市内総生産は、商業及び工業に関わる経済活動の項目を集計したもの。

図 市内総生産の見通し

② 必要と見込まれる新市街地（産業系）の規模

将来における市内総生産の規模をもとに、必要と見込まれる新市街地（産業系）の規模は次のとおりです。

令和14年市内総生産

平成30年市内総生産 854,132(百万円)

$$\times (1 + \text{年平均成長率 } 1.12\%)^{14\text{年}} = 998,260(\text{百万円})$$

○ 令和14年商業用地及び工業用地面積

令和14年市内総生産 998,260(百万円)

$$\div \text{令和14年敷地当たり市内総生産 } 1,637(\text{百万円/ha}) = 610(\text{ha})$$

○ 令和14年産業用地面積

令和14年商業用地及び工業用地面積 610(ha)

$$\times \text{令和14年産業用地割合 } 62(\%) = 378(\text{ha})$$

○ 平成30年産業用地から溢れ出す令和14年産業用地面積

令和14年産業用地面積 378(ha) - 平成30年産業用地面積 328(ha)

$$+ \text{住宅と工場が混在する地域から工場移転のために必要な面積 } 17(\text{ha}) = 67(\text{ha})$$

新市街地として必要な面積

$$67(\text{ha}) \div \text{平均有効宅地率 } \text{約 } 72(\%) = \text{約 } 93\text{ha}$$

3 将来都市構造

将来都市像及び都市づくりの目標の実現に向け、都市構造の概念、将来都市構造の方針を整理したうえで、本市がめざすべきおおむね20年後の都市の姿を将来都市構造として明らかにします。

1 都市構造の概念

都市構造とは、都市像を実現するための都市の骨格構造を表すもので、本計画では「拠点」、「軸」、「ゾーン」の3つの要素により構成するものとします。

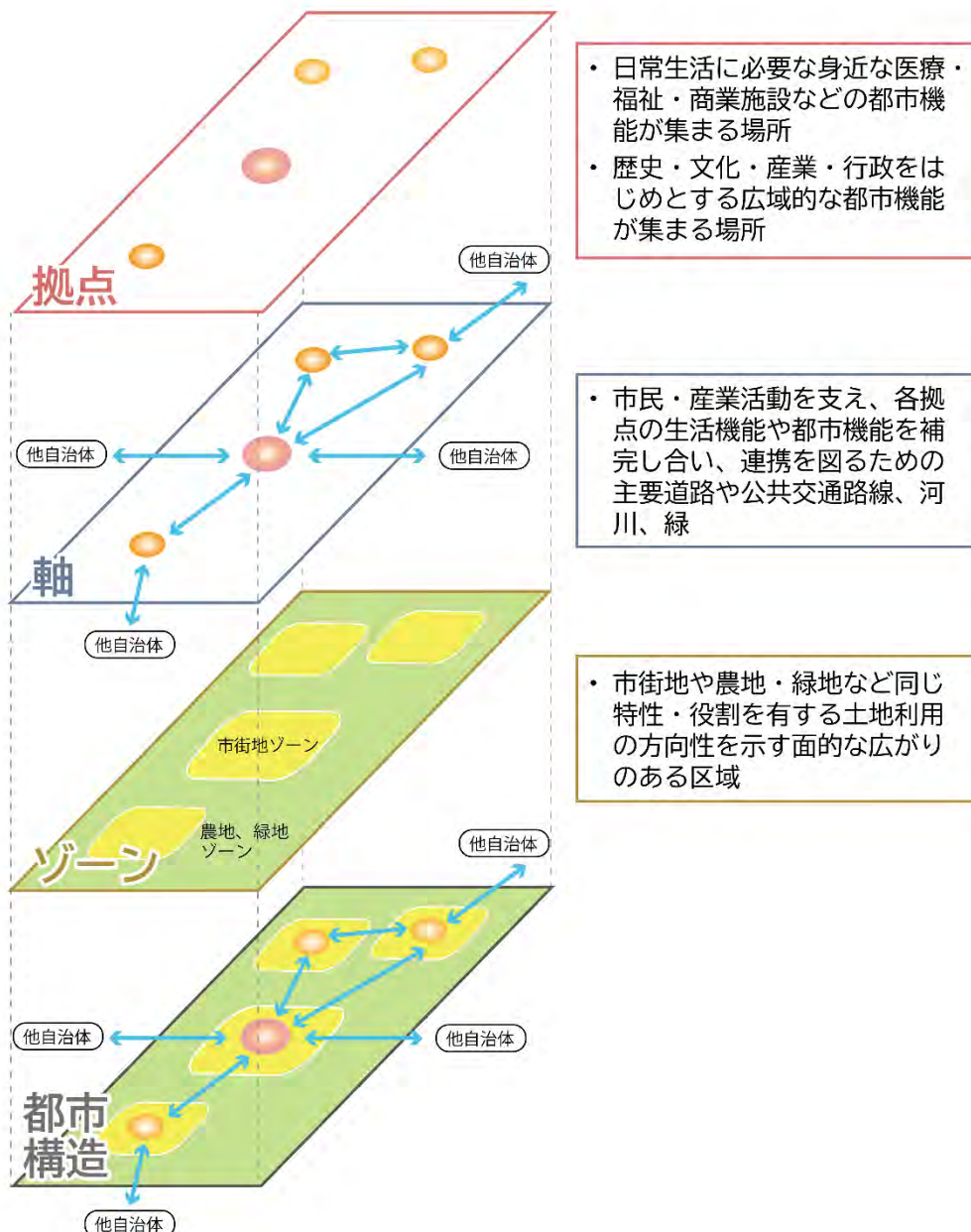


図 都市構造を構成する要素(イメージ)

2 将来都市構造の方針

自動車関連産業をはじめとした製造業に特化している本市の特性を踏まえ、将来都市構造を定めるにあたって、「市民生活」、「産業」の2つの観点から基本的な考え方を示します。

①基本的な考え方

■市民生活の観点

将来的な人口減少や少子高齢化の進展、公共施設全般の維持管理コストの増大が懸念される中で、市民の持続可能な暮らしを支えていくためには、「市民生活の観点」から効率的で暮らしやすい都市構造の構築が必要です。

「市民生活の観点」の都市構造は、前計画で位置づけた「機能集約型都市構造」の考えを継承しつつ、医療、福祉、商業など多様な機能や居住を生活利便性の高い鉄道駅周辺などに誘導し集約させることで、魅力的な拠点形成の一層の推進を図るとともに、鉄道やバスなどの公共交通を中心とした交通手段の機能強化により、拠点間の連携・役割分担を図る軸の形成をめざします。

■産業の観点

本市には中部圏のみならず、わが国の経済活動を牽引する自動車関連産業を担う企業が複数立地しており、製造業が本市の雇用・財政・活力を支える重要な基幹産業となっています。本市が将来にわたり持続的に発展していくためには、「産業の観点」から活発な産業活動を維持・発展させる都市構造の構築が必要です。

「産業の観点」の都市構造は、大規模工場や空港、港湾などの生産・物流の主要な場と、これらを結ぶ高規格幹線道路などの広域的なネットワークで構成される特性があります。こうした特性を踏まえ、西三河都市計画区域マスタープランとの連携を図り、本市では高い製造品出荷額等を生み出す主要工場や多くの人の就業の場、広域交通体系の利便性の高いインターチェンジ周辺などを産業の拠点とし、さらなる機能強化による拠点の形成を図るとともに、これら拠点から人やモノが円滑に移動できるネットワークの構築を図るため、主要な道路をいかした軸の形成をめざします。

■土地利用（ゾーン）の考え方

住居系市街地や産業系市街地などの都市的土地利用と、水辺や樹林、農地などの自然的土地利用との調和を基本とします。そのうえで、将来必要となる住宅用地や産業用地の規模を踏まえ、地域特性に応じたメリハリのある土地利用の推進を図ります。

②めざすべき将来都市構造

本計画では、それぞれの拠点が持つ役割の明確化を図るとともに、特性や魅力をこれまで以上に磨きあげ、それらをいかにしながら拠点が軸により相互に結びつき、“刈谷”という一体的な都市となることで、大きな力を発揮する、前計画に位置づけた「機能集約型都市構造」を一步進めた、以下の都市構造を新たに位置づけます。



図 将来都市構造のイメージ

■都市計画マスタープランと立地適正化計画との関係

立地適正化計画は、平成26年(2014年)の都市再生特別措置法の改正に伴い、制度化されています。この制度は、都市計画法を中心とした従来の土地利用の計画に加えて、居住の誘導や、福祉・商業施設などの都市機能の誘導により、コンパクトシティの実現に向けた取組を推進するものです。

本市においても、平成30年(2018年)6月に刈谷市立地適正化計画を策定し、都市計画マスタープランと一体となって、集約型都市構造の実現に向けた取組を進めていますが、今後も引き続き、こうした取組を加速化させるため、立地適正化計画を活用していきます。

なお、本市の立地適正化計画は、今後、社会情勢の変化や人口動向、施策の進捗などを踏まえ、必要に応じて計画の改定を図り、新たな誘導方策などを検討します。

3 将来都市構造の設定

【市民生活の観点】

利便性の高い鉄道駅周辺などを地域特性に応じた多様な機能が集積する「拠点」、拠点間を結ぶ公共交通や幹線道路を「軸」と位置づけ、市民の持続可能な暮らしを支える都市構造の実現をめざします。

① 拠点の設定



都市拠点

【刈谷駅・刈谷市駅周辺】

市民の日常の暮らしを支えることに加え、多くの人が行き交う、衣浦定住自立圏における都市活動の中心的な役割を担う拠点の形成をめざします。このうち刈谷駅周辺では、商業施設やオフィス、住宅のほか医療・福祉、文化施設などの様々な都市機能の集積を図るとともに、交通結節機能の強化及び土地の高度・有効利用を図り、また、刈谷市駅周辺では、刈谷駅の機能を補完するとともに、本市固有の歴史や文化に触れることのできる地域への玄関口として、これらの保全・活用を図るとともに、都市基盤施設の再生・整備などにより魅力的な都市空間の創出をめざします。



地域拠点

【富士松駅周辺、野田新町駅・東刈谷駅周辺】

北部・中部・南部の3つに区分された地域において、これらの地域住民の暮らしを支える場として、日常生活に必要な機能に加え、地域に必要な都市機能の集積と交通利便性の向上を図ることにより、都市拠点を補完する地域の中心的な役割を担う拠点の形成をめざします。



生活拠点

【愛教大口バス停周辺、東境郵便局バス停周辺、一ツ木駅周辺、逢妻駅周辺、小垣江駅周辺】

中学校区を基本に区分された地域において、これらの地元住民の暮らしやコミュニティ活動を支える場として、日常生活に必要な機能を集積させるとともに、交通利便性の向上を図ることにより、都市拠点及び地域拠点を補完する日常生活の中心的な役割を担う拠点の形成をめざします。



広域交流拠点

【刈谷スマートインターチェンジ周辺】

刈谷ハイウェイオアシスをはじめとする様々な地域資源を活用し、集客・交流機能の強化を図るとともに、市内各施設との連携を図ることにより、市内のみならず広域から多くの人を訪れ、多様な交流が育まれる拠点の形成をめざします。



歴史・文化・教育拠点

【歴史拠点：刈谷市駅・亀城公園周辺】

【文化拠点：総合文化センター・美術館・中央図書館周辺】

【教育拠点：愛知教育大学周辺】

歴史拠点では、亀城公園の再整備と合わせ、城下町の風情が感じられるまちなみの形成を図るとともに、歴史・文化資源や産業遺産の保全・活用、情報発信により、市民や来訪者が本市の歴史に親しみ、学びながら、多様な交流が育まれる拠点の形成をめざします。

文化拠点では、市民の芸術・文化活動を積極的に支援し、幅広い市民の交流の場としての機能を発揮することで、文化性の高い魅力とゆとりを兼ね備えた拠点の形成をめざします。

教育拠点では、社会の発展などに貢献できる優れた人材を育成する多様な教育の場としての拠点の形成をめざします。



スポーツ・レクリエーション拠点

【刈谷市総合運動公園周辺、亀城公園周辺】

刈谷市総合運動公園の拡充・機能強化や亀城公園周辺エリアの河川敷改修に合わせた運動広場の整備などを進めることにより、スポーツ・レクリエーションを通じた交流や市民が気軽にスポーツに親しむことができる拠点の形成をめざします。



医療拠点

【刈谷豊田総合病院周辺】

良好な市街地環境の形成に配慮しながら、医療機能の拡充・強化・集積を図り、衣浦定住自立圏における地域医療の中心的な役割を担う拠点の形成をめざします。



緑の拠点

【小堤西池、洲原公園、岩ヶ池公園、刈谷市総合運動公園、
亀城公園、猿渡公園、フローラルガーデンよさみ】

周辺地域の状況を踏まえ、積極的な緑の充実・保全を行うことで、豊かな生活に資する拠点の形成をめざします。

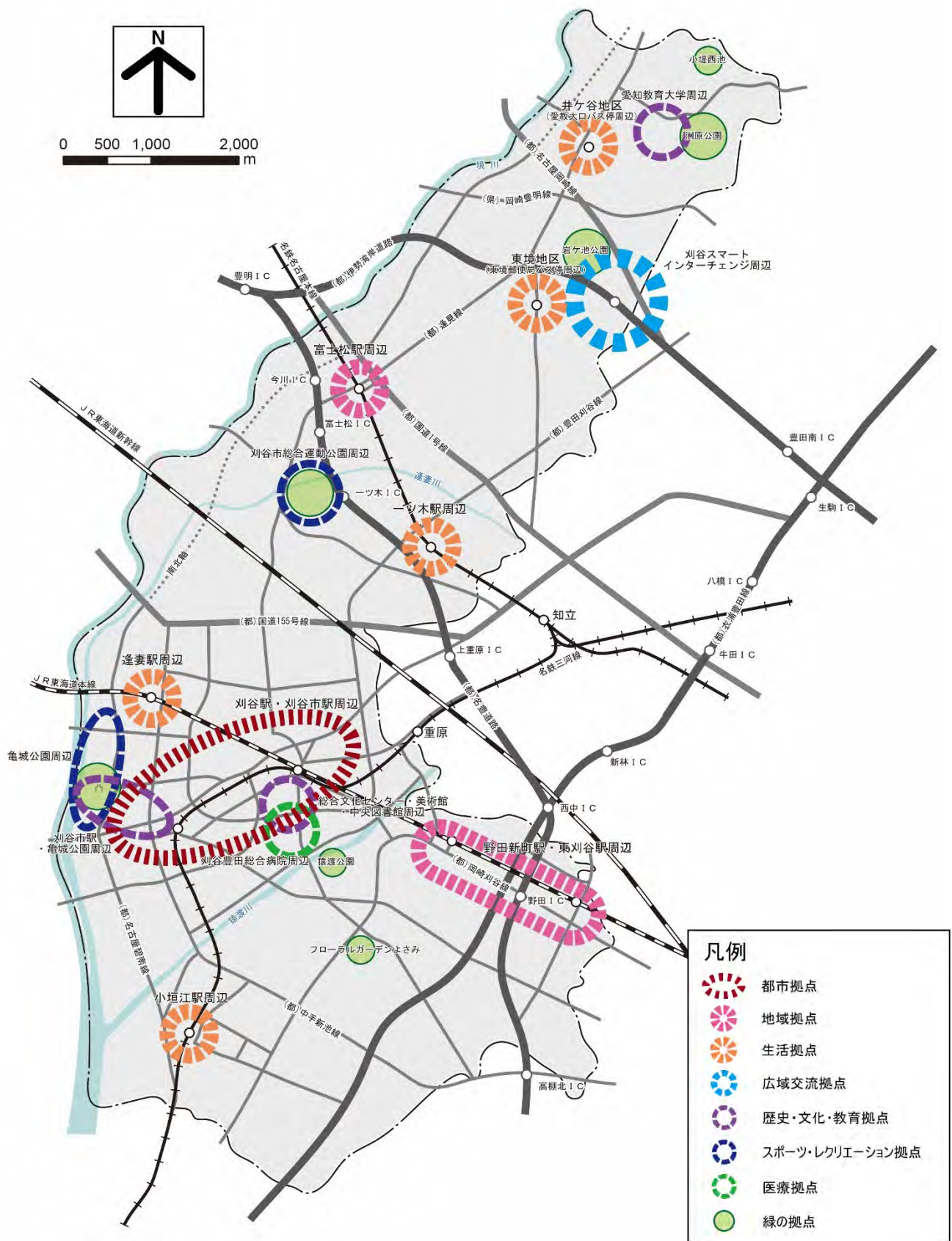


図 将来都市構造(市民生活)【拠点】

②軸の設定

都市連携軸

自動車専用道路である(都)伊勢湾岸道路、主要幹線道路である(都)名豊道路や(都)衣浦豊田線などを都市連携軸として位置づけます。これらは、広域の地域間をつなぎ、様々な交流と連携を生み出す軸として定めます。

地域連携軸

都市連携軸を補完し、拠点間を結び、都市の骨格を形成する道路を地域連携軸として位置づけます。これらは、効率的な都市機能の連携強化や防災性向上を担う軸として定めます。

公共交通軸

鉄道と主要なバス路線を公共交通軸として位置づけます。誰もが便利に利用できる公共交通は、市民生活において重要な移動手段となっており、市民の持続可能な暮らしを支えていくための軸として定めます。

緑の軸

周辺市町やまちなかに存在する樹林地、公園、水辺など点在する自然や緑を結び、緑の骨格を形成する河川や道路を緑の軸として位置づけます。これらは、環境保全やレクリエーション、防災、生物多様性の確保といった緑の持つ機能を結び、効果的に機能を発揮させるとともに、水と緑のネットワークを創出することで、まちと自然が調和した環境の形成を図るための軸として定めます。

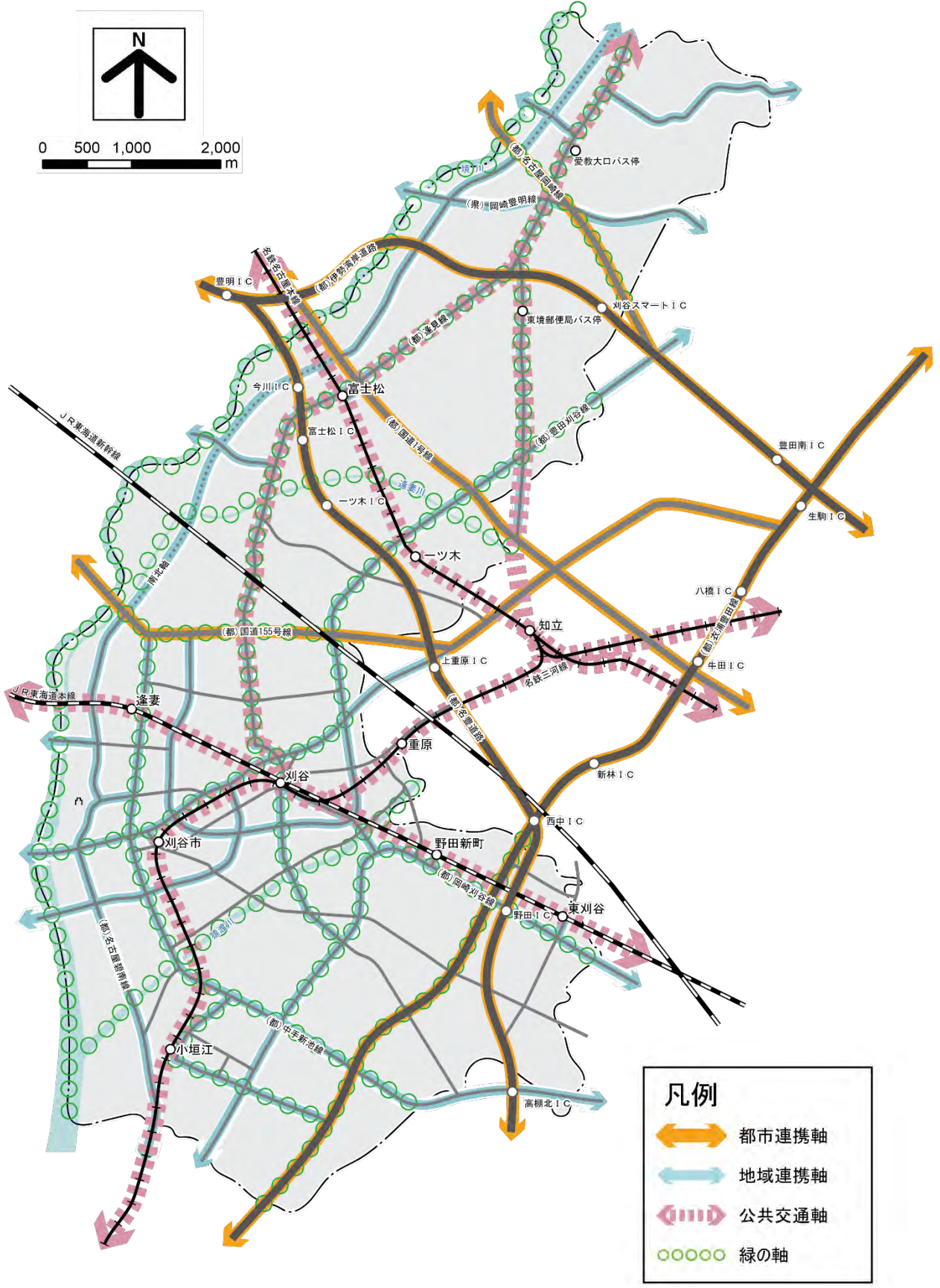


図 将来都市構造(市民生活)【軸】

③ゾーンの設定

住居ゾーン

市街化区域の住居系の土地利用が図られている既成市街地や市街化区域に隣接・近接している市街化調整区域のまとまりのある集落などを住居ゾーンとして位置づけ、良好な住環境の維持・確保を図ります。

商業ゾーン

刈谷駅から刈谷市駅周辺の中心市街地及びその他の鉄道駅周辺を商業ゾーンとして位置づけ、商業・オフィス機能の集積を図るとともに、日常生活の利便性の向上をめざします。特に、中心市街地では、多様な機能の集積とともにまちなか居住の促進に向けて、土地の高度・有効利用を図ります。

沿道ゾーン

(都)国道155号線や(都)岡崎刈谷線沿道を沿道ゾーンとして位置づけ、周辺の良好な住環境の確保を基本に、身近な商業・オフィス機能を集積させることにより、日常生活の利便性向上を図ります。

住工混在ゾーン

市中心部の工業ゾーン周辺の住宅と工場が混在している区域を住工混在ゾーンとして位置づけ、既存工場の土地利用転換を促進することにより、地域特性に応じた良好な住環境の確保を図ります。

農地保全ゾーン

北部や南部地域に存在するまとまりのある優良な農地の区域を農地保全ゾーンとして位置づけ、食料供給の場にとどまらず、保水や景観など生活にゆとりを与える場として保全を図ります。また、当該ゾーン内で産業拠点の位置づけがあるエリアでは、農地の保全を原則としながらも、開発圧力に注視しつつ、必要に応じて産業集積などの計画的な土地利用の誘導について検討します。

緑地保全ゾーン

井ヶ谷丘陵地の樹林地や亀城公園周辺の区域などを緑地保全ゾーンとして位置づけ、水辺や緑地などの貴重な自然環境の保全を図ります。

工業ゾーン

既存工場がまとまって立地している区域などを工業ゾーンとして位置づけ、住宅地との混在防止や周辺環境に配慮しながら、工業・オフィス・物流機能の維持・発展を図ります。

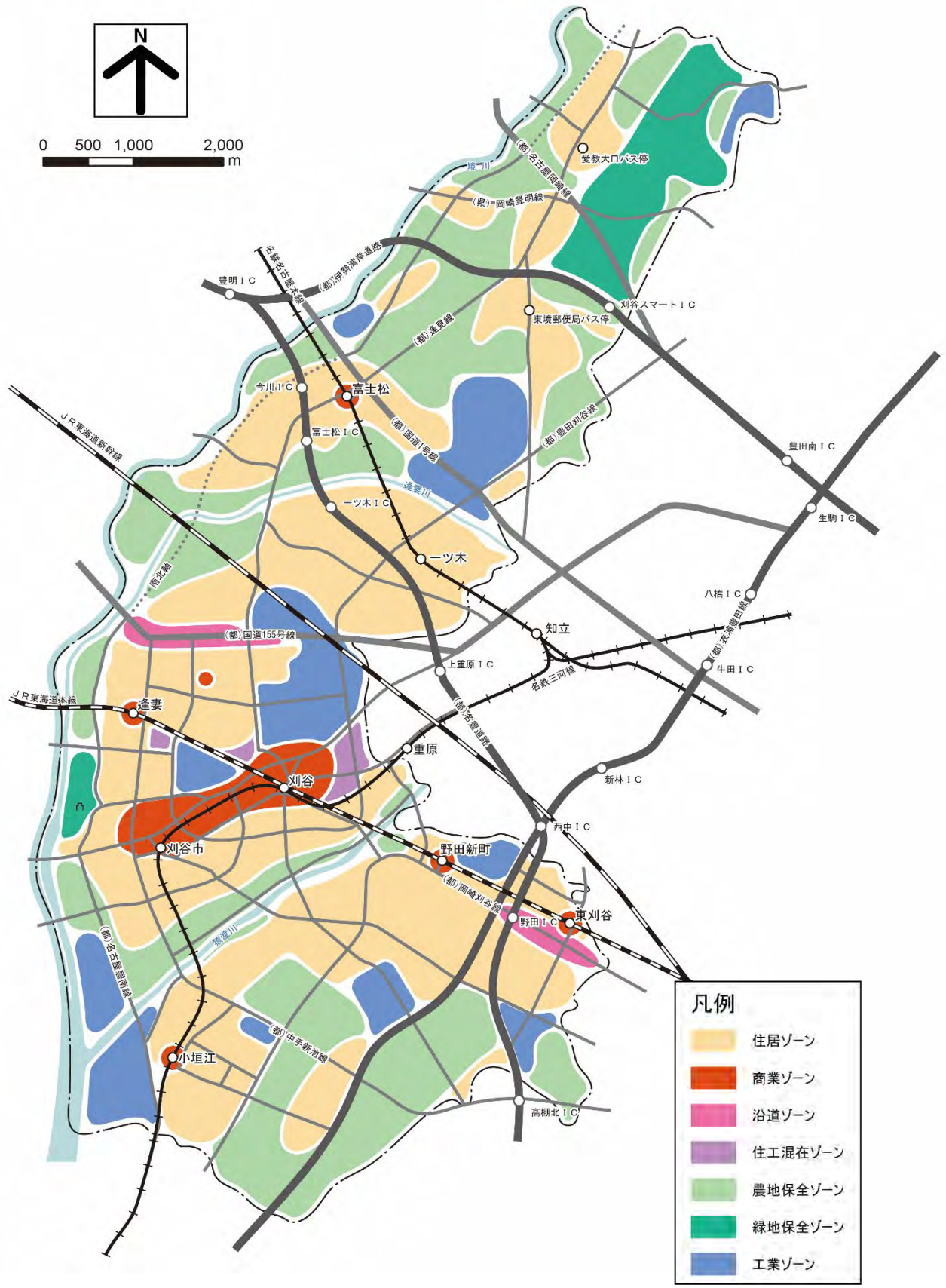


図 将来都市構造(市民生活)【ゾーン】



図 将来都市構造(市民生活)【まとめ】

【産業の観点】

工業機能やオフィス機能が集積する工業専用地域もしくは工業地域に指定しているエリアや、広域交通体系の利便性の高いインターチェンジ周辺などを「拠点」、拠点間を結ぶ幹線道路を「軸」と位置づけ、都市活力を持続可能なものとするとともに、多くの人の就業の場を創出する都市構造の実現をめざします。

①拠点の設定



広域交流拠点

【刈谷スマートインターチェンジ周辺】

刈谷ハイウェイオアシスをはじめとする様々な地域資源を活用し、集客・交流機能の強化を図るとともに、市内各施設との連携を図ることにより、市内のみならず広域から多くの人が訪れ、多様な交流が育まれる拠点の形成をめざします。



産業拠点

【一里山地区、中部地区、小垣江地区、
依佐美地区、野田町二ツ池地区】

既存の産業機能の拡充を促進するとともに、新たな産業用地を創出することにより、都市活力を持続可能なものとし、多くの人の就業の場となる本市の産業振興の中心的役割を担う拠点の形成をめざします。

②軸の設定



産業交流軸

(都)伊勢湾岸道路や(都)名豊道路、(都)衣浦豊田線、これらを補完する(都)逢見線をはじめとする都市幹線道路などを産業交流軸に位置づけます。これらは円滑な物流を確保し、市全域の産業活動の維持・発展を促す軸として定めます。

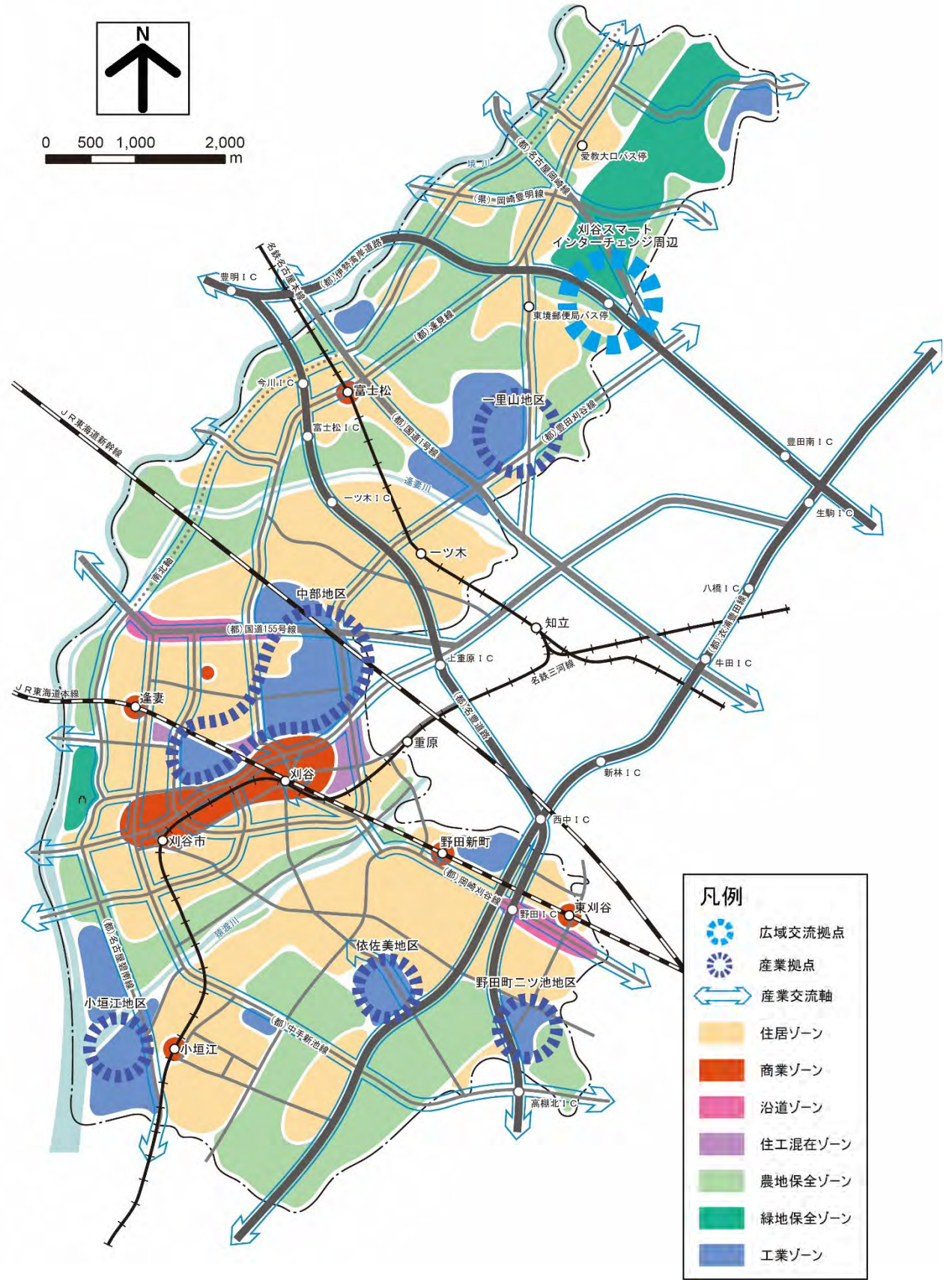


図 将来都市構造(産業)【まとめ】

4 分野別の方針

ここでは、本市がめざす将来都市像や都市づくりの目標の実現に向け、将来都市構造を踏まえ、都市づくりにおける8つの分野において方針を示します。提示する分野は、土地利用、都市交通、公園・緑地、市街地整備、自然環境、都市防災、都市景観、その他都市施設です。

また、この8つの分野別の方針と、これまで整理した将来都市像、都市づくりの目標、将来都市構造に関する体系を以下に示します。



1 土地利用の方針

本市は、市域全体が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の区域区分を行うことで、市街化調整区域にあつては無秩序な開発を抑制するとともに、計画的な市街地の拡大を進め、市街化区域内の市街地形成を進めるうえでは、主に住居系、商業系、工業系という用途に区分し、この役割や特性に応じた都市基盤施設の整備を進めることで適正な土地利用を誘導してきました。一方、人口に着目すると、当面は増加の傾向を示している本市においても、将来的な人口減少、超高齢社会の到来を見据え、今後は持続可能で効率的な土地利用の推進が求められます。

このような状況を踏まえ、今後の土地利用は、これまでの土地利用の方針を継承しつつ、住宅地、商業・業務地、工業地などの都市的土地利用と、農地、樹林、河川などの自然的土地利用が健全な調和を保つことを基本に、より拠点性を重視し、各拠点や地域が持つ多様な魅力と特性を踏まえたメリハリのある土地利用を推進します。

①都市的土地利用の方針

<主な方針>

- 将来的な人口減少、超高齢社会の到来を見据えた持続可能な都市づくりのため、都市経営コストや環境負荷などを抑える効率的な土地利用を図ります。
- 市街地の成り立ちや現状の土地利用状況、将来の発展動向を踏まえて、住居系、商業系、工業系の適正な用途区分を図り、用途区分に応じた選択と集中による都市基盤施設の整備と都市機能や生活機能の誘導により、役割に応じた拠点の形成をめざします。
- 子育て世代の定住化と産業技術機能の集積・拡充による活力あふれる都市の実現に向けて、自然的土地利用との調和を図りつつ、計画的に市街地を創出します。

【住宅地区】

既存の住居系市街地を住宅地区として位置づけます。

このうち、専用住宅地では、良好な住環境の維持・向上を図り、生活サービスが確保された住宅地の形成を図ります。一般住宅地では、住環境との調和を前提に、各拠点の役割を補完する店舗などの施設の立地を促進し、利便性が高く、良好な住宅地の形成を図ります。また、各拠点周辺の地域では、低未利用地の活用や土地の高度利用の促進を図り、まちなか居住を促進します。さらに、道路や公園などの都市基盤施設の整備が十分でない地域では、市民の自主的なまちづくりへの取組を支援し、合意形成を図りながら、安心・安全で良好な住環境の確保に努めます。

【商業地区】

刈谷駅から刈谷市駅周辺の中心市街地とその他鉄道駅周辺などを商業地区として位置づけます。

このうち、都市拠点である刈谷駅から刈谷市駅周辺の市中心部では、にぎわいや交流が生まれ、魅力と活力にあふれた幅広い世代から選ばれ続ける拠点の形成をめざします。また、民間活力をいかした市街地再開発などによる都市基盤施設の再生とともに、低未利用地の活用や土地の高度利用の促進を図り、商業、オフィス、文化、交流などの高次の都市機能と合わせ、まちなか居住を誘導します。さらに、高い容積率をいかした商業施設やオフィス、住居などが複合した大規模な施設を建築する際は、オ

第2章 全体構想

ープンスペースや緑地を確保するなど、商業振興や市街地環境の改善に資する計画的な土地利用を誘導します。誘導にあたっては、用途地域の変更や地区計画の活用とともに、助成制度の創設など、市街地整備の動向と合わせた柔軟な対応を検討します。

また、その他鉄道駅周辺などは、地域拠点や生活拠点として、地域特性を踏まえ、地域住民の生活利便性の向上に寄与する都市機能の維持・充実を図ります。

【沿道複合地区】

(都)国道155号線及び(都)岡崎刈谷線沿線を沿道複合地区として位置づけます。

この地区では、周辺の住環境の保全を基本としつつ、中心市街地や商業地区への影響などに配慮し、店舗などの日常生活に必要な施設の維持・充実を図り、地域住民の暮らしを支える複合的な土地利用の形成を図ります。

【工業地区】

既存の工業団地や大規模工場を含む地域を工業地区として位置づけます。

このうち、刈谷駅周辺の高度なものづくり技術を有する製造業の本社・工場が集積した地域では、用途地域の変更や地区計画などを活用し、既存産業の生産機能や研究開発機能などの高度化・多角化を促進しつつ、産業技術機能のさらなる集積・拡充を図ります。また、これらの取組を進める際は、企業をはじめとする関係機関と連携し、周辺環境に配慮した良好な都市基盤施設の整備を推進します。その他地域においても周辺環境に配慮しつつ、中小企業の操業環境の確保を図るなど、工業系の適正な土地利用の維持に努めます。

【住工混在地区】

市中心部などの住宅と工場が混在している地域を住工混在地区として位置づけます。

この地区は、住民の生活環境や工場の操業環境の双方の面から課題を抱えていることから、地域特性に配慮した土地利用の誘導を図ります。特に、刈谷駅周辺において、移転などによる大規模敷地の土地利用転換が想定される場合は、周辺の住環境との調和や、めざすべき都市構造への影響を勘案したうえで、用途地域の変更や地区計画などの活用により、必要な都市基盤施設の整備、活力や魅力の向上に資する施設の誘導に努めます。

【新市街地検討ゾーン】

■住居系

本市は全国的な動向とは異なり、今後も当面、人口が増加傾向で推移すると予想されます。一方、子育て世代の転出が顕著であり、定住化が課題となっていますが、既存の市街地内ではまとまった用地の確保が困難であり、転出抑制のため、早期の住宅地の創出が求められています。このため、増加する人口の定住化の促進に向け、職住近接に配慮し、道路などの都市基盤施設を有効に活用できる地域に、住居系の新市街地を計画的に創出します。

このことを踏まえ、住居系の新市街地の検討を行う地区として、小垣江町北部地区と依佐美地区を位置づけます。これらの地区では、事業化に向けた地元の合意形成が整ったのち、土地区画整理事業や地区計画などにより、道路や公園、調整池をはじめとする都市基盤施設の確保や生活利便施設などの適切な配置を図り、戸建住宅を中心としたゆとりある住環境を創出し、安心・安全で住み心地のよい住宅地の形成をめざします。

■産業系

自動車関連産業をはじめとする産業は、本市の経済活力を持続的に維持・発展させる資源です。既存の市街地内では、まとまった用地の確保が困難であることから、拡張や移転を希望する製造業や新規産業の受け皿として、新たな産業用地の需要が高まっています。さらに、令和4年(2022年)には刈谷スマートインターチェンジが開通するとともに、周辺の幹線道路の整備が進んでおり、これらの効果をいかした取組が求められています。このため、活発な産業活動のさらなる維持・発展に向け、広域交通体系が確保された地区に産業系の新市街地を計画的に創出します。

このことを踏まえ、産業系の新市街地の検討を行う地区として、一里山地区、依佐美地区及び野田町二ツ池地区を位置づけます。これらの地区では、道路や公園、調整池をはじめとする都市基盤施設を確保し、周辺環境に配慮しながら、質の高い産業用地の創出をめざします。これらの地区のうち、幹線道路沿道において、無秩序な施設立地が進行するなどの課題が予想される地区では、将来における市街化区域編入を見据え、地区計画を活用した計画的かつ迅速な土地利用の誘導を図ります。また、開発整備の動向を踏まえ、周辺地域への影響を考慮し、必要に応じ主要なアクセス道路や緑地などの整備を推進し、企業立地の促進に向けた環境を整えます。

②自然的土地利用の方針

<主な方針>

- まとまりのある優良な農地は、都市的土地利用との調和に配慮しながら、無秩序な開発を抑制し、保全を図ります。
- 農業生産機能に加え、防災、景観形成、交流など、農地の持つ多面的な機能の維持に努めます。
- 市街化調整区域の既存集落は、周辺の自然環境と調和した住宅地として、住環境とコミュニティの維持に努めます。
- 多様な主体と連携を図りながら、緑や水辺などの本市が有する貴重な自然資源の保全と活用に努めます。
- 主要な公園や、河川などの水辺周辺の地域について、レクリエーション空間として活用を図ります。

【農業地区】

北部地域や南部地域の一団のまとまった水田地帯を形成している地域を農業地区として位置づけます。

農業地区では、農地の利用集積などによる農業振興に配慮しつつ、農地の整備、保全を図ります。また、農地は集中豪雨時の遊水地といった防災機能に加え、景観の形成、農業体験の場の提供など、農業生産機能以外にも大きな役割を果たしていることから、都市的土地利用との調和を図りながら、農地の持つ多面的な機能の維持に努めます。

【集落地区】

北部及び南部地域の市街化調整区域内の開発行為などによって造成された一団の住宅地や、既成集落などを集落地区として位置づけます。

集落地区では、地区住民のニーズを踏まえながら、防災性や生活利便性の向上に資する生活道路などの整備を推進します。また、住民主導の地区計画などの活用を検討し、住環境とコミュニティの維持・向上を図ります。

【自然保全地区】

樹林地や池沼などの水と緑の自然共生空間である洲原風致地区に指定された一帯を自然保全地区として位置づけます。

自然保全地区では、減少傾向にある貴重な樹林や親水空間としての河川及びため池などの水辺について、環境保全や防災、景観形成などの観点から保全に努めます。特に、国の天然記念物に指定されている小堤西池のカキツバタ群落をはじめとする貴重な自然を有する北部の樹林や水辺などについては、地域住民との連携を図りながら、保全とともに自然に親しむことのできる空間としての活用を図ります。

【レクリエーション地区】

岩ヶ池公園、刈谷市総合運動公園、亀城公園、フローラルガーデンよさみなどの主要な公園や河川・池沼などの水辺周辺の地域をレクリエーション地区として位置づけます。

レクリエーション地区では、市民だけでなく来訪者にとっての憩いの場となるレクリエーション空間として、民間活力の活用を検討しながら拡張や再整備を行い、魅力の向上を図ります。

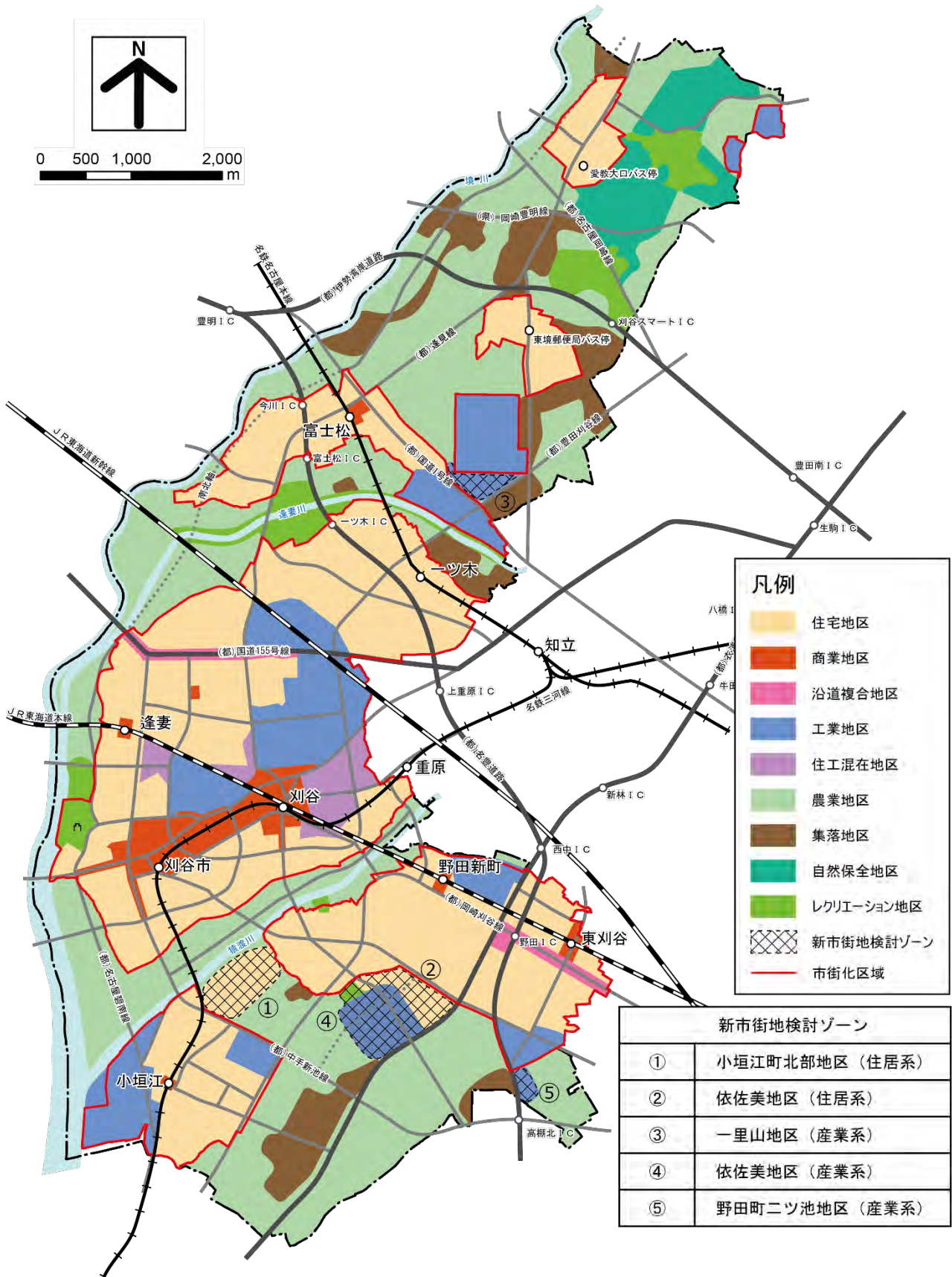


図 土地利用方針図

2 都市交通の方針

将来都市構造の実現に向けては、魅力的な拠点の形成に加え、その拠点や地域間を結ぶネットワークの充実が不可欠であり、今後の交通施策の推進にあたっては、各拠点・地域の交流や連携、役割分担を促し、活力を維持・創出するため、「刈谷市都市交通戦略」に基づいた都市交通体系の構築をめざします。

① 都市交通体系の構築

<主な方針>

- 都市活力を維持・発展させるため、交通の円滑化を図るとともに、市民にとって快適に移動できる流動性の高いまちの実現をめざします。
- まちのにぎわいや良好な生活環境の実現のため、多様な交通手段が適切に組み合わせられた、だれもが、いつでも、どこからでもまちなかに行きやすく、安全かつ快適な都市交通体系の構築をめざします。
- 産業活動の支援と環境負荷軽減の両立を可能とする、企業と地域社会が一体となった環境にやさしい先進的な都市交通体系の構築をめざします。

【都市交通体系の構築】

多様な移動手段が選択できる交通施設の整備、交通需要マネジメント(TDM)やモビリティ・マネジメント(MM)による公共交通へのシフトなど、環境配慮型の交通体系を推進します。

特に、公共交通、自動車交通、歩行者・自転車交通を一体的にとらえ、安心・安全、交通弱者の保護優先などの視点を含めた目標達成型の交通施策の展開を図ります。

また、AI・IoT・MaaS・CASEなどの最新技術の動向を把握することに加え、これらに対応した道路機能・道路環境の充実を検討するとともに、「刈谷市バリアフリー基本構想」を踏まえた駅及び駅周辺道路のバリアフリー化の推進など、多様な交通手段を活用しながら快適に移動できる交通環境づくりを推進します。

② 道路の整備方針

<主な方針>

- 産業活動の維持・発展、人・モノの移動の円滑化、低炭素型社会の構築に向けて、計画的に道路整備を推進し、良好な生活環境を阻害する通過交通の減少や交通渋滞の解消を図ります。
- 国・県道について、各種整備計画などを踏まえつつ、幹線道路網の整備を促進します。
- 土地の高度・有効利用を図る中心市街地では、自動車交通需要の増加が懸念されるため、安全な道路空間を確保します。
- 長期未着手の都市計画道路に対し、その役割や地域特性、代替路線の確保などを勘案し、路線の変更・廃止を含めた見直しを検討します。

【道路の整備方針】

道路ネットワークの充実を図り、多機能集約・連携型都市構造の構築に向けた道路交通体系の形成をめざすため、周辺の土地利用や緊急性を考慮しながら、選択と集中により道路整備を推進します。

刈谷スマートインターチェンジ周辺では、スマートインターチェンジの開通による効果をいかし、新たな

交流の促進・拡大や産業の活性化を図るため、道路整備を推進します。また、名古屋三河道路などの未整備路線の早期事業化について、国や県に対し要望を行い、整備の促進を図るとともに、地域間の交通の円滑化を促す幹線道路の整備を進めます。さらに、交通渋滞の解消や地域の良好な環境を創出するため、交差点の改良や緊急車両の通行を確保する生活道路の整備を行うとともに、地域特性に応じて歴史や景観に配慮した道路の再整備などを推進します。新市街地を検討する地域では、事業の進捗に合わせ、周辺の土地利用を考慮しながら主要な幹線道路へ連絡する動線を整備し、安全で快適な道路空間の確保を図ります。

一方で、都市計画道路などは社会経済情勢の変化を踏まえ、地域住民との合意形成を図りつつ、必要に応じた計画の見直しを検討します。

【歩道・自転車道などの整備方針】

自動車交通の円滑な処理を図る一方で、ユニバーサルデザインに配慮した高齢者や障害者にやさしい道路づくりの推進や、歩行空間のバリアフリー化を図ります。また、周辺環境に調和した植栽管理などにより、安全で快適な都市空間としての整備を推進します。

特に、刈谷駅周辺では、歩行者の安全で円滑な移動環境の確保と駅周辺の回遊性、アクセス性の向上に向けて、地元との合意形成を図りつつ、市街地整備と合わせた歩行者デッキなどの整備を推進します。さらに、居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成をめざすため、各種団体と連携しながら、道路をはじめとする公共空間を活用したイベントの開催など、にぎわいの創出に努めます。

また、電線類の地中化により歩行空間を拡大し、誰もが歩きやすい歩道の整備を推進するとともに、路線の特性を踏まえた優先度の検討などを行ったうえで自転車ネットワークの整備を進め、歩行者と自転車の安全を確保します。

【道路種別の整備方針】

①自動車専用道路・幹線街路（主要幹線道路）

道路体系の骨格を形成するものであり、通過交通や各都市間交通を担っています。広域交通体系の構築に向けた(都)名古屋岡崎線の整備を関係市町との連携、協調を図り、県に要望します。

②幹線街路（都市幹線道路）

隣接都市を繋ぐ道路や自動車専用道路へのアクセス道路など、都市計画区域の骨格を形成する道路を都市幹線道路と位置づけ、(都)豊田刈谷線、(都)中手新池線などの整備を県に要望します。

③その他幹線街路（地区幹線道路、補助幹線道路）

市内交通の円滑な処理機能の確保、幹線道路への接続性向上のため、計画的な維持・整備を推進します。

④都市計画道路以外の幹線道路

南北の円滑な交通を確保するため、市道01-4号線や市道01-40号線をはじめとする幹線道路の整備、南北軸の事業化の推進を図ります。

⑤高規格道路

名古屋三河道路について、関係市町との連携を図り、国や県に対し早期事業化に向けた要望を行います。

第2章 全体構想

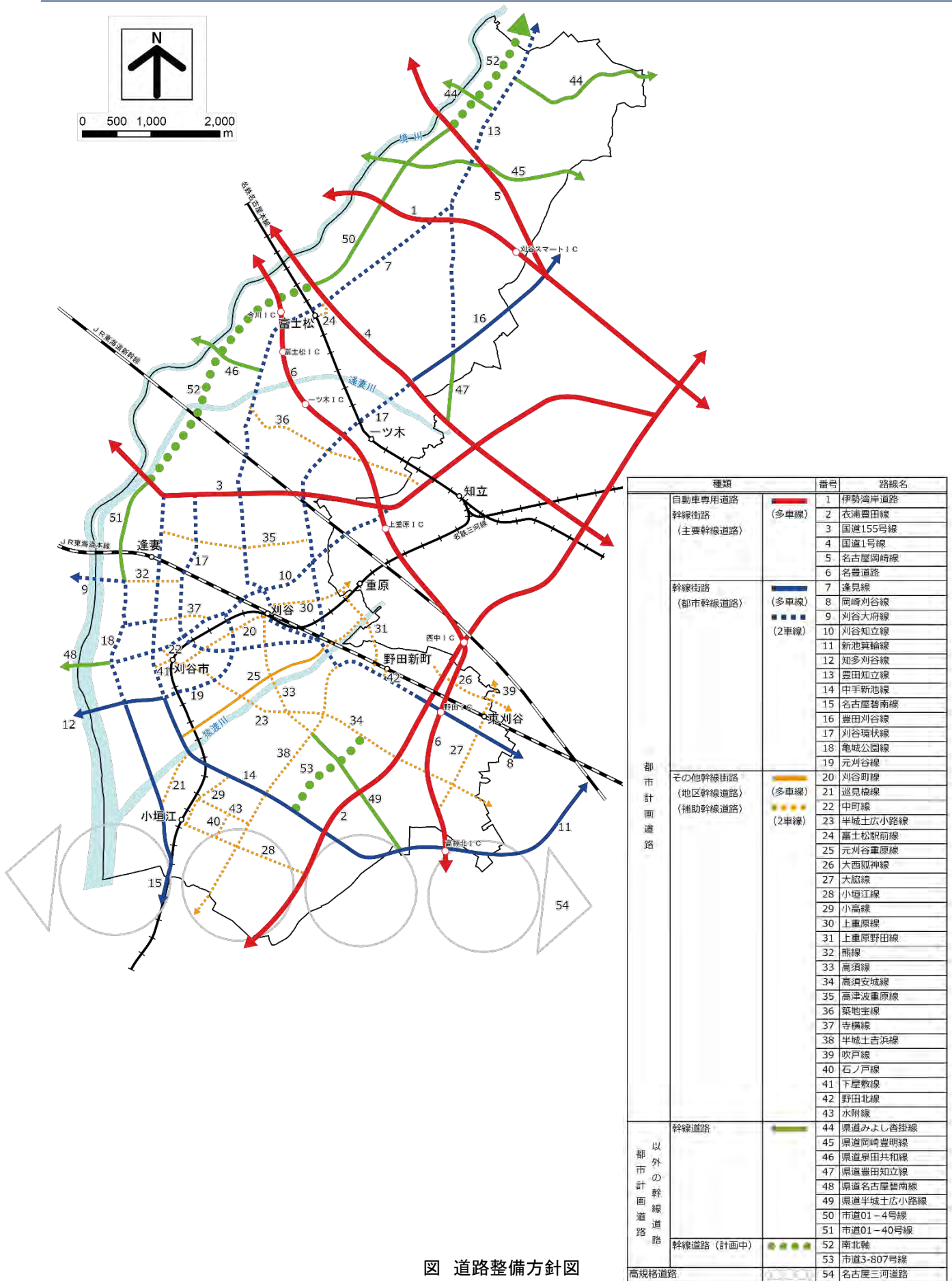


図 道路整備方針図

③公共交通の方針

<主な方針>

- 将来都市構造の実現に向けて、各拠点の形成に加え、それらをネットワーク化する公共交通の充実を図り、自動車に過度に依存しない誰もが安心して利用できる交通環境の構築を進めます。
- 公共交通の中心的な役割を担う鉄道の利便性の向上と交通結節機能の強化を図ります。
- 歩いて暮らせるまちづくりの実現に向けて、生活に身近な交通であるバス交通などの充実を図ります。

持続可能な都市の実現に向けた中心的な役割を担う鉄道は、バスなど他の公共交通や自動車交通との連携強化を促進し、利用者の利便性向上や、交通混雑の解消、都市空間の効率的な利用を図ります。特に、刈谷駅においてはホーム拡幅やホームドア設置をはじめとするJR刈谷駅総合改善事業を推進します。さらに、各鉄道駅では周辺施設の充実や、多様な交通手段とのアクセス機能の改善による利便性・安全性の向上に努め、交通結節機能の強化を図ります。

また、バス交通については、公共施設連絡バス「かりまる」の充実や近隣自治体との連携を図り、地域の特性やニーズに応じた公共交通ネットワークを形成することで利便性を高め、市民の移動手段として、利用者の増加を促進します。

④その他の交通施設の方針

<主な方針>

- 駅前広場などの充実や駐車施設の適正な配置など、安全で円滑な移動を確保するため、交通結節機能の強化を推進します。
- 鉄道、バス、タクシー、自家用車、自転車、徒歩など、さまざまな交通手段を有効に組み合わせて利用できるようにすることで、公共交通と自動車交通の適切な役割分担を図ります。
- これらの機能強化・充実にあたっては、バリアフリー化やユニバーサルデザインに配慮します。

【駅前広場の整備方針】

駅前広場は、鉄道やバス、タクシーなどの乗り換えを円滑にするための都市施設として、利用者の利便性向上をめざし、機能充実を図ります。

特に、刈谷駅については、各交通手段の機能が十分に生かされる都市交通体系の確立を前提として、複合的な駅前空間の形成などを含めた交通結節機能の強化を図ります。

【駐車場の整備方針】

駐車場は、路上駐車減少や交通渋滞の緩和、商業活動の活性化を促進するなどの役割を担っています。交通安全をはじめとする生活環境や円滑な都市活動の維持をめざし、駐車場の需要実態を踏まえ、適正な公共駐車場の配置を検討するとともに、地域における共同駐車場の設置を支援します。

【自転車駐車場の整備方針】

自転車ネットワークの形成を進めるとともに、自転車利用の将来需要に対応した自転車駐車場の整備を推進し、利用者の利便性向上を図ります。

また、鉄道駅周辺における自転車駐車場については、利用しやすい交通結節機能の強化に加え、魅力的な拠点形成に寄与するよう、適正な配置と運用方法を検討します。

3 公園・緑地の方針

都市における緑は、環境保全、防災・減災、景観形成、レクリエーション、生物多様性の確保など多くの機能を持っています。都市が抱える様々な課題に対応するには、緑とオープンスペースが持つ多機能を、持続可能で魅力あふれる高質な都市の形成など「都市のため」、個性と活力ある都市づくりの実現など「地域のため」、市民のクオリティオブライフの向上など「市民のため」に、最大限引き出すことが求められています。

こうした状況を踏まえ、公園・緑地の整備は、緑そのものについて「量」の拡大に加え、緑の「質」を高め、都市・地域・市民のために多様な機能を最大限に活用しながら、緑豊かな潤いのあるまちづくりに向けて、「刈谷市緑の基本計画」に基づいた豊かな社会の形成に貢献できる緑づくりを推進します。

①緑の整備の方針

<主な方針>

- 本市の魅力を発信する洲原公園、岩ヶ池公園、刈谷市総合運動公園、亀城公園、フローラルガーデンよさみの5つの公園を対象に、地域の魅力向上や、緑豊かな潤いあるまちづくりを推進するため、それぞれの特徴をいかし、誰もが行きたくなる魅力あふれる公園づくりをめざします。
- 周辺居住者の利用を想定した公園などでは、新たな生活様式の定着や健康志向の高まりなど、社会情勢やニーズの変化に対応した再整備を推進します。
- 民間と連携した公園の整備や管理を進め、公園の質の向上と利用者の利便性の向上を図ります。
- 地域のにぎわいや交流の機会の創出に向けて、多様な主体によるイベントの開催など公園の利活用を推進します。
- まちづくりと連携した多面的な公園の利用、再編やリニューアル、未利用地の活用による緑の創出を図るとともに、身近な公園や緑地が不足する地域では、地域コミュニティの醸成に寄与するよう、地域の住民と連携しながら街区公園の整備を推進します。
- 公園の新設及び再整備に合わせ、誰もが安心して公園を利用できるようユニバーサルデザインを導入するとともに省エネルギー型照明の設置など環境配慮に努めます。
- 公園施設の長寿命化に向け、適切な維持管理を行うとともに計画的な更新を推進します。
- 安心・安全な暮らしの確保に向けて、防災・減災に資する緑とオープンスペースの保全・創出を図ります。また、防災機能をより一層高めるために必要な機能の充実を図ります。
- 河川や道路空間などの活用を図りつつ、都市公園を拠点としたつながりを持った整備を推進します。

【公園の整備方針】

亀城公園は、本市のシンボルとして、歴史博物館の活用と合わせて、歴史公園化に向けた再整備や拡張整備を推進します。また、岩ヶ池公園、刈谷市総合運動公園、フローラルガーデンよさみなど多くの市民が利用する公園については、立地する地域の状況や利用者のニーズを踏まえ、各公園のポテンシャルをいかした再整備や拡張整備を推進します。整備の際には、民間活力の導入など公園の魅力を高める手法を検討します。

周辺居住者の利用を想定した公園などでは、新たな生活様式の定着などの社会情勢やニーズの変

化に対応するとともに、それぞれの特徴をいかした再整備を推進します。

身近な公園や緑地を新たに整備する際には、地域住民の意見を反映した市民参加型の公園整備に努め、既存公園の再整備にあたっては、省エネルギー型照明の設置など環境配慮に努めるとともに、必要に応じて防災・減災に資する施設を整備します。また、公園機能を長く十分に発揮できるよう、長寿命化を見据えた計画的な更新を行うとともに、遊具などの安全点検や樹木点検の実施など適正な維持管理を図ります。さらに、未利用地の活用による緑の創出には、民間による市民緑地の整備を促す制度の活用を検討します。

【緑地・緑道の整備方針】

境川、逢妻川、猿渡川の河川敷などを活用した緑地などの整備により緑のネットワークを形成するとともに、地域の実情に合わせた緑のオープンスペースの創出やそれらのネットワーク化など、関連する事業と調整しながら新たな緑を整備します。

②緑の確保の方針

＜主な方針＞

- 市街地周辺の水田などの農地は、保水機能や生物の生息空間など多面的な役割を果たす貴重な緑として、都市的土地利用の拡大などと整合を図りながら、計画的な保全に努めます。
- 良好な都市環境の形成に資する都市農地については、特定生産緑地制度などを活用し、本市の特性を踏まえた形での維持・保全に努めます。
- まちなかに存在する樹林地の保全や企業の敷地内の緑化、建物の壁面・屋上緑化など、私有地の緑地を保全、創出し、都市公園や河川の緑地とともに水と緑のネットワークの形成を図り、適正な維持管理を行うことで緑の質の向上に努めます。
- 身近な公園や緑地が地域の住民にとってより愛着が感じられるような空間となるよう、市民と協働で維持管理に努めます。

【緑化の推進】

二酸化炭素(CO₂)の削減など緑化による効果やその重要性を市民に啓発し、市内の緑化を推進します。その中で、公共施設や大規模工場は、良好な市街地環境の形成に向け、積極的な緑化の推進を図ります。さらに、緑化推進基金を活用し、私有地における生垣の設置や屋上緑化、壁面緑化などを支援します。また、緑化保全活動を自主的に行う市民活動団体などの育成に努め、市民、事業者、行政が一体となった緑化推進活動を支援します。

一方で、身近な緑として、樹林や河川、ため池、田園など、現存する緑は地域の住民と協働しながら、その保全や適正な管理を図ります。また、井ヶ谷の丘陵地や草野池などの本市の特徴的な緑については、それらの特性に応じ、保全・活用できるよう取組を検討します。社寺境内林や斜面樹林は貴重な緑地として保全を図り、亀城公園についても歴史的価値を有する緑地として保全します。

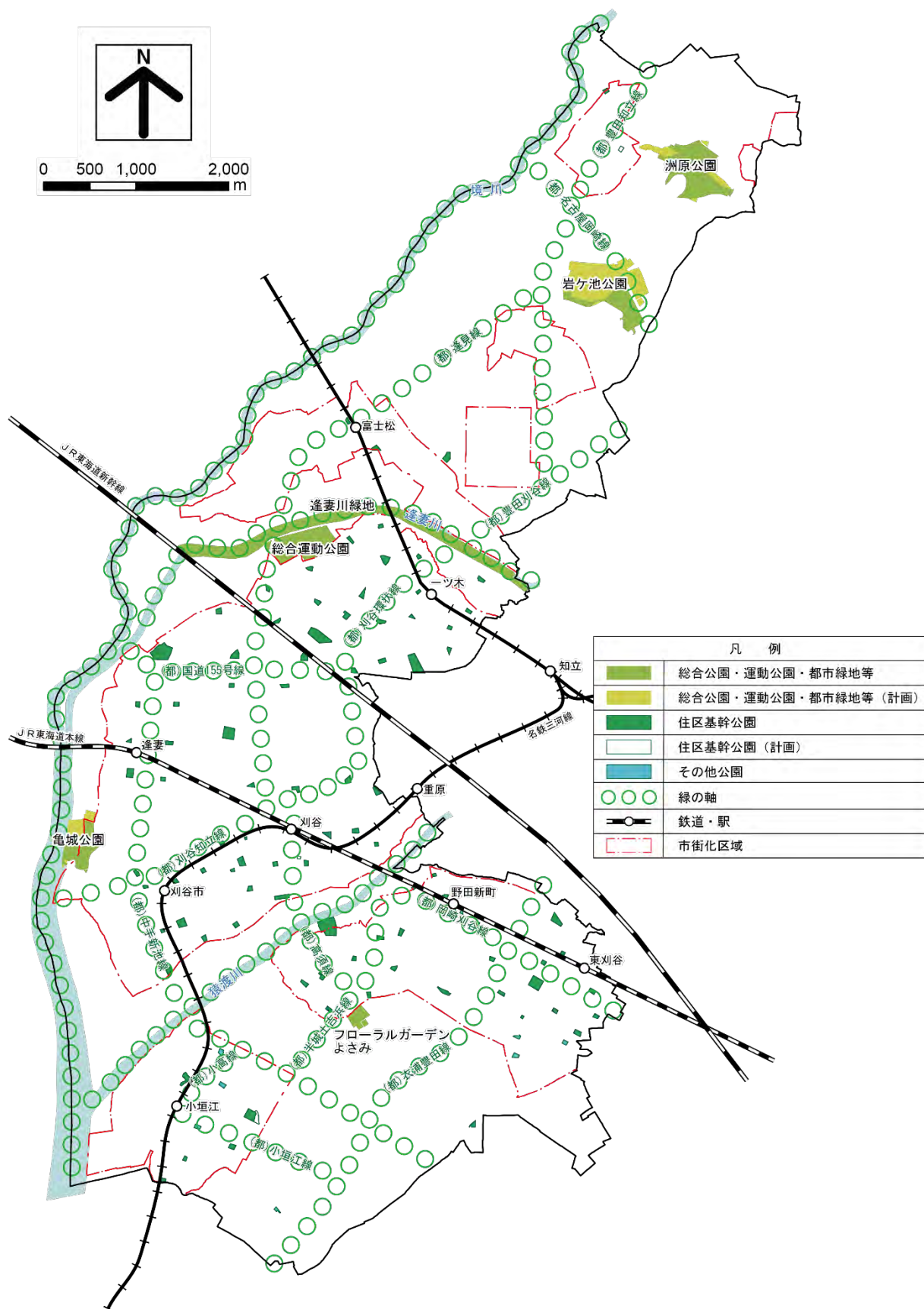


図 公園の配置

4 市街地整備の方針

これまでの市街地開発事業は、人口増加に対応した都市基盤施設の整備を中心に行ってまいりましたが、今後は人口構造の変化に対応し、既存ストックを活用した環境負荷の少ない、効率的な整備が必要となります。

このため、市街化区域内の低未利用地の活用を考慮したうえで、民間活力を活用した既成市街地の再構築など鉄道駅周辺における市街地整備を進め、多機能集約・連携型都市構造の構築に向けた都市基盤施設の整備を推進します。

①市街地整備の方針

<主な方針>

- 中心市街地は、本市の顔としてふさわしい魅力と活力あふれるまちをめざし、民間活力を活用しながら、計画的な市街地整備を推進します。
- 既成市街地では、地域の特性や課題に応じた整備手法により良好な住環境の形成に努めます。
- 新市街地においては、子育て世代の定住化と産業競争力の強化に向けて、土地区画整理事業や地区計画などの検討を行い、計画的な都市基盤施設の整備を進めます。

【中心市街地の整備方針】

刈谷駅から刈谷市駅にかけての中心市街地は、本市の顔としてふさわしい、多様なにぎわいや交流が生まれる、魅力と活力あふれるまちをめざし、民間活力を活用しながら、市街地再開発や低未利用地の活用、高度利用の促進を図るなど計画的な市街地の整備を推進します。

特に、刈谷駅周辺は、まちの利便性・回遊性、魅力の向上をめざし、交通結節機能の強化や安全で快適に移動できる空間の整備を図るとともに、にぎわいや交流が生まれるオープンスペースの確保や、商業、オフィス、住宅など多様な機能を有する施設の整備を促進します。また、ハード整備にとどまらず、創出された公共的な空間をまちの資源として捉え、市民や各種団体が主体となって利活用し、魅力を持続的に発信する取組を支援します。

一方、刈谷市駅周辺は、近年では、高い容積率をいかした中高層の共同住宅の建設が進み、かつての商業地から住宅を中心とした土地利用に移行しつつあることから、積極的なまちなか居住の促進を図るとともに、生活に必要な機能がバランスよく配置された市街地の整備を進めます。また、この地区から本市の歴史を物語るうえで重要な亀城公園へ至るエリアは、歴史を感じることができる通りや建物などが残っていることから、地域に残された歴史的・文化的資源に光をあて、本市固有の地域資源として磨きあげて際立たせ、点から線へのつながりと線から面への広がりを重視しながら、歴史に触れる楽しみが感じられる愛着のあるまちづくりとともに、地域住民のみならず来訪者が交流を育むことができる環境づくりを図ります。

【既成市街地の整備方針】

地域拠点及び生活拠点では、中高層住宅の立地誘導などによる、まちなか居住を推進するため、必要に応じて、土地の共同化、高度化に寄与する優良建築物等整備事業に対する助成などの支援を検討しつつ、生活に必要な機能がバランスよく配置された市街地の整備を進めます。

また、土地区画整理事業などにより都市基盤施設が整備された地域では、引き続き、良好な住環境

第2章 全体構想

の維持・向上を図るとともに、土地区画整理事業が施行中の地区については、早期完了に向けて、引き続き事業の推進を図ります。

その一方で、都市基盤施設が十分に整備されていない地域では、開発許可や地区計画などの活用を検討し、良好な住環境の確保に努めます。このうち、古くから市街地が形成され建物が密集する地域は、道路幅員も狭く、防災や生活環境の観点から多くの課題を抱えていることから、市民の自主的なまちづくりへの取組を支援し、合意形成を図りながら、道路や公園などの整備の推進、建物の耐震化・不燃化への促進を図ることで、防災性の高い、安心・安全で良好な住環境の形成をめざします。

また、本市の空き家率は全国平均に比べ低いものの、今後、周辺的生活環境に悪影響を及ぼすおそれのある空家等の増加が懸念されることから、空家等の適切な管理及び活用の促進、並びに空家等の発生を抑制する取組を進めます。

【新市街地の整備方針】

新規に拡大する市街地については、事業化に向けた地元の合意形成が整ったのち、土地区画整理事業や地区計画制度などを活用し、計画的な都市基盤施設の整備を進めます。特に、新市街地の整備にあたっては、雨水流出に対して適正な調整池を設置することや浸水しない地盤高を確保すること、道路や公園の適正な配置など安心・安全で緑豊かなゆとりある市街地の形成に努めます。また、自然的土地利用と整合を図り、社会経済情勢の変化に適切に対応しながら、計画的に整備を進めます。

5 自然環境の方針

近年、市民ニーズの変化による生活の質の向上、ゆとりある生活環境の保全、レクリエーションの場の確保、生物多様性の確保などが必要とされています。

そこで、潤いある都市環境の形成をめざし、誰もがゆとりと安らぎを感じられ、自然環境にも配慮した産業振興と、エネルギーの効率的活用を図り、人と環境に優しい都市づくりを進めていきます。また、生態系の保護、自然景観の確保、災害の防止などの観点からも重要な自然環境について、保全を図ります。

①自然の保全の方針

<主な方針>

- 本市は北部地域を中心として、国の天然記念物に指定されている小堤西池のカキツバタ群落や、野鳥の飛来地として知られる岩ヶ池、草野池など、本市独自の豊かな自然を有しています。また、亀城公園一帯は本市の歴史や文化に触れることのできる市街地内の貴重な緑地である一方で、市街地の周囲においては一団の優良な農地が広がっており、これら身近な緑の空間・景観を保全します。
- 地域固有の風土が育んだ生物が、それぞれにふさわしい環境で生き続け、健全な生態系が持続するよう、生物多様性に配慮した自然環境の保全に努めます。
- 本市の豊かな自然は市民共有の大切な資源であり、今後も積極的に適正な保全に努めます。

【池沼の整備・保全の方針】

ため池は、保水機能、遊水機能に優れた重要な施設であり、農業用利水や周辺環境に配慮し、洪水調整池としての多面的な機能を付加しながら、地域住民の意見を反映した親しみやすい水辺の創出に努めます。また、洲原池、岩ヶ池、草野池をはじめとする北部のため池群は、野鳥が数多く飛来する貴重な自然環境であり、その保全に努めます。

【水辺空間の利用】

河川やため池の持つ水と緑、動植物の生息する水辺空間は、地域と協働しながら、その回復や保全に努め、憩いの場や社会学習の場として活用します。また、河川改修に際しては、多自然川づくりを基本に、植生の復元や生物の生育環境の確保に努め、水辺空間の自然環境を保全します。

【市民との協働による自然保全・保護】

国の天然記念物に指定されている小堤西池のカキツバタ群落について、関係する団体やボランティアとの連携など、市民と協力して保護活動に努め、その適切な保全を図ります。また、自然見学会や環境講座などを通じ、自然環境の保全について広く市民に啓発を行い、保全活動への参加を促進します。

②自然環境と都市活力の両立の方針

<主な方針>

○環境に対する関心の高まりや、国の取組などを踏まえ、最新技術の活用・検討を行い、環境配慮型のまちづくりを進めます。

環境面での負荷の軽減をめざし、物を大切にし、無駄なごみを出さない、ごみを再び資源として活用するなど、ごみの発生抑制・再資源化を促進します。また、「刈谷市環境基本計画」などの各種計画に基づき、本市のCO₂排出量削減に向けた施策の検討・実施を行います。特に、本市は製造業が基幹産業であることから、事業者の協力のもと、エネルギー循環への取組を推進し、現在の市街地内に点在する小規模な工場などを集約化することで、産業部門からのCO₂排出の抑制をめざします。

製造業における資材や製品の輸送は自動車輸送が中心となっていることから、こうした資材などの効率的な輸送や、通勤時間帯における交通渋滞解消は、温室効果ガス排出低減が図られます。そのため、公共交通へのシフトを視野に入れた交通体系の構築を図るとともに、AI・IoT・MaaS・CASEなど最新技術の動向を把握し、その活用の検討を行いながら事業者と行政の連携のもと、環境配慮型の交通体系の構築をめざします。

6 都市防災の方針

南海トラフ地震や集中豪雨などの大規模自然災害に対する市民の安心・安全を確保するため、防災性の高い市街地の形成を図ります。

①都市基盤施設の方針

<主な方針>

- 河川流域における急激な市街化は、各々の河川が従来有している治水施設の整備だけでは、治水安全性の確保が困難となるため、特定都市河川流域に指定された境川・猿渡川流域では、下流域への雨水流出を抑制する総合治水対策を推進します。
- その他の河川流域においても、新たな市街地の開発にあたっては雨水の流出を抑制する調整池の設置など、総合的な治水対策を引き続き推進し、都市の防災性の向上を図ります。
- 河川空間は憩いとレクリエーションの場でもあるため、水と緑の空間を有効に利用できるよう整備を推進します。
- 災害時における市街地や集落の孤立回避に向けたライフライン・道路網の確保や、非常時に自立可能な地域コミュニティの形成を促進するなど安心で安全な都市形成を図ります。
- 都市基盤施設が不足する密集した市街地では、都市基盤施設の整備や避難路などの確保により、災害に強く安全な市街地の形成を促進します。

【総合治水対策】

近年の急激な市街化の進展に伴う市街地の保水能力の低下や、近年増加する集中豪雨により、浸水被害の危険性が高まっています。また、河川上流部に位置する市町の開発も進み、河川末端部に位置する本市の河川への負荷も増大しています。

このため、治水対策は「刈谷市雨水対策マスタープラン」に基づき、県・流域関連市町と連携し、二級河川の整備促進や準用河川などの耐震化をはじめとする整備の推進、保水機能や遊水機能の維持強化、雨水貯留機能の確保など総合治水対策に対し、効果的かつ効率的に取り組めます。また、雨水貯留浸透施設の確保については、補助制度の充実を図り、民間開発による設置の促進を図ります。

また、整備の際は、自然と触れあえる憩いや社会学習の場としての活用、植生の復元や生物の生育環境の確保、水質浄化対策など親しみがある水辺空間となるような整備を推進します。

【ライフライン、交通施設、道路の整備】

水道・下水道・電気・通信・ガスをはじめとするライフラインの構造的な強化を図り、震災・火災時の避難や緊急活動の円滑化のため、電線類地中化を進めます。また、緊急輸送道路の橋りょう耐震化は完了しているものの、引き続き、主要避難道路に架かる橋りょうの耐震化などを進め、被災時の道路機能を確保し、安全性向上に努めます。

【防災機能、拠点の整備】

災害時の避難者の安全を確保するため、防災機能を備えた公園・緑地の維持・拡充、農地・樹林地の保全、避難所に指定されている施設などの防災機能の強化を図ります。

「刈谷市国土強靱化地域計画」などに基づき、電線類地中化や道路、橋りょうの安全確保などを計

画的に推進し、緊急輸送道路や避難路を確保します。また、円滑な緊急活動を行えるよう、緊急輸送道路や避難路沿道の建築物の耐震化を促進します。

【木造住宅が密集している地域の整備】

木造住宅が密集している地域は、地震などの災害発生時に大規模災害につながる事が予想されるため、生活道路の整備など都市基盤施設の改善、建築物の耐震化・減災化の促進、都市のオープンスペースの確保、事前復興方針・体制づくりの促進などの対策を講じ、地域全体の安全性向上に努めます。

②防災を支える地域コミュニティの方針

＜主な方針＞

○市民、事業者、自主防災組織などが一体となった、より幅広い連携による防災活動の推進や市民の防災意識の高揚を図ります。

自主防災推進会議の開催や防災訓練、自治会活動などを通じて、市民の防災意識の高揚を図ります。

特に、高齢者や障害者のみならず、子供も含めた全ての人々が快適で安心して生活できるよう、人と環境に優しいまちづくりを進め、良好な都市環境の形成をめざし、建築物、道路、公園、下水道、河川などの都市基盤施設の整備に関しては、高齢者、障害者などにも配慮した快適で安全な施設とします。

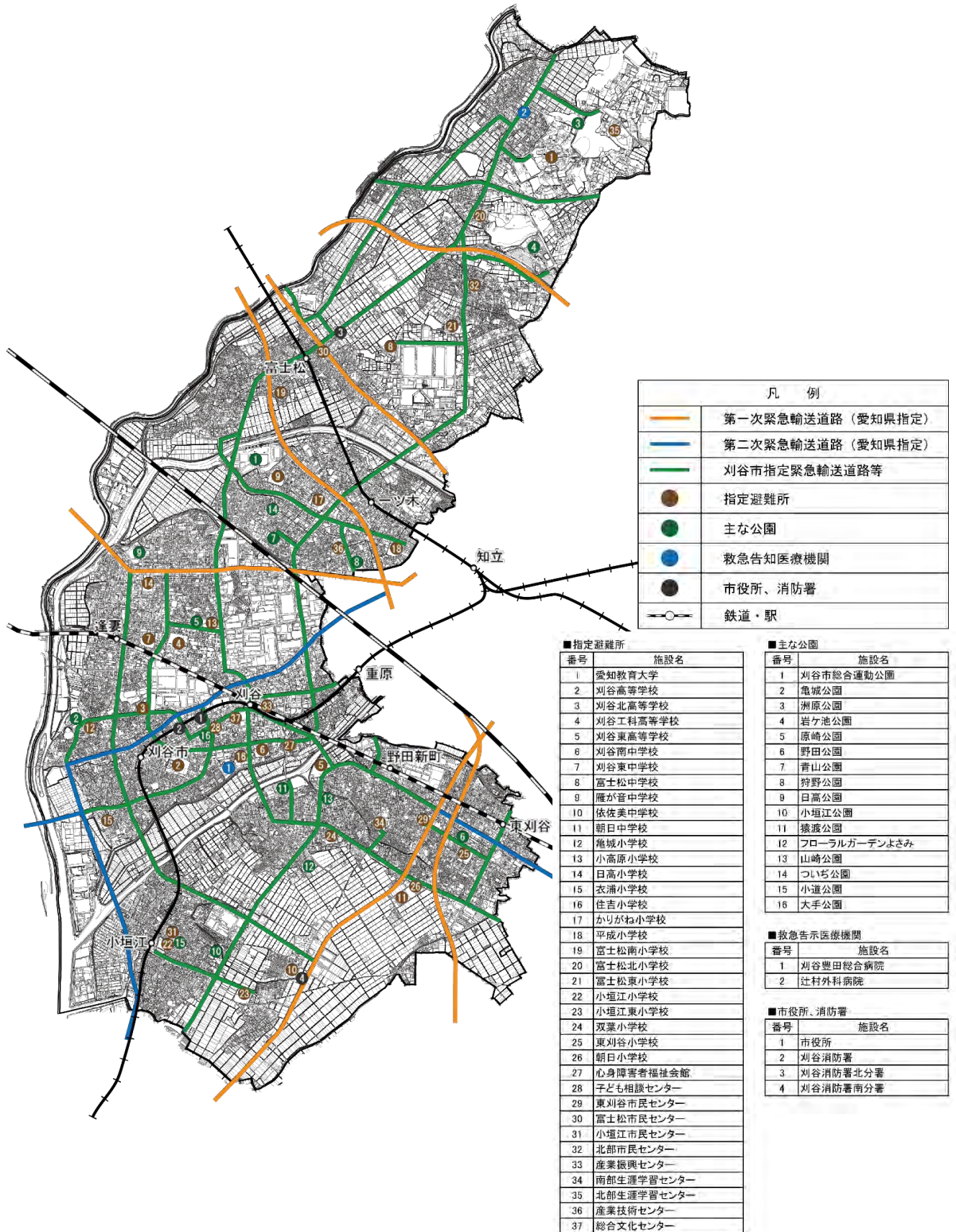


図 緊急輸送道路及び指定避難所

7 都市景観の方針

本市の持つ多様な景観資源の魅力を引き出し、良好な景観による潤いある快適な都市空間の形成をめざします。

①都市景観の方針

<主な方針>

○自然や歴史・文化資源などを保存・活用しつつ、周辺のまちなみと調和しながら、地域固有の特性をいかした景観形成を図ります。

市民がまちへの愛着と誇りを持って暮らせるよう、亀城公園周辺をはじめとする本市固有の歴史・文化資源などをいかし趣あるまちなみを形成するとともに、景観計画をはじめとする景観まちづくりを推進する方策や体制の検討を行います。

道路、公園、河川、公共建築物などの都市基盤施設の整備にあたっては、重要な景観要素になることから、周辺との調和を図り、良好な景観に寄与するよう努めます。また、風致地区や社寺境内地などにある樹林や緑地を保全し、自然景観の維持に努めるとともに、市街地周辺に広がるまとまりのある農地については、本市の特徴的な景観として保全に努めます。

既成市街地や新たな住居系市街地では、住み心地のよい市街地を形成するため、敷地内の緑被率を高めるための支援を推進します。また、景観意識の向上に向けた普及、啓発に努め、自主的な取組を支援することで、安全で快適な住環境を確保し、都市生活に潤いとやすらぎを与えます。

8 その他都市施設の方針

人口動態や市街地整備の動向などの自然的・社会的特性を踏まえつつ、快適で機能的な都市の構築に必要な都市基盤施設の整備について、効果的かつ効率的に取り組みます。

① 下水道の方針

<主な方針>

- 持続可能な下水道事業の実現に向けて、計画的かつ効率的に施設の維持管理を行います。
- 公共下水道(汚水、雨水)について「流域関連公共下水道事業基本計画」に基づき、整備を進めます。

下水道施設の老朽化に対して、「下水道ストックマネジメント計画」に基づいた点検・調査、修繕・改築を行うことにより、下水道の機能低下、道路陥没による事故などを未然に防止し、施設の長寿命化を図ります。また、震災時に下水道の機能を維持できるよう、施設の耐震化を推進します。

公共下水道(汚水)の未整備区域において、将来的な人口減少や、施設の修繕・改築費用の増加を見据え、地域の実情に合った汚水処理手法を選定したうえで整備を進め、生活環境の改善及び公共用水域の水質改善を図ります。また、合流区域においては、雨天時における放流水の水量や水質を適切に管理します。

既存市街地の浸水を防ぐため、公共下水道(雨水)の整備などに努めるとともに、地下貯留施設などの下水道施設の整備により、排水・貯留機能の向上を図ります。

② 歴史・文化・教育施設などの方針

【歴史・文化施設】

歴史資料の保存・継承及び調査・研究、また、その活用を通じて、市民や来訪者が本市の歴史に親しみ、学ぶことができる場を提供していくため、歴史博物館などの施設の適正な維持管理を図りつつ、魅力的なイベントを開催することで、本市の歴史や文化を市内外に発信し、本市への愛着と誇りが醸成されるよう努めます。また、総合文化センターや美術館をはじめとする施設についても、高い魅力と潤いあるまちづくりに寄与するよう、維持管理及び運営を行っていきます。

【学校施設】

学校施設は子どもたちの学習・生活の場であるとともに、災害時には地域住民の避難所としても使用される重要な施設でもあることから、学校施設の老朽化、防災機能の強化などに対しては、その安全性と快適性を確保するため、「公共施設維持保全計画」に基づき、校舎などの改築、改修を計画的に実施し、児童生徒及び地域住民が安心・安全に活用できる学校施設の整備を進めます。

【生涯学習施設】

生涯学習施設は、市民の身近な学習や活動の場、交流や情報発信などの拠点であり、近年の高度化・多様化している学習ニーズに対応するため、利用者の視点に立ったサービスの向上と効率性の両立を図るとともに、施設・設備の充実に取り組み、質の高い施設環境づくりを進めます。

【スポーツ施設】

利用状況や市民ニーズ、施設の老朽化などを踏まえつつ、どのようなサービスを、どの施設で提供するかを考慮し、市民が活動しやすいスポーツ施設の整備・充実及び適正配置について検討します。また、市民が安心して、気軽にスポーツ施設を利用することができるよう、既存施設について適切な管理・運営に努めます。

③その他の施設の方針

【火葬場・墓地】

火葬場について、高齢化の進展に対応するため、周辺環境との調和や環境保全上の対策を考慮しつつ、計画的な修繕などを行い、維持管理を図ります。また、墓地についても、需要及び供給の状況把握に努め、周辺環境に配慮した市民墓園の適切な維持管理を図ります。

【水道施設】

水道水の安定供給のため、運用期間が長い浄水場や配水場の施設・設備に対し、適切な点検、維持管理を行うことによる長寿命化を図ります。さらに、耐震継手を有する水道管への布設替や、配水池をはじめとする水道施設の耐震補強・更新を図り、大規模災害に備えた計画的・継続的な耐震化を進めます。

【ごみ処理場】

ごみ処理場は、市民生活を支える必要不可欠な施設であり、周辺環境への十分な配慮と安定した施設運営が求められることから、環境測定を適切に実施するとともに、ごみ焼却炉など各設備の計画的な維持管理を行い、長寿命化を推進します。

第3章 地域別構想

1 基本的事項

地域別構想は、市全体の都市づくりの方針である全体構想を基本としながら、地域の特性や課題を踏まえ、地域別の将来像や都市づくりの方針を示すものです。

2 地域区分の設定

地域区分は、前計画の考え方を継承しつつ、将来都市構造の拠点の位置づけを踏まえ、地理的状況や市街地の状況、日常生活圏を考慮し、3つの地域（北部・中部・南部）に区分します。

さらに、刈谷駅から刈谷駅にかけての中心市街地地区は、長い歴史の中で文化や伝統を育み、都市の核として各種の機能を培ってきた本市の中心であり、将来都市構造の実現に向けては重要な地区であることから、重ねて設定します。



図 地域区分図

3 地域別の将来像・都市づくりの方針

1 北部地域

①現状と課題

- 北部地域は面積が約1,740haで、西は境川、南は逢妻川に面し、地域北部では一帯が風致地区に指定され、樹林地を有する井ヶ谷丘陵地やため池群があります。また、市街地周辺や河川沿いに広がる水田など、良好な水辺や緑地空間といった自然環境が豊かな地域です。
- 明治初期に分布していた小規模な集落が基本となり、井ヶ谷町や東境町、今川町などで住居系の市街地を形成しており、地域南東部には自動車関連産業の大規模工場が立地しています。
- 既成市街地や集落地の一部には、道路が狭く、住宅が密集している地区があります。
- 自然豊かな洲原公園や岩ヶ池公園など、特色ある公園が整備されています。
- (都)国道1号線、(都)名豊道路といった主要幹線道路が地域を横断しており、広域交通の利便性が高い状況にあります。一方で、都市計画道路の一部に未供用や暫定供用の区間があり、愛知県による整備が進められています。
- 刈谷スマートインターチェンジが開通し、北部地域の交通環境が大きく変化することが予想されます。
- 地域南部に富士松駅が位置し、公共施設連絡バス「かりまる」や名鉄バスが乗り入れています。
- 公共施設連絡バス「かりまる」は、市民センターや図書館などの公共施設と拠点間を連絡しており、利用圏域は市街地や集落地をおおむね網羅しています。一方で、都市拠点である中心市街地地区へのアクセス利便性の向上が望まれています。
- 平成12年(2000年)の東海豪雨では、一部の市街地や農地などで浸水被害が発生しています。また、近年増加する集中豪雨により水害の危険性は一層高まっており、境川流域が特定都市河川流域に指定されたことから、さらなる浸水対策が求められています。
- 市街化区域における人口密度は上昇しているものの、高齢化が進行しています。

表 北部地域の現状

北部地域		平成17年	平成22年	平成27年	市全体に対する 北部地域の割合 (平成27年)	市全体 (平成27年)
地域 全体	面積(ha)	1,740			34.5%	5,039
	市街化区域面積(ha)	412			17.6%	2,347
	人口(人)	28,472	29,798	29,985	20.0%	149,765
	市街化区域人口(人)	18,849	20,373	20,738	15.5%	133,596
	15歳未満人口(人)	4,121	4,176	4,009	18.1%	22,120
	15歳以上65歳未満人口(人)	20,468	20,739	19,823	20.0%	99,115
	65歳以上人口(人)	3,883	4,883	6,153	21.6%	28,530
	市街化区域人口密度(人/ha)	45.8	49.4	50.3	—	56.9
	市街化区域(工業地域・工業専用地域を除く) 人口密度(人/ha)	64.0	69.2	70.4	—	68.5
	高齢化率(%)	13.6	16.4	20.5	—	19.1

②地域住民ニーズ

■市民アンケート

※ ○：重要度が高く、満足度も高い。 ●：重要度が高く、満足度が低い。

重要度・満足度 ○住み心地が良い ○豊かな自然環境がある ○特色ある公園がある
●公共交通の利便性向上 ●生活機能の充実 ●自然災害に対する備え

地域資源

・小堤西池のカキツバタ群落などの自然 ・特色ある公園 ・田園風景
・刈谷ハイウェイオアシス ・愛知教育大学 ・地元の祭り

■地域別懇談会

将来像キーワード

・豊かな自然環境の保全 ・水辺(ため池、川)の活用
・交通利便性の向上 ・適切な場所へ拠点の配置

③地域の将来像

地域の現状と課題、地域住民ニーズ、前計画の方針を踏まえ、北部地域における都市の将来像を設定します。

豊かな自然環境と水辺空間が保全され、 ゆとりと便利が両立した安心して暮らせる都市^{まち}

小堤西池のカキツバタ群落や樹林地、田園などの多様な自然環境と、河川やため池の水辺空間が保全・活用されるとともに、道路環境や公共交通、生活に必要な施設の利便性が向上され、誰もがゆとりを持って安心して暮らせる都市をめざします。

④都市づくりの方針

土地利用・市街地整備の方針

【拠点の形成】

- 富士松駅周辺は、北部の地域住民の暮らしを支えるため、商業をはじめとする日常生活に必要な機能をバランス良く配置するとともに、地域に必要な都市機能を集積させ、生活利便性の高い市街地の形成を図ります。
- 愛教大口バス停、東境郵便局バス停周辺は、商業をはじめとする日常生活に必要な機能をバランス良く配置し、生活利便性の高い市街地の形成を図ります。
- 刈谷スマートインターチェンジ周辺は、刈谷ハイウェイオアシスなどの地域資源を活用し、集客・交流機能の強化や市内各施設との連携を図り、多様な交流が生まれる地域振興としての拠点の形成を図ります。

【拡大市街地の計画的な整備・検討】

- 産業系の新市街地検討ゾーンに位置づけている一里山地区は、市街化区域への編入を基本に、必要に応じて地区計画や開発許可制度を活用するとともに、都市基盤施設の整備を進め、産業の立地誘導を図ります。

○産業拠点周辺は、新たな幹線道路の整備により開発需要の高まりが想定されるため、周辺環境への影響を考慮し、適切な産業立地の誘導に向けた計画的な土地利用について検討します。

【既成市街地の住環境の改善】

○住宅が密集し、道路が狭いなど都市基盤施設が十分に整備されていない既成市街地は、住宅の建替に伴う道路後退部の整備など、地域住民と連携した取組の推進により、防災性の向上と住環境の改善をめざします。

施設整備の方針

【道路・公共交通】

- 活発な産業活動を支えるため、(都)名古屋岡崎線をはじめとする未整備幹線道路の整備を推進します。
- 市街地内の通過交通に対処し地域間交通の円滑化を促すため、南北軸の一部を担う市道01-4号線などの整備を推進します。
- 幹線道路の整備や需要に応じた交差点改良などを推進し、交通渋滞の緩和に努めます。
- 公共施設連絡バス「かりまる」の充実や近隣自治体との連携を図り、地域の特性やニーズに応じた利便性の高い公共交通ネットワークを形成します。特に、井ヶ谷町や東境町など、この地域の北部には徒歩圏に鉄道駅が存在しないという地理的状況を踏まえ、都市拠点である中心市街地へのアクセス利便性の向上に向け、バス交通による市内南北線の維持・充実を図ります。

【公園・緑地】

- 洲原公園や岩ヶ池公園などの利用者が多い公園は、周辺地域の状況や利用者ニーズを踏まえ、特性や強みをいかした再整備や拡張整備を推進します。
- 境川、逢妻川の河川敷などを活用した緑地の整備を図り、緑の拠点間を結ぶことにより、水と緑のネットワークの形成を図ります。

【都市防災・上下水道】

- 市街地の浸水被害を防ぐため、河川や公共下水道、貯留施設などの整備により、排水・貯留機能の向上を図ります。
- 境川、逢妻川の整備、改修について積極的に愛知県と連携し、市街地の安全性の確保に努めます。
- 上下水道について、大規模自然災害に備えた管路の耐震化や、改築などによる老朽管の長寿命化を推進します。

自然環境及び都市景観の方針

- 市街地周辺や河川沿いに広がる農地は、農作物の生産機能に加え、保水機能など多面的な機能を有していることから、都市的な土地利用との調和に配慮しながら、引き続き保全を図ります。
- 国の天然記念物に指定されている小堤西池のカキツバタ群落をはじめとした貴重な自然を有する北部の樹林や水辺について、市民などと協働して保全に努めるとともに、自然に親しむことのできる空間としての活用を図ります。

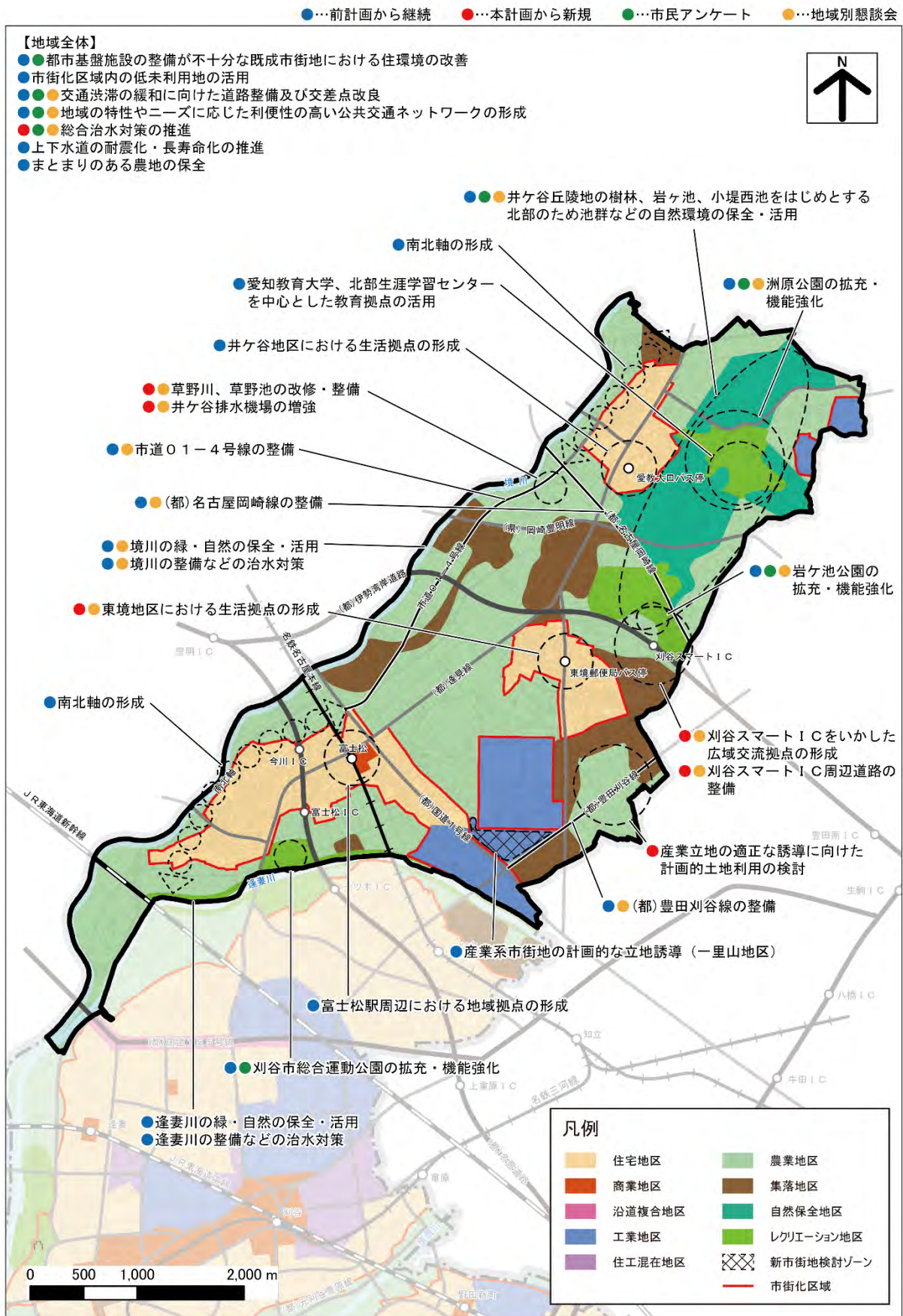


図 都市づくり方針図(北部地域)

2 中部地域

①現状と課題

- 中部地域は面積が約1,807ha で、北は逢妻川、西は境川、南は猿渡川に面し、地域の大部分が土地区画整理事業などによる都市基盤整備が行われた市街地となっています。また、市の玄関口である刈谷駅や総合文化センターをはじめとする都市機能が集積した中心市街地地区が位置する地域です。
- 刈谷駅周辺には商業地があり、これに隣接して自動車関連産業の本社や大規模工場が立地する工業地、それらを取り囲むように住宅地が広がっています。
- 刈谷市駅から亀城公園にかけての区域には、文化財や史跡などの本市固有の歴史・文化資源が存在しています。
- 既成市街地や集落地の一部には、道路が狭く、住宅が密集している地区があります。
- 中心市街地の周辺で住宅と工場が混在して立地している地区があります。
- 市街化区域の全域に低未利用地が分布しています。
- 本市の歴史・文化のシンボルであり、桜の名所としても知られている亀城公園、スポーツ活動の拠点である刈谷市総合運動公園など、特色ある公園が整備されています。
- 都市計画道路はおおむね整備が完了していますが、地域南部には未供用や暫定供用の区間を有する路線があります。
- 地域中央に刈谷駅、刈谷市駅が位置するほか、逢妻駅や一ツ木駅があり、刈谷駅は公共施設連絡バス「かりまる」や路線バスが、その他の駅は公共施設連絡バス「かりまる」が乗り入れています。
- 公共施設連絡バス「かりまる」は、市役所や市民館などの公共施設と拠点間を連絡しており、利用圏域は市街地をおおむね網羅しています。
- 平成12年(2000年)の東海豪雨では、一部の市街地や農地などで浸水被害が発生しています。また、近年増加する集中豪雨により水害の危険性は一層高まっており、境川、猿渡川流域が特定都市河川流域に指定されたことから、さらなる浸水対策が求められています。
- 市街化区域における人口密度は上昇しているものの、高齢化が進行しています。

表 中部地域の現状

中部地域		平成17年	平成22年	平成27年	市全体に対する 中部地域の割合 (平成27年)	市全体 (平成27年)
地域 全体	面積(ha)	1,807			35.9%	5,039
	市街化区域面積(ha)	1,240	1,231		52.4%	2,347
	人口(人)	67,290	67,926	70,452	47.0%	149,765
	市街化区域人口(人)	64,734	65,475	68,109	51.0%	133,596
	15歳未満人口(人)	10,973	10,802	10,812	48.9%	22,120
	15歳以上65歳未満人口(人)	47,223	46,638	47,194	47.6%	99,115
	65歳以上人口(人)	9,094	10,486	12,446	43.6%	28,530
	市街化区域人口密度(人/ha)	52.6	53.2	55.3	—	56.9
	市街化区域(工業地域・工業専用地域を除く) 人口密度(人/ha)	61.8	63.1	65.6	—	68.5
	高齢化率(%)	13.5	15.4	17.7	—	19.1

②地域住民ニーズ

■市民アンケート

※ ○：重要度が高く、満足度も高い。 ●：重要度が高く、満足度が低い。

重要度・満足度 ○住み心地が良い ○魅力的で特色ある公園が存在 ○公共交通が充実
○医療、福祉、商業施設が充実 ●歩行空間の改善 ●自然災害に対する備え

地域資源 ・多様な商業、文化、公共施設 ・総合運動公園、亀城公園などの公園
・自動車関連産業 ・様々な歴史・文化資源 ・万燈祭、わんさか祭りなどの祭り

■地域別懇談会

将来像キーワード ・産業、歴史・文化、居住が共存 ・多世代に優しい ・歩けるまち
・魅力的でにぎわう ・多様な個性を伸ばし誇れる

③地域の将来像

地域の現状と課題、地域住民ニーズ、前計画の方針を踏まえ、中部地域における都市の将来像を設定します。

本市を支える産業と歴史・文化が共存し、 愛着と誇りを感じる魅力的でにぎわいのある^{まち}都市

商業、工業、農業、居住、歴史・文化、スポーツなど多様な機能を集積するとともに、これらと良好な都市インフラを活用し、人とモノの交流を活発化させ、誰もが楽しく、愛着と誇りを感じられる魅力的でにぎわいのある都市をめざします。

④都市づくりの方針

土地利用・市街地整備の方針

【拠点の形成】

- 刈谷駅から刈谷市駅にかけての中心市街地は、交通結節点の利便性をいかし、民間活力を活用した市街地再開発などにより、土地の高度・有効利用を促進します。その際は、商業、オフィス、文化、交流など、多様な都市機能やまちなか居住を誘導することで、魅力的でにぎわいあふれる市街地の形成を図ります。
- 刈谷駅周辺の大規模工場が立地する工業地は、用途地域の変更や地区計画などの活用により、既存工場の生産機能や研究開発機能などさらなる集積・強化を促進します。
- 一ツ木駅、逢妻駅周辺は、商業をはじめとする日常生活に必要な機能をバランス良く配置し、生活利便性の高い市街地の形成を図ります。

【既成市街地の住環境の改善】

- 刈谷駅周辺の住工混在地区は、新たに整備される工業団地などへの既存工場の移転を促進することにより、土地利用の純化をめざします。この移転に伴い、街区単位で土地利用転換が想定される場合は、用途地域の変更や地区計画などの活用により、必要な都市基盤施設の整備や地域の特性を

踏まえた施設の誘導を図ります。

- 住宅が密集し、道路が狭いなど都市基盤施設が十分に整備されていない既成市街地は、住宅の建替に伴う道路後退部の整備など、地域住民と連携した取組の推進により、防災性の向上と住環境の改善をめざします。

施設整備の方針

【道路・公共交通】

- 活発な産業活動を支えるとともに、市街地内の通過交通に対処し地域間交通の円滑化を促すため、市道01-40号線をはじめとするバイパス機能を有する幹線道路の整備を推進します。
- 幹線道路の整備や需要に応じた交差点改良などを推進し、交通渋滞の緩和に努めます。
- 未供用や暫定供用の区間を有する都市計画道路について、社会情勢の変化を踏まえ、地域住民との合意形成を図りつつ、必要に応じた計画の見直しを検討します。
- 公共施設連絡バス「かりまる」の充実や近隣自治体との連携を図り、地域の特性やニーズに応じた利便性の高い公共交通ネットワークを形成します。
- 中心市街地では歩行者と車両の分離、歩行者動線のネットワーク化、歩道のバリアフリー化及び電線類地中化の推進により、安全で快適な歩行空間の形成を図ります。路線の選定にあたっては、公共施設などへのアクセスや歩行者交通需要など、地域の特性を踏まえて検討します。
- 刈谷駅はホームや改札などの安全性の確保と混雑緩和に向けた取組を推進します。また、刈谷駅の駅前広場はバスやタクシー、一般車などへの乗り換えの円滑化を図ることや、立体的な利用による駅前空間の有効活用を行うなど、交通結節機能のさらなる強化を推進します。
- (都)刈谷駅前線は刈谷駅北口におけるシンボルロードとして、まちづくりに関わる市民や各種団体と連携しながら、道路空間の新たな活用を検討し、さらなるにぎわいの創出につなげます。
- 刈谷市駅周辺は市街地再開発などにより、駅前広場を含めた都市基盤施設の整備を推進します。
- アクアモールやアイリス通りは、水辺や緑に触れ、楽しみながらまちなみを散策できるよう市民や各種団体と連携した適切な管理・活用を検討します。また、歴史拠点においては歴史を感じ、歩いて楽しむことができるよう回遊性や交流性を高める道づくりを推進します。
- 鉄道駅周辺における駐車場及び自転車駐車場は、アクセス利便性の向上に加え、回遊性の向上や路上駐車の防止に資するよう需要実態などを踏まえ、適正な配置と運用方法を検討します。

【公園・緑地】

- 亀城公園は本市のシンボルとして、歴史博物館の活用と合わせて、歴史公園化に向けた再整備や拡張整備を推進します。また、亀城公園周辺では、桜並木の整備や、河川敷・用水敷を活用した緑道などの整備を推進します。
- 刈谷市総合運動公園は、周辺地域の状況や利用者ニーズを踏まえ、充実したスポーツ施設など特性や強みをいかした再整備や拡張整備を推進します。
- 境川や逢妻川、猿渡川の河川敷などを活用した緑地の整備を行い、緑の拠点と結ぶことにより、水と緑のネットワークの形成を図ります。
- スポーツをする場の拡充をめざし、亀城公園周辺における逢妻川の改修に合わせて、河川敷を活用した運動広場の整備を進めます。

- 既存工場が集積している地区について、良好な都市環境の形成に向けて、積極的な敷地内緑化を促進します。

【都市防災・上下水道】

- 市街地の浸水被害を防ぐため、河川や公共下水道、貯留施設などの整備により、排水・貯留機能の向上を図ります。
- 境川、逢妻川、猿渡川の整備、改修について積極的に愛知県と連携し、市街地の安全性の確保に努めます。
- 上下水道について、大規模自然災害に備えた管路の耐震化や、改築などによる老朽管の長寿命化を推進します。

自然環境及び都市景観の方針

- 市街地周辺や河川沿いに広がる農地は、農作物の生産機能に加え、景観形成、交流の場として活用するなど地域に安らぎと潤いをもたらす役割を担っていることから、引き続き保全を図ります。
- 歴史拠点周辺は風致地区の活用により、地域に残る緑地や自然的景観の保全に努めるとともに、歴史・文化資源の保存・活用により、城下町の風情が感じられるまちなみの形成を進めます。

第3章 地域別構想

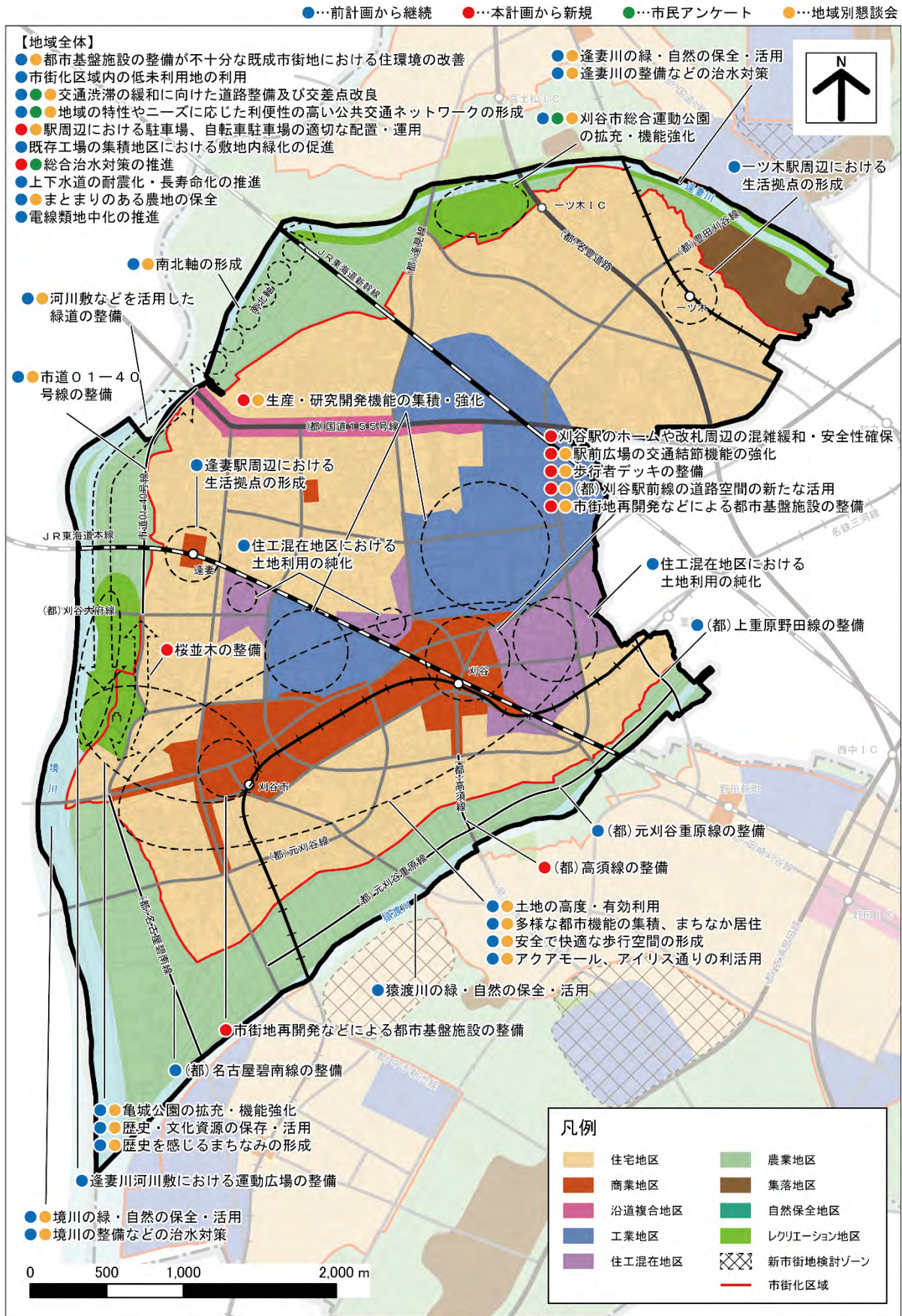


図 都市づくり方針図(中部地域)

3 南部地域

①現状と課題

- 南部地域は面積が約1,492haで、北は猿渡川、西は衣浦湾に面し、地域南部には水田を中心とした優良農地が広がる自然が豊かな地域となっています。また、地域の約5割が市街化区域となっており、この大半が土地区画整理事業などによる都市基盤整備が行われた市街地となっています。
- 明治初期に分布していた小規模な集落が基本となり、野田町や東刈谷町、小垣江町の鉄道駅周辺で住居系の市街地を形成している一方で、地域北東部の一部と沿岸部では工業系の市街地を形成しています。
- 既成市街地や集落地の一部には、道路が狭く、住宅が密集している地区があります。
- フローラルガーデンよさみ、猿渡公園など、特色ある公園が整備されています。
- (都)衣浦豊田線、(都)名豊道路といった主要幹線道路が地域を縦断しており、広域交通の利便性が高い状況にありますが、都市計画道路の一部に未供用の区間があり、愛知県による整備が進められています。
- 地域北東部に野田新町駅、東刈谷駅が位置するほか、南西部には小垣江駅があり、公共施設連絡バス「かりまる」が乗り入れています。
- 公共施設連絡バス「かりまる」は、市民センターや生涯学習センターなどの公共施設と拠点間を連絡しており、利用圏域は市街地や集落地をおおむね網羅しています。
- 平成12年(2000年)の東海豪雨では、一部の市街地や農地などで浸水被害が発生しています。また、近年増加する集中豪雨により水害の危険性は一層高まっており、猿渡川流域が特定都市河川流域に指定されたことから、さらなる浸水対策が求められています。
- 市街化区域における人口密度は上昇しているものの、高齢化が進行しています。
- 特に野田新町駅、東刈谷駅周辺で人口密度が高くなっています。

表 南部地域の現状

南部地域		平成17年	平成22年	平成27年	市全体に対する南部地域の割合(平成27年)	市全体(平成27年)
地域全体	面積(ha)	1,492			29.6%	5,039
	市街化区域面積(ha)	692	704		30.0%	2,347
	人口(人)	46,372	48,058	49,327	32.9%	149,765
	市街化区域人口(人)	41,921	43,806	44,749	33.5%	133,596
	15歳未満人口(人)	7,734	7,544	7,334	33.2%	22,120
	15歳以上65歳未満人口(人)	32,697	32,804	32,111	32.4%	99,115
	65歳以上人口(人)	5,941	7,710	9,882	34.6%	28,530
	市街化区域人口密度(人/ha)	59.6	62.3	63.6	—	56.9
	市街化区域(工業地域・工業専用地域を除く)人口密度(人/ha)	69.0	70.7	72.5	—	68.5
	高齢化率(%)	12.8	16.0	20.0	—	19.1

②地域住民ニーズ

■市民アンケート

※ ○：重要度が高く、満足度も高い。 ●：重要度が高く、満足度が低い。

重要度・満足度

○住み心地が良い ○幹線道路が使いやすい ○商業施設が充実
○土地区画整理事業による都市基盤施設 ●自然災害に対する備え

地域資源

・野田雨乞笠おどりなどの祭り ・フローラルガーデンよさみや猿渡公園などの公園
・まとまりのある田園 ・依佐美送信所記念館などの産業・歴史資源

■地域別懇談会

将来像キーワード

・工業、農業、居住が調和 ・広がる田園風景の維持
・交通利便性が高い ・快適で質の高いゆとりあるまち

③地域の将来像

地域の現状と課題、地域住民ニーズ、前計画の方針を踏まえ、南部地域における都市の将来像を設定します。

まとまりのある田園と職住が調和し 交通利便性をいかした快適で潤いのある都市^{まち}

まとまりのある田園と働く場、良好な居住地が調和され、(都)名豊道路や(都)衣浦豊田線をはじめとする交通インフラをいかしつつ、個性豊かな公園などの都市基盤施設を活用しながら、快適で潤いのあるバランスの取れた都市をめざします。

④都市づくりの方針

土地利用・市街地整備の方針

【拠点の形成】

- 野田新町駅、東刈谷駅周辺は、南部の地域住民の暮らしを支えるため、商業をはじめとする日常生活に必要な機能をバランス良く配置するとともに、地域に必要な都市機能を集積させ、生活利便性の高い市街地の形成を図ります。
- 小垣江駅周辺は、商業をはじめとする日常生活に必要な機能をバランス良く配置し、生活利便性の高い市街地の形成を図ります。

【拡大市街地の計画的な整備・検討】

- 住居系の新市街地検討ゾーンに位置づけている小垣江町北部地区や依佐美地区は、事業化に向けた地元の合意形成が整ったのち、土地区画整理事業や地区計画などの手法により、良好な都市基盤施設を確保し、ゆとりある住宅地の創出を図ります。
- 産業系の新市街地検討ゾーンに位置づけている依佐美地区や野田町二ツ池地区は、市街化区域への編入を基本に、必要に応じて地区計画や開発許可制度の活用とともに、都市基盤施設の整備を進め、産業の立地誘導を図ります。

【既成市街地の住環境の改善】

- 住宅が密集し、道路が狭いなど都市基盤施設が十分に整備されていない既成市街地は、住宅の建替に伴う道路後退部の整備など、地域住民と連携した取組の推進により、防災性の向上と住環境の改善をめざします。

施設整備の方針**【道路・公共交通】**

- 活発な産業活動を支えるため、(都)中手新池線をはじめとする未整備幹線道路の整備を推進します。また、新市街地を検討する地域では、事業の進捗に合わせ、周辺の土地利用を考慮しながら主要な幹線道路へ連絡する動線を整備し、安全で快適な道路空間の確保を図ります。
- 幹線道路の整備や需要に応じた交差点改良などを推進し、交通渋滞の緩和に努めます。
- 未供用や暫定供用の区間を有する都市計画道路について、社会情勢の変化を踏まえ、地域住民との合意形成を図りつつ、必要に応じた計画の見直しを検討します。
- 公共施設連絡バス「かりまる」の充実や近隣自治体との連携を図り、地域の特性やニーズに応じた利便性の高い公共交通ネットワークを形成します。特に、この地域で計画されている新市街地の創出にあたっては都市拠点の中心である刈谷駅などの鉄道駅へのアクセス利便性の確保に配慮します。
- 鉄道駅周辺における自転車駐車場は、アクセス利便性の向上に加え、需要実態などを踏まえ適切な配置と運用方法を検討します。

【公園・緑地】

- フローラルガーデンよさみ、猿渡公園などの利用者が多い公園は、周辺地域の状況や利用者ニーズを踏まえ、特性や強みをいかした再整備や拡張整備を推進します。
- 猿渡川の河川敷などを活用した緑地の整備を図り、緑の拠点間を結ぶことにより、水と緑のネットワークの形成を図ります。

【都市防災・上下水道】

- 市街地の浸水被害を防ぐため、河川や公共下水道、貯留施設などの整備により、排水・貯留機能の向上を図ります。
- 猿渡川、前川の整備、改修について積極的に愛知県と連携し、市街地の安全性の確保に努めます。
- 上下水道について、大規模自然災害に備えた管路の耐震化や、改築などによる老朽管の長寿命化を推進します。

自然環境及び都市景観の方針

- 地域南部に広がる農地は、農作物の生産機能に加え、田園風景に特徴づけられるように地域の愛着と誇りを醸成する景観形成に寄与していることから、都市的な土地利用との調和に配慮しながら、引き続き保全を図ります。
- 産業遺産である送信機器類を数多く展示する依佐美送信所記念館などは、貴重な歴史・文化資源として保全・活用を図ります。

4 中心市街地地区

中心市街地地区は重点的に都市づくりを推進する地区とし、以下に定める都市の将来像、都市づくりの方針、都市づくり方針図を踏まえて中心市街地地区の都市づくりを進めていきます。

①都市の将来像

刈谷市中心市街地まちづくり基本計画における「めざす姿」と整合を図り、中心市街地地区における都市の将来像を設定します。

歴史と未来が輝く 刈谷まちなかオアシス

先人たちの歩みを今に伝える歴史資源と商業やオフィス機能を備える新しい未来が共存しながら輝きを放ち、市民にとっては愛着を、来訪者にとっては楽しく魅力を感じる、「集い」「楽しみ」「憩い」の場（オアシス）となる都市をめざします。

■地域別懇談会

将来像キーワード

・刈谷の中心 ・多様な都市機能 ・良好な交通ネットワーク ・快適で憩いの空間
・安心・安全な楽しいまち ・歴史・文化・産業資源 ・人が集う魅力的な未来

②都市づくりの方針

■都心交流ゾーン

人を引き寄せる、回遊とにぎわいのあるまちづくり（刈谷駅周辺）

市の「顔」として、魅力的で皆が愛着を持ち、市内外に誇ることができる高次都市機能を備える駅前空間づくりをめざします。

また、地域住民をはじめ、企業に勤める多くの就業者、学生、来訪者の誰もが、集い、回遊しやすい活気ににぎわいのあるまちづくりをめざします。

■生活交流ゾーン

便利なまちなかに住もう、歩いて暮らせるまちづくり（刈谷駅周辺～刈谷市駅周辺）

刈谷駅、刈谷市駅の2つの交通結節点をつなぎ、市内の循環とともに市外各所との交通利便性の高いまちづくりをめざします。

また、公共施設などが集まる立地特性をいかして、多種多様な都市機能が生活圏内に存在する、歩いて暮らせるまちづくりをめざします。このように、便利な住環境を実現させることにより、まちなか居住を促進します。

■歴史文化交流ゾーン

歴史と文化に触れる、交流と愛着の感じられるまちづくり（刈谷市駅周辺～亀城公園周辺）

刈谷の歴史・文化に触れる地域への「玄関口」として、市民や来訪者などにも優しい駅前空間づくりをめざします。

また、地域に残された歴史的・文化的資源を掘り起こし光をあてて、本市固有の地域資源として磨きをかけて際立たせ、歴史に触れる楽しみが感じられる愛着のあるまちづくりとともに、市内外の人たちが交流を育むことができる環境づくりをめざします。

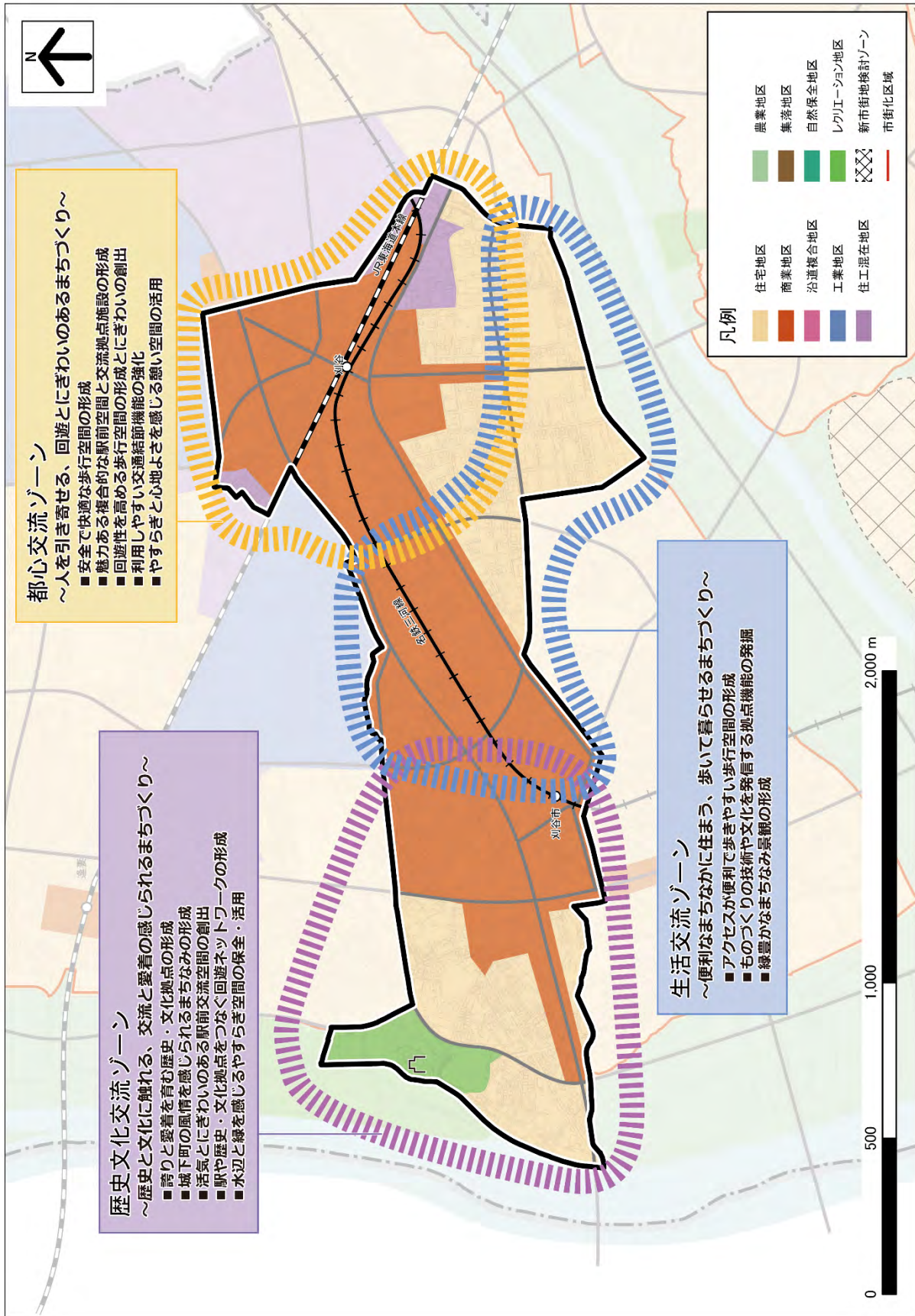


図 都市づくり方針図(中心市街地地区)

第4章 計画の実現に向けて

1 計画の実現に向けた方針

1 都市づくりの推進

本市を取り巻く社会経済情勢の変化に対応しつつ、持続的な発展につながるよう、様々な取組を行いながら計画的に都市づくりを進めます。

■都市計画などの決定・変更

都市計画マスタープランは、土地利用、都市施設及び市街地開発事業など個々の都市計画の指針となるものであり、今後は、本計画に基づきながら、必要に応じて都市計画の決定・変更や関連計画の策定・見直しを行うとともに、個別の事業を推進します。

■立地適正化計画の活用

立地適正化計画は、都市再生特別措置法の規定により都市計画マスタープランの一部とみなされるものであり、本計画に位置づける多機能集約・連携型都市構造の実現に向けては、立地適正化計画における都市機能誘導施策や居住誘導施策の実施、届出制度の適切な運用などを引き続き活用します。

■柔軟な推進体制

主要な道路や河川、鉄道、産業誘致など広域的な連携が必要な施策の実施については、国や県をはじめとする関係機関と調整を図りながら、迅速かつ適切な推進をめざします。また、多様なニーズに対応するため、分野横断的で柔軟な庁内体制づくりに努めながら、施策を推進します。

■民間活力をいかした都市づくり

効果的かつ効率的な都市づくりの推進にあたっては、選択と集中による集約型の都市づくりを進めることに加え、道路や公園、広場をはじめとする公共空間を活用した民間主体のエリアマネジメント活動の取組や民間の資金・ノウハウをいかしたPPP/PFIの導入、新たな技術の活用などについて検討します。

2 情報の共有

都市計画マスタープランは、めざすべき都市の将来像を明確化するものであるとともに、この将来像の実現に向けては、市民や事業者、行政などが本計画の内容を共有することが大切です。このため、ホームページや広報誌の活用などにより本計画の積極的な情報発信に努め、都市づくりの方向性や分野別の方針などの情報を共有します。

3 市民参加・協働による推進

ライフスタイルや価値観の多様化に伴い、地域課題も複雑化しており、行政のみでは解決することが困難になりつつあります。そこで、これまで以上に、市民や事業者、各種団体などの各主体と行政が都市づくりの方向性を共有し、互いに地域社会における役割を「自分ごと」として捉え、協力・連携していくことが大切です。このため、都市づくりに関する施策の立案や事業計画の検討にあたっては、対話やワークショップ手法を活用して市民などが参加することのできる機会を充実するとともに、積極的に情報を発信するなど、市民参加を促進します。

4 新しい取組

これからの都市づくりは、量的拡大のインフラ整備ではなく、道路や公園、広場などの整備された公共空間や魅力的な地域資源を有効に活用していく考え方が重要です。この考え方のもと、本市においては以下の取組を推進します。

■ウォーカブルな都市づくり

都市拠点である中心市街地においては、さらなるにぎわいや交流を創出するため、人が快適に移動できることに加え、滞在・交流ができ、居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成をめざし、公共空間を人中心の空間へ転換する「ウォーカブルな都市づくり」を推進します。

この推進にあたっては、市民や事業者、各種団体が公共空間でどう過ごし、どう活動したいかという思いを官民が共有しつつ、民間の取組を後押しします。その際は、街路や公園をはじめとする公共空間をイベントスペースとして利用できるようにするなど柔軟な対応を検討します。



図 公共空間の活用イメージ

■できることから始める取組

公共空間の活用にあたっては、周辺住民や地権者の同意、法制度上の問題など、多くの課題が生じることが予想されます。こうした課題を全て解決するには長い時間を要し、迅速に進まないことが多いため、地元の高まりを見極めながら小さな規模であっても、できることから取組を進めていくことが必要です。

このため、官民が地区のビジョンや課題を共有しつつ、社会実験などの柔軟な取組を行いながら本格運用に向けた検証及び必要な都市基盤施設の整備・改善を進めます。

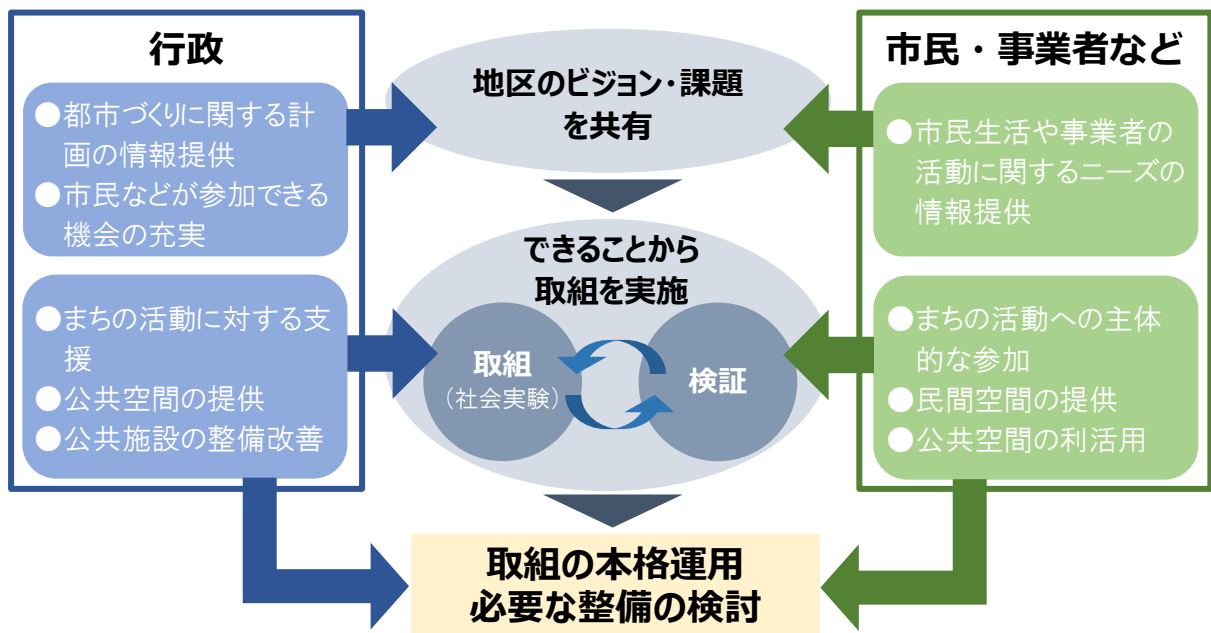


図 できることから始める取組イメージ

2 計画の進行管理

1 進行管理の方針

本計画は令和14年(2032年)を目標年次とした長期的な計画です。このため、計画の進行管理においては、計画(Plan)から実行(Do)、その効果や成果を適時評価・点検(Check)し、必要な改善(Action)を講じるという「PDCAサイクル」の考えを用いながら、実効性のある計画として推進します。

そこで、関係法令や上位計画の変更、社会経済情勢に大きな変化が生じた場合などの適切な時期に、計画に定めた都市づくりの目標の達成状況の評価・点検を行います。そのうえで、必要に応じて本計画の見直しを行います。

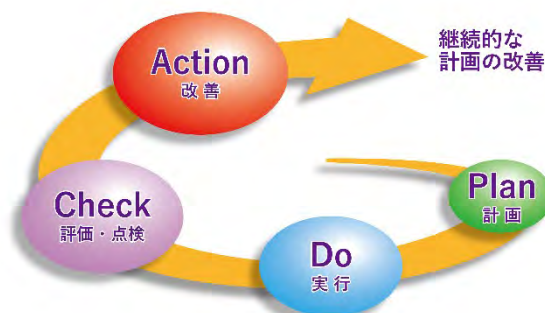


図 PDCAサイクルのイメージ

2 評価指標

本計画の評価・点検を行うにあたっては、総合計画や市民意識調査などと整合を図りながら、全体構想で定めた4つの都市づくりの目標に関連するものを評価指標として設定します。

表 評価指標

都市づくりの目標	指標	現状値	目標値
目標1 多様な機能が 便利に使える 都市づくり	快適で便利な住環境が整備されていると思う市民の割合	82.1% (2022年)	84.2% (2032年)
	市街化区域のDIDの人口密度	59.6人/ha (2020年)	59.9人/ha (2032年)
目標2 にぎわいや 活気にあふれた 都市づくり	刈谷駅周辺は活気や魅力があると思う市民の割合	66.3% (2022年)	68.0% (2032年)
	産業が活発であると思う市民の割合	94.0% (2022年)	95.0% (2032年)
目標3 暮らし続けたい 都市づくり	住み続けたいと思っている市民の割合	88.1% (2022年)	90.0% (2042年)
	車や自転車などで移動しやすいと思う市民の割合	67.4% (2022年)	70.1% (2032年)
目標4 歴史・文化を 育み、環境を守る 都市づくり	緑や自然を身近に感じることができると思う市民の割合	71.2% (2022年)	78.4% (2032年)
	郷土の歴史や文化に触れていると感じる市民の割合	16.4% (2022年)	28.0% (2032年)

※指標、現状値、目標値は総合計画から引用。

※DIDとは、人口集中地区のことを指し、本市においてはおおむね市街化区域の範囲と一致しています。

参考資料

1 用語解説

用語	解説
あ行	
IoT	Internet of Things の略。コンピュータなどの情報・通信機器だけでなく、世の中に存在する様々な物体(モノ)に通信機能を持たせ、インターネットに接続したり相互に通信したりすることにより、自動認識や自動制御、遠隔計測などを行うこと。
ICT	Information and Communication Technology の略。情報や通信に関連する科学技術の総称で、特に、電気、電子、磁気、電磁波などの物理現象や法則を応用した機械や器具を用いて情報を保存、加工、伝送する技術のこと。
ITS	Intelligent Transport Systems の略で、高度道路交通システムのこと。道路交通の安全性、輸送効率、快適性の向上などを目的に、最先端の情報通信技術などを用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムの総称。
アクセス	道路や交通機関を用いて、ある地点や施設へ到達すること。
インフラ	道路、鉄道、公園、上下水道、河川など、生活や経済活動の基盤を形成する施設。インフラストラクチャー(infrastructure)の略。
AI	Artificial Intelligence の略。人間にしかできなかったような高度に知的な作業や判断について、コンピュータを中心とする人工的なシステムにより行えるようにした技術のこと。今後、より高度で自律的な制御システムの進展により、様々な社会課題の解決が期待されている。
オープンスペース	公園、広場、河川、農地など、建物に覆われていない土地、あるいは敷地内の空地の総称。
温室効果ガス	「温暖化ガス」とも呼ばれ、二酸化炭素やメタンに代表される、地上から放出された熱を吸収して、地球の気温上昇の原因となるガスのこと。
か行	
開発圧力	急激な人口増加に伴い、あるいは無秩序に開発行為が行われることにより、市街化が拡大するようなおそれのある開発の兆候。
開発許可	都市計画法による、開発行為をしようとする者が受けなければならない許可のこと。
観光入込客数	県内観光レクリエーション資源・施設における利用者数のこと。
既存(の)ストック	既に整備済みの都市施設(道路、公園など)など。
基盤整備	道路、鉄道、上下水道、エネルギー供給施設、通信施設、公園といった、市民の生活や産業活動を支える都市施設を整えること。
協働	複数の主体が、何らかの目標を共有し、ともに力を合わせて活動すること。
緊急輸送道路	災害時に必要な救助、消防活動及び緊急物資を運ぶための道路。
区域区分	無秩序な市街地の拡大による環境悪化の防止、計画的な公共施設整備による良好な市街地の形成などの観点から、都市計画区域を「市街化を促進する区域(市街化区域)」と、「市街化を抑制する区域(市街化調整区域)」に区分すること。

用語	解説
クオリティオブライフ	生活の質のこと。
CASE	自動車を取り巻く社会と技術の変化として挙げられる、Connected(コネクテッド)、Autonomous/Automated(自動化)、Shared(シェアリング)、Electric(電動化)を総称するもの。
広域交通体系	道路、鉄道、空港などにより構成され、広い範囲の移動を目的とした交通網のこと。
公共公益施設	教育施設、医療施設、社会福祉施設、市役所などの地域住民の共同の福祉又は利便のために必要な施設。
交通結節点	異なる交通手段(場合によっては同じ交通手段)を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設。駅や駅前広場など。
交通弱者	自動車中心社会において移動を制約される人、交通事故の際に、自動車に対してより大きな被害を受けやすい子供や高齢者などの歩行者。
交通需要マネジメント(TDM)	Transportation Demand Management。車の利用者の交通行動の変更を促すことにより、道路交通混雑を緩和する手法の体系。円滑な交通流動の実現により、環境の改善、地域の活性化も図られる。
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。
コミュニティ	地域社会。共同体意識を持って同じ地域で生活を営む人々の集団。
コンパクト・プラス・ネットワーク	人口減少・高齢化が進む中、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業などの生活機能を確保し、安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めること。
コンパクトシティ	都市中心部にさまざまな機能を集めることによって、相乗的な経済交流活動を活発化させ、持続可能な暮らしやすさを実現する都市構造のこと。
さ行	
市街化区域	都市計画区域内で、既に市街地を形成している区域およびおおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。
市街化調整区域	都市計画区域内で、市街化を抑制する区域。
市街地開発事業	一定のエリアを区切って、そのエリア内で公共施設の整備と宅地の開発を総合的な計画に基づいて一体的に行うもの。土地区画整理事業、工業団地造成事業、市街地再開発事業など、都市計画法第 12 条第 1 項に定義されている事業が該当。
自動車分担率	自動車のトリップ数が全交通手段のトリップ数に占める割合。(トリップとは、人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をいう。)
市内総生産	1年間に市町村内の経済活動によって新たに生み出された付加価値の総額。
市民緑地	都市緑地保全法に基づき、地方公共団体もしくは緑地管理機構が、都市計画区域内における 300 m ² 以上の土地について、土地所有者との契約により市民緑地を設置・管理し、一定期間住民の利用に供する制度。
集約型都市構造	主要駅周辺などの中心市街地や生活の拠点となる地区に都市機能が集約され、その周辺や公共交通沿線に多くの人が居住するとともに、各拠点間のアクセス利便性が高い都市構造。
親水空間	水や川に触れることで水や川に対する親しみを深めることができる場所。

用語	解説
スーパー・メガリージョン	東京・名古屋・大阪の三大都市圏がリニア中央新幹線によってつながり、高速交通ネットワーク整備がもたらす巨大経済圏のこと。
スマートインターチェンジ	高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置され、通行可能な車両(料金の支払い方法)を、ETCを搭載した車両に限定しているインターチェンジのこと。
生活機能	日常生活に必要な身近な機能。
生産緑地地区	市街化区域内の保全する農地として、その農業生産活動に裏付けられた緑地機能に着目し、公害や災害の防止、農林漁業と調和した都市環境の保全などに役立つ農地等を計画的に保全し、良好な都市環境の形成を図るため定めているもの。
製造品出荷額等	製造品出荷額、加工賃収入額、その他収入額及び製造工程から出たくず及び廃物の出荷額の合計。
生物多様性	生きものたちの豊かな個性とつながりのこと。生物多様性条約では、生態系・種・遺伝子という3つのレベルでそれぞれ多様性があるとしている。
総合治水対策	急激な都市化に伴う雨水流出量の増大などに対して、治水上の安全を確保するため、治水施設の整備だけでなく、流域の開発計画や土地利用計画との有機的な連携・調整を視野に入れた総合的な治水対策のこと。
た行	
対流	多様な個性を持つ様々な地域が相互に連携して生じる地域間のヒト、モノ、カネ、情報の双方向の活発な動きのこと。
多核連携型のネットワーク	複数の拠点(核)が公共交通などにより結ばれ相互に補完しあうことで都市全体の暮らしやすさを維持する都市の形態。
地区計画制度	都市計画法に基づき、住民の生活に身近な「地区」を単位として、道路、公園などの施設の配置や、建築物の建て方などについて、地区特性に応じてきめ細やかなルールを定めるまちづくりの計画。
超高齢社会	65歳以上の人々が総人口に占める割合のことを高齢化率といい、この高齢化率が21%を超える社会のこと。
調整池	洪水、雨水を一時的に貯留して、出水量が最大になるピーク時の流量を調節・調整する施設。
DID	Densely Inhabited District の略。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が該当する。
定住自立圏	中心市と近隣市町村が、自らの意思で1対1の協定を締結することにより形成された圏域。各圏域において生活機能の強化、結びつきやネットワークの強化、圏域マネジメント能力の強化が求められ、地方都市への定住促進が期待される。
低炭素化	温室効果ガスの排出量を抑えること。
電線類地中化	電線及び関連施設を地中に埋没すること。
特定都市河川流域	都市部を流れる河川の流域において、浸水被害の防止のための対策の推進を図るために愛知県知事が指定するもの。

用語	解説
都市機能	病院、総合福祉センター、子育て総合支援センター、大学、文化ホール、大型小売店、市役所など、市内外から利用が想定される広域的な機能。
都市基盤施設	道路や公園、下水道など都市活動や生活の基盤となる施設。
都市経営	主に社会基盤(インフラ)の整備や維持管理、各種公共的サービスの提供などを行うこと。
都市計画区域	都心の市街地から郊外の農地や山林のある田園地域に至るまで、人や物の動き、都市の発展を見通し、地形などからみて、一体的都市として捉える必要がある区域。
都市計画道路	都市計画法に基づき計画された道路。
都市公園	都市公園法に基づく、公園又は緑地。
都市施設	道路、鉄道、公園、緑地、上下水道、エネルギー供給施設、河川、学校、病院など、都市の骨格を形成し、円滑な都市活動を確保し、良好な都市環境を保持するための施設の総称。都市計画法第 11 条に定義されている。
都市的土地利用	主として都市における生活や活動を支えるため、人為的に整備、開発された住宅地、工業用地、事務所・店舗用地、一般道路などによる土地利用のこと。
都市農業	都市農業振興基本法第2条では「市街地及びその周辺の地域において行われる農業」と規定されている。消費地に近いという利点をいかした新鮮な農産物の供給といった生産面での重要な役割のみならず、身近な農業体験の場の提供や災害に備えたオープンスペースの確保、潤いや安らぎといった緑地空間の提供など、多面的な役割を果たすもの。
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。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ことが大きな特色。
な行	
南海トラフ地震	駿河湾から日向灘沖にかけてのプレート境界を震源域としておおむね 100 年から 150 年間隔で繰り返し発生してきた大規模地震。前回の南海トラフ地震(昭和東南海地震(1944 年)及び昭和南海地震(1946 年))が発生してから 70 年以上が経過した現在では、次の南海トラフ地震発生が切迫してきている。
は行	
バリアフリー	段差や仕切りをなくすなど、高齢者や障害者が日常生活をおくるうえで不慣れた障害となっていること(バリア)を除去(フリー)し、全ての人が安心して暮らせる環境をつくること。
PPP/PFI	Public Private Partnership/Private Finance Initiative の略で、PPPは公民が連携して公共サービスの提供を行うこと。PFIはPPPの代表的な手法の一つで、公共施設などの建設、維持管理、運営などを民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法のこと。
風致地区	都市の風致を維持するために、樹林地、丘陵地、水辺地などの良好な自然的景観に富んでいる区域などを都市計画法によって定めた地区。

用語	解説
平均有効宅地率	県内の工業系として市街化区域編入した地区の事例による道路・調整池などの公共用地を除いた宅地として土地利用することが可能な面積の割合。
保水機能	農地や森林土壌が、流域内において雨水を一時的に浸透・貯留する機能。
ま行	
MaaS	Mobility as a Service の略であり「マース」と読む。ICTを活用することで、公共交通か否か、またその運営主体にかかわらず、マイカー以外の全ての交通手段によるモビリティ(移動)を1つのサービスとして捉える新たな概念のこと。
まちなか居住	鉄道駅周辺など、都市の中心市街地(まちなか)に住むこと。市街地の郊外拡大によって生じた中心市街地の人口減少など「空洞化」の問題に対応して人口の回復を図れること、また交通の便がよいため高齢者や子育て世代などが暮らしやすいこと、さらには郊外部の環境負荷を軽減したり社会資本の投資を都心に集中することにより投資効率を高められることなどのメリットがあるとされる。
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となること。
モビリティ・マネジメント(MM)	Mobility Management。日常生活の移動手段について、過度に自動車に頼らず、公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用するよう自発的な転換を促す交通施策を展開していく取組のこと。
や行	
遊水機能(池)	河川沿いの田畑などにおいて、雨水や河川の水を流入し、一時的に貯留する機能(池)のこと。
ユニバーサルデザイン	「全ての人のためのデザイン」を意味し、文化・言語・国籍や年齢・性別などの違い、障害の有無などを問わずに利用できることをめざした建築・製品・情報などの設計(デザイン)のこと。
容積率	建築物の延べ面積の敷地面積に対する割合。
ら行	
立地適正化計画	市町村が都市全体の観点から作成する、居住機能や福祉・医療・商業などの都市機能の立地、公共交通の充実などに関する包括的なマスタープラン。
緑被率	任意の地域や地区における緑被地(樹木・芝・草花などで覆われた土地の部分)の占める割合。地域の緑化や環境計画の策定を図るうえで、重要な指標。

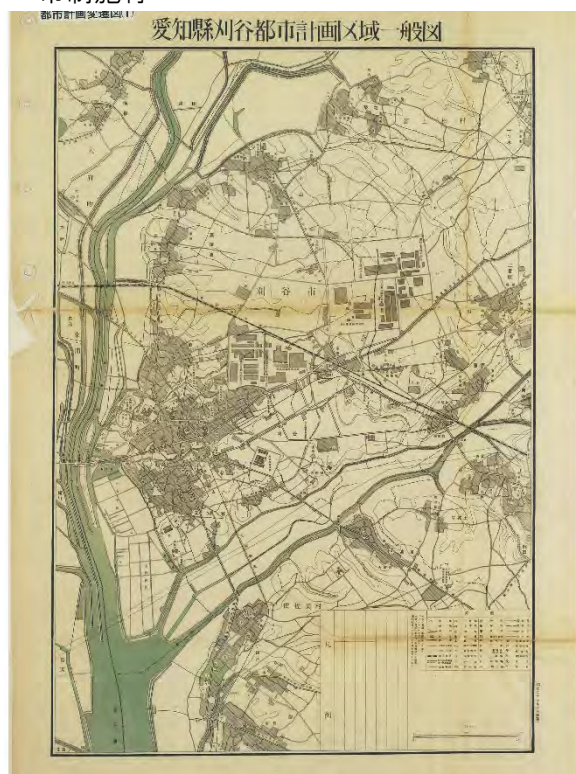
2 都市計画区域、市街化区域、用途地域の指定の変遷

告示年月日	面積	摘要
昭和9年(1934年) 5月15日	1,519ha (都市計画区域面積)	旧都市計画法により、都市計画区域を刈谷町に指定 (昭和8年旧都市計画法適用の全国拡大(市の全部及び市に準ずる町村))
昭和25年(1950年) 4月1日		市制施行(刈谷町→刈谷市)
昭和29年(1954年) 11月18日	792ha (用途地域指定面積)	用途地域(4用途)を指定
昭和30年(1955年) 4月1日	5,052ha (都市計画区域面積)	都市計画区域を合併により拡大 (昭和30年4月富士松村及び依佐美村の一部を合併)
昭和39年(1964年) 12月7日	2,274ha (用途地域指定面積)	北部及び南部地域を住居・工業地域として追加し、土地 区画整理事業施行地区(北刈谷)を住居地域に拡張
昭和41年(1966年) 3月16日	2,186ha (用途地域指定面積)	国鉄東刈谷駅新設により、土地利用計画を再検討し工 業地域から住居地域へ変更
昭和42年(1967年) 8月12日	2,332ha (用途地域指定面積)	南部地域において、住宅による市街化傾向があり、土地 利用を再検討し工業地域から住居地域へ追加変更
昭和44年(1969年) 5月9日	2,120ha (用途地域指定面積)	土地改良事業施行に伴い、土地利用計画を再検討し住 居・工業地域を変更
昭和44年(1969年) 12月24日	5,074ha (都市計画区域面積 刈谷市分)	新都市計画法により、刈谷市、安城市、碧南市、知立市 及び高浜市の各市域全域を衣浦東部都市計画区域に 変更 (昭和43年(新)都市計画法制定)
昭和45年(1970年) 11月24日	2,240 ha (市街化区域面積)	市街化区域を指定(当初線引き)
昭和46年(1971年) 2月15日	2,240 ha (用途地域指定面積)	市街化区域の指定に伴う用途地域の変更
昭和47年(1972年) 11月29日	2,240 ha (用途地域指定面積)	都市計画法及び建築基準法の改正に伴い、新用途地 域に指定替え(4用途から8用途へ変更)(昭和45年 建築基準法の改正)
昭和53年(1978年) 9月1日	2,266 ha (市街化区域面積)	市街化区域を拡大(第1回線引き見直し)
昭和53年(1978年) 9月1日	2,266 ha (用途地域指定面積)	線引き見直しに伴い、用途地域(工業・工業専用地域) を変更
昭和54年(1979年) 12月21日	2,266 ha (用途地域指定面積)	用途地域の指定方針の改正及び土地利用変化に対し、 良好な生活環境を有する健全な市街地形成のため用途 地域を変更
昭和59年(1984年) 2月22日	2,329 ha (市街化区域面積)	市街化区域を拡大(第2回線引き見直し)
昭和59年(1984年) 2月22日	2,329 ha (用途地域指定面積)	線引き見直しに伴い、用途地域(第1種住居専用・工業 地域)を変更
昭和60年(1985年) 4月15日	2,329 ha (用途地域指定面積)	都市環境の保全と向上及び土地利用変化へ対応する ため用途地域(住居地域から第2種住居専用地域)を変更

告示年月日	面積	摘要
昭和 63 年(1988 年) 7 月 25 日	2,329 ha (用途地域指定面積)	土地利用変化への対応に伴い、用途地域(第1種住居 専用地域から住居地域)を変更
平成3年(1991 年) 2 月 27 日	2,344 ha (市街化区域面積)	市街化区域を拡大(第3回線引き見直し)
平成3年(1991 年) 2 月 27 日	2,344 ha (用途地域指定面積)	線引き見直しに伴い、用途地域(住居地域)を変更
平成8年(1996 年) 2 月 2 日	2,344 ha (用途地域指定面積)	都市計画法及び建築基準法の改正に伴い、新用途地 域に指定替え(8用途から準住居地域を除く11用途へ 変更)(平成4年 都市計画法・建築基準法の改正)
平成 12 年(2000 年) 10 月 31 日	2,344 ha (市街化区域面積)	市街化区域を見直し(第4回線引き見直し)
平成 12 年(2000 年) 10 月 31 日	2,344 ha (用途地域指定面積)	線引き見直しに伴い、用途地域を変更
平成 14 年(2002 年) 3 月 15 日	2,344 ha (用途地域指定面積)	土地利用変化への対応に伴い、用途地域(第1種中高 層住居専用地域における容積率)を変更
平成 14 年(2002 年) 12 月 27 日	2,344 ha (用途地域指定面積)	都市計画法及び建築基準法の改正に伴い、一部の用 途地域について適切な建蔽率を定めるため変更 (平成 12 年 都市計画法・建築基準法の改正)
平成 15 年(2003 年) 4 月 4 日	2,344 ha (用途地域指定面積)	市街地再開発事業の決定に伴い、土地利用計画を再 検討し用途地域(準工業地域から商業地域)を変更
平成 16 年(2004 年) 3 月 9 日	2,344 ha (用途地域指定面積)	土地利用計画及び都市施設整備状況に伴い、用途地 域(第1種住居地域から近隣商業地域)を変更
平成 18 年(2006 年) 2 月 28 日	2,344 ha (用途地域指定面積)	土地利用計画及び都市施設整備状況に伴い、用途地 域(第1種低層住居専用地域における建蔽率、容積率) を変更
平成 22 年(2010 年) 12 月 24 日	5,045 ha (都市計画区域面積 刈谷市分)	都市計画区域再編に伴い、西三河都市計画区域に変 更
平成 22 年(2010 年) 12 月 24 日	2,347 ha (市街化区域面積)	市街化区域を見直し(第5回線引き見直し)
平成 22 年(2010 年) 12 月 24 日	2,347 ha (用途地域指定面積)	線引き見直しに伴い、用途地域(第1種中高層住居専 用地域・工業地域)を変更
平成 25 年(2013 年) 3 月 27 日	2,347ha (用途地域指定面積)	快適で魅力とにぎわいのある駅前空間の形成を図るため 用途地域(近隣商業地域から商業地域)を変更
令和4年(2022 年) 12 月 26 日	2,347ha (用途地域指定面積)	良好な操業環境の確保と産業基盤の確立を図るため、 魅力とにぎわいある市街地の形成を図るため用途地域 (第1種住居地域から工業地域、商業地域における容積 率)を変更

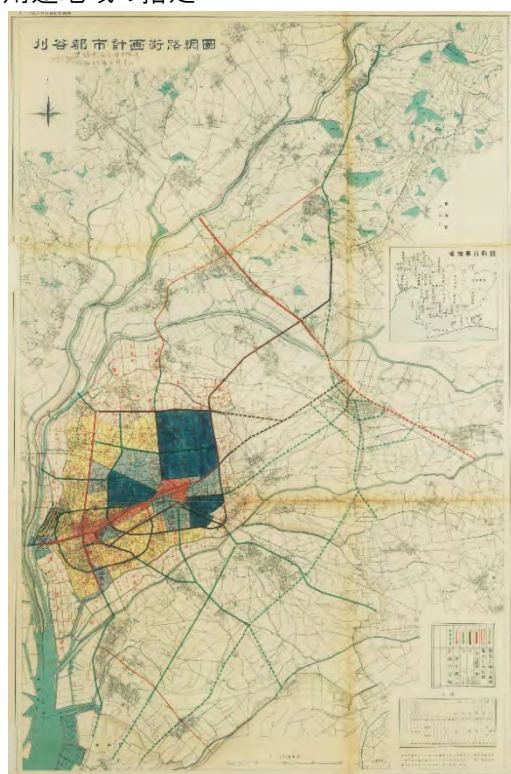
※都市計画区域は行政区域を対象範囲としており、上表の都市計画区域面積は告示時点の行政区域面積を表示しています。なお、令和2年(2020年)全国都道府県市区町村別面積調べ(国土交通省国土地理院:令和2年(2020年)1月1日時点)では、刈谷市分5,039haとなっています。

①昭和 25 年（1950 年）4 月
市制施行



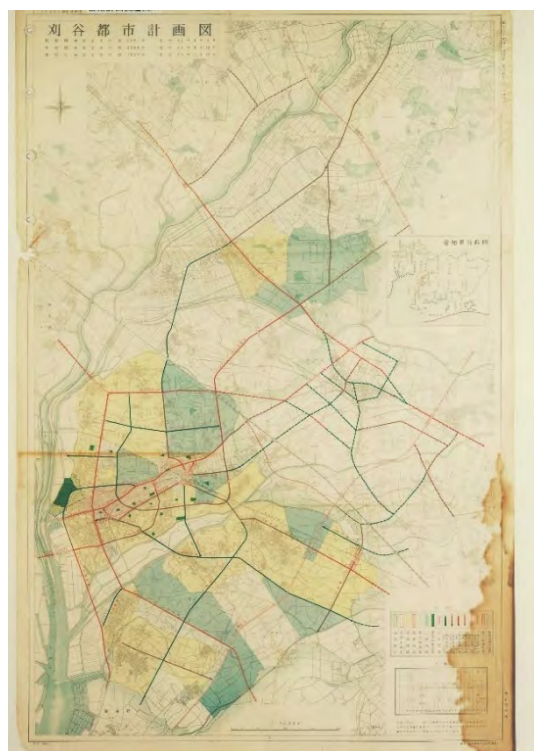
昭和 27 年(1952 年)作成図面

②昭和 29 年（1954 年）11 月
用途地域の指定



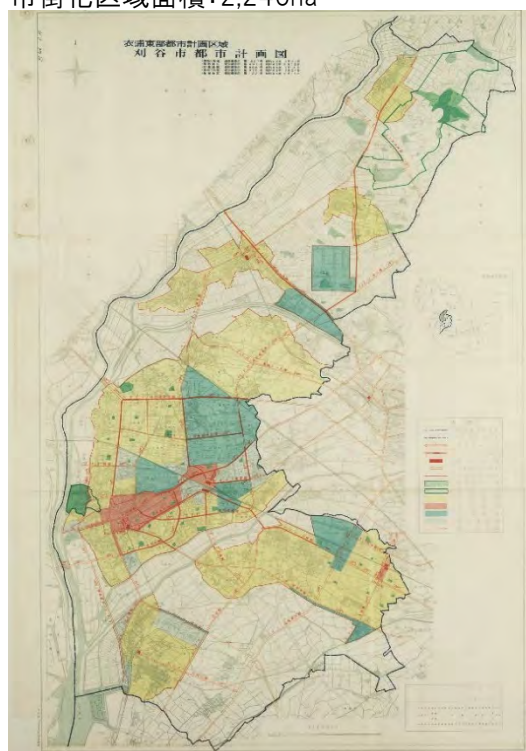
昭和 35 年(1960 年)3月作成図面

③昭和 42 年（1967 年）8 月
用途地域の変更



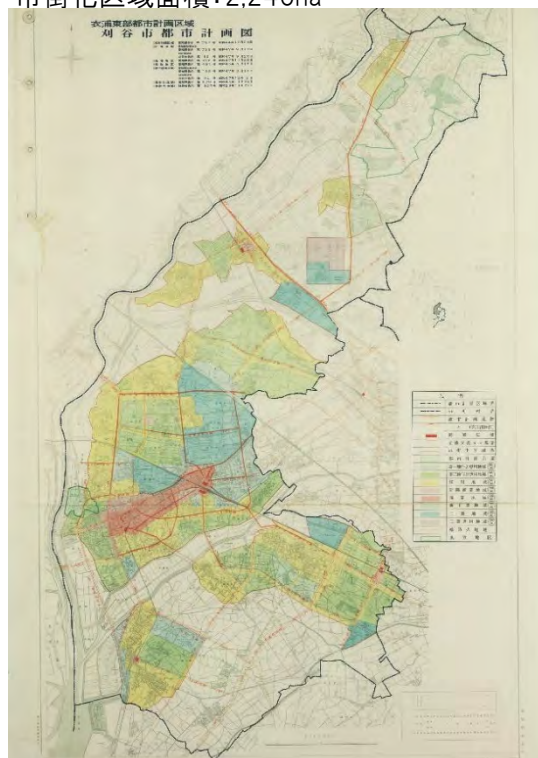
昭和 42 年(1967 年)8月作成図面

④昭和 46 年（1971 年）2 月
用途地域の変更
市街化区域面積:2,240ha



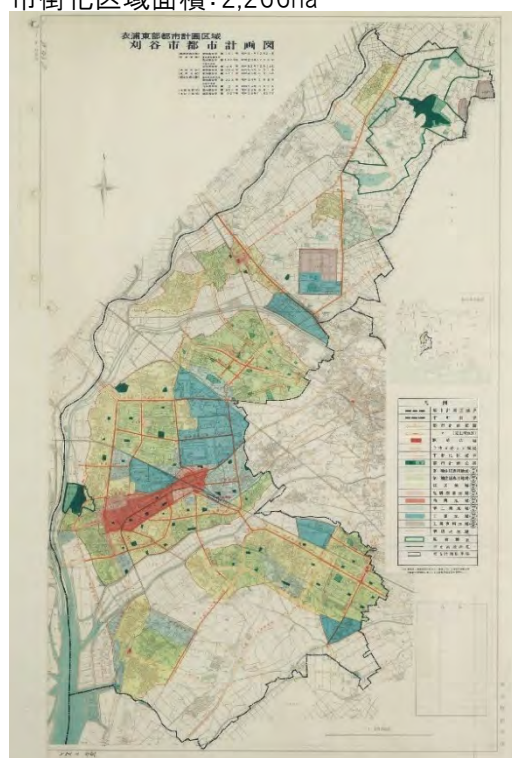
昭和 46 年(1971 年)8月作成図面

⑤昭和47年(1972年)11月
用途地域が4用途から8用途へ制度変更
市街化区域面積:2,240ha



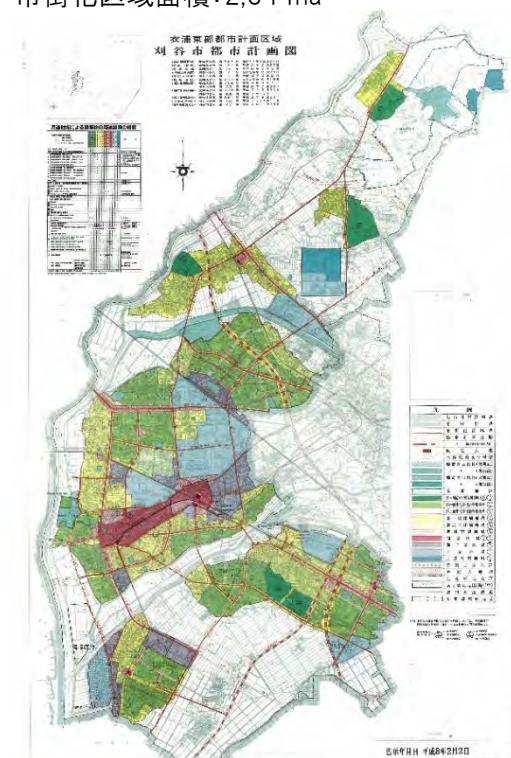
昭和47年(1972年)12月作成図面

⑥昭和53年(1978年)9月
用途地域の変更
市街化区域面積:2,266ha



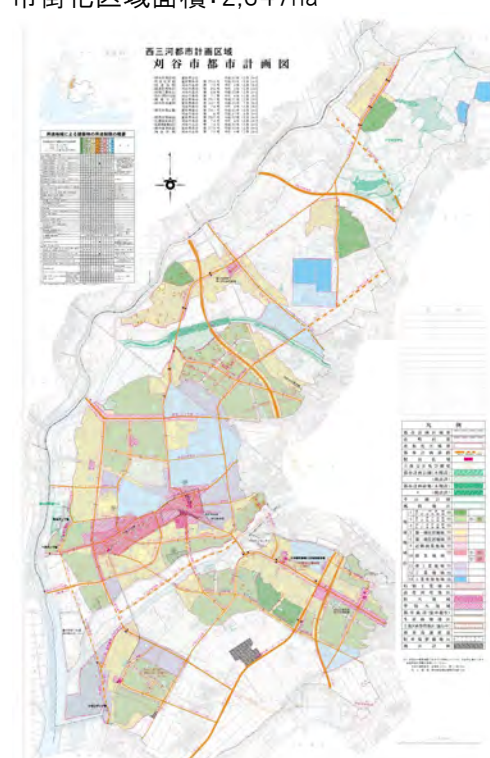
昭和54年(1979年)4月作成図面

⑦平成8年(1996年)2月
用途地域が8用途から12用途へ制度変更
市街化区域面積:2,344ha



平成8年(1996年)2月作成図面

⑧令和4年(2022年)12月
用途地域の変更(現在の都市計画の状況)
市街化区域面積:2,347ha



令和5年(2023年)4月作成図面

3 都市計画マスタープランの変遷

刈谷市都市計画マスタープラン(第1次) 平成8年(1996年)策定

策定の趣旨

平成4年の都市計画法の改正により「市町村の都市計画に関する基本的な方針」(法第18条の2)となる都市計画マスタープランの策定が義務づけられたため、「整備、開発又は保全の方針」や基本構想・基本計画などの上位計画を踏まえて、本市の都市の将来像や土地利用を明らかにするとともに、各地域ごとのまちづくりの方針を定めることにより、本市における都市計画の総合的な指針としての役割を果たすものとして定められた。

都市づくりの理念

緑や水辺空間あるいは文化財など独自の資源の保全に努めながら、産業技術都市としてより活発な都市をめざす一方、都市基盤の整備による安全で快適な住環境を創出し、人、技術、情報など様々な交流により新たな文化が創造される魅力あふれる都市づくりを進める。

都市づくりの目標

- ① 自然・歴史等の資源を生かした潤いある都市づくり
- ② 工業都市としての特性を生かした都市づくり
- ③ 都市環境の整ったゆとりある快適な都市づくり
- ④ 都市機能の均衡による魅力ある都市づくり
- ⑤ 市民スポーツの活発な都市づくり

将来都市構造

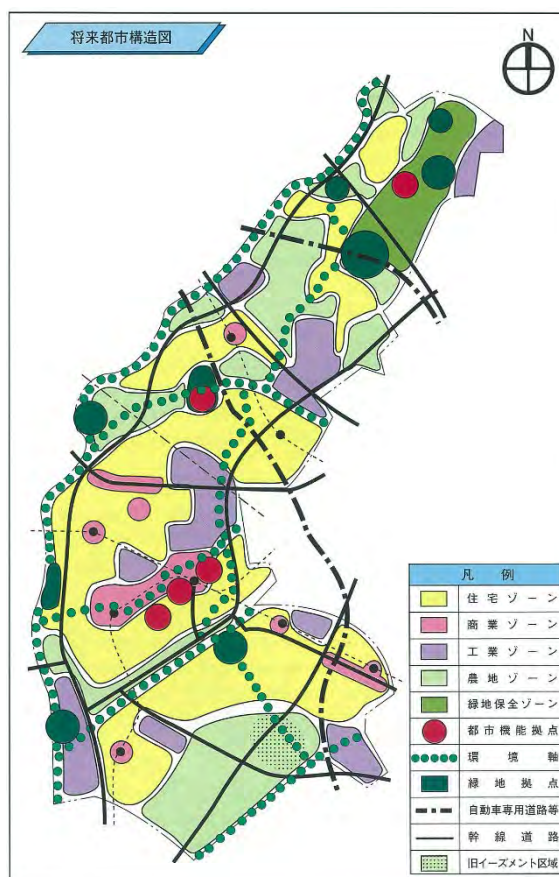
刈谷駅から刈谷市駅周辺の中心商業核を本市の中核とし、その他の鉄道駅周辺や幹線道路沿道等を近隣商業核とします。住宅地はそれらの商業核を取り巻くように配置し、住宅地の拡大方向は周辺の市街地との一体化をめざす方向とします。また、工業地の拡大については住環境への影響に配慮し、主に市街地の外郭部とします。

さらに、市街地の拡大に当たっては、保水・遊水機能も有する優良農地や井ヶ谷丘陵地一帯の樹林地等の保全すべきゾーンとの整合を図ります。

交通軸については、南北に細長い市域にはしご状に配置した幹線道路により、都市交通の円滑な処理をめざすとともに、震災・火災時等の延焼防止や避難路の確保、緊急活動の円滑化を図ります。

環境軸は、河川沿いの水辺空間等を活用しながら、徒歩及び自転車等による快適な移動空間となる緑道等で構成し、大規模な公園等の緑地拠点を結びながら市全域にわたるネットワーク化を図ります。なおこれらは災害時の避難路、避難地としての機能も有しており、適切な整備により防災機能の強化を図ります。

将来都市構造図



刈谷市都市計画マスタープラン(第2次) 平成 16 年(2004 年)3月策定

策定の趣旨

平成 12 年の都市計画法の改正及び刈谷市総合計画の改定等を背景に、刈谷市都市計画マスタープラン(第1次)における基本的な方針は継承しつつ、所要の見直しを行った。

都市づくりの理念

緑や水辺空間あるいは文化財等の独自の資源の保全に努めながら、産業技術都市としてより活発な都市をめざす一方、中心市街地等の有効・高度利用や都市基盤の整備による安全で快適な住環境を創出し、人、技術、情報等の様々な交流により新たな文化が創造される魅力あふれる都市づくりを進める。

都市づくりの目標

- ① 自然・歴史等の資源をいかした潤いある都市づくり
- ② 工業都市としての特性をいかした都市づくり
- ③ 都市環境の整ったゆとりある快適な都市づくり
- ④ 都市機能の均衡によるコンパクトで魅力ある都市づくり
- ⑤ 市民スポーツの活発な都市づくり
- ⑥ 災害に強い安全な都市づくり

将来都市構造

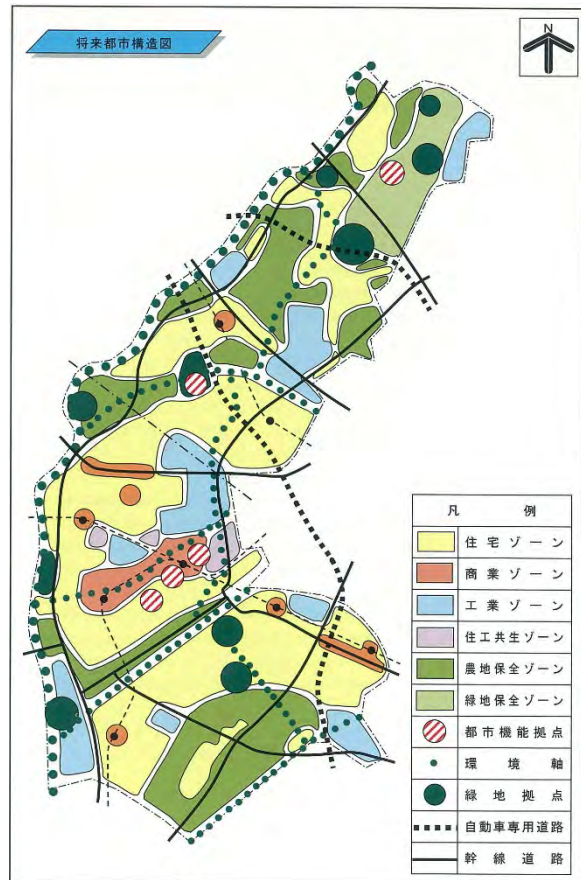
刈谷駅から刈谷市駅周辺を中心商業核を本市の中核とし、その他の鉄道駅周辺や幹線道路沿線等を近隣商業核とし、これらの商業系ゾーンは有効・高度利用を図ります。住宅地はそれらの商業核を取り巻くように配置し、住宅地の拡大方向は周辺の市街地との一体化をめざす方向とします。また、市街地中心部に配置する住工共生ゾーンは、居住環境と操業環境との共生を図り活気に満ちた市街地をめざします。工業地の拡大については、住環境への影響に配慮し、主に市街地の外郭部とします。

さらに、市街地の拡大にあたっては、保水・遊水機能も有する優良農地や井ヶ谷丘陵地一帯の樹林地等の保全すべきゾーンとの整合を図ります。

交通軸については、南北に細長い市域にはしご状に配置した幹線道路により、都市交通の円滑な処理をめざすとともに、震災・火災時等の延焼防止や避難路の確保、緊急活動の円滑化を図ります。

環境軸は、河川沿いの水辺空間等を活用しながら、徒歩及び自転車等による快適な移動空間となる緑道等で構成し、大規模な公園等の緑地拠点を結びながら市全域にわたるネットワーク化を図ります。なお、これらは災害時の避難路、避難地としての機能も有しており、適切な整備により防災機能の強化を図ります。

将来都市構造図



刈谷市都市計画マスタープラン(第3次) 平成 23 年(2011 年)3月策定

都市計画マスタープラン策定に向けた視点

これまでの都市計画は、高度経済成長と急激な人口増加及びモータリゼーションの進展に伴い、主に都市の量的な拡大を前提として進めてきた。しかし、高齢社会の到来や環境に配慮した生活志向などの時代潮流の変化から、本市のこれからの都市計画は、人口増加や経済成長に対応しつつ、生活に必要な機能が身近なところに確保された暮らしやすさの向上などを図る、都市の質的成長へと転換していく必要があり、これらを背景に第3次刈谷市都市計画マスタープランを策定した。

都市づくりの理念

豊かな自然や歴史・文化的資源の保全に努め、人と自然の共生空間を創出する一方で、本市の特長である産業集積の促進、機能集積による拠点の形成、良好な居住環境の創出と、人・モノ・情報の交流拡大をめざすことにより、都市活力に満ち、誰もが安心して快適に生活できる協働による魅力あふれる都市づくりを進める。

都市づくりの目標

- ① 活力あふれるものづくりのまち
- ② 快適に暮らせるまち
- ③ 環境にやさしいまち
- ④ 安全で安心して暮らせるまち

将来都市構造

刈谷駅から刈谷市駅周辺の中心市街地を都市拠点と位置づけ、まちなか居住を推進します。さらに、郊外における商業施設等の立地を抑制するとともに、行政機関や病院・学校・文化施設・高齢者向け福祉施設などの公共公益施設や商業の充実・集積、土地の有効・高度利用等により、中心市街地への来訪者を増やし、にぎわいの創出を図ります。あわせて、都市拠点周辺の住工混在ゾーンについては、住居系への転換を図ります。

その他の鉄道駅周辺や北部のバス停周辺などは、生活上に必要な公共公益施設の充実や土地の有効・高度利用等を図り、それらの拠点を取り巻くように住居ゾーンを配置することで、地域拠点を形成します。

住居ゾーンの拡大は、市街化区域内の良好な都市基盤の確保や、未利用地の積極的な活用を優先します。そのうえで、増加する人口の受け皿として、市街化区域に隣接した区域で、周辺の市街地と一体となった計画的な配置をめざします。また、工業ゾーンの拡大は、市街地内において用地の拡張が困難となっている既存事業者の敷地拡大や、新規産業の誘導、住工混在の解消に向けた工場の移転などの受け皿として、計画的な拡大を図ります。

なお、市街地の拡大にあたっては、保水・遊水機能も有する優良農地との整合を図り、安全・安心な食料供給の場として、農用地の効果的な活用・農業生産機能の保全に加え、保水、景観などの緑地機能としても、良好な自然環境の保全に配慮したうえで、取り組みます。

将来都市構造図

