



# 刈谷市中心市街地まちづくり基本計画

2018年度～2027年度





# 目次

<b>序章 はじめに</b> .....	<b>1</b>
序-1 背景と目的 .....	1
序-2 計画の位置付け .....	2
序-3 計画期間 .....	2
序-4 計画区域 .....	3
<b>第1章 中心市街地の現状と特性</b> .....	<b>4</b>
1-1 中心市街地の変遷 .....	4
1-2 中心市街地の現状 .....	8
1-3 中心市街地の特性 .....	16
<b>第2章 中心市街地のめざす姿</b> .....	<b>18</b>
2-1 「めざす姿」の設定に向けて .....	18
2-2 めざす姿 .....	19
2-3 まちなかマネジメント構想の概要 .....	21
2-4 中心市街地のまちづくりの方向性 .....	24
<b>第3章 基本的な整備方針</b> .....	<b>28</b>
3-1 都心交流ゾーン .....	28
3-2 生活交流ゾーン .....	34
3-3 歴史文化交流ゾーン .....	37
3-4 計画の推進に向けて .....	43
<b>用語解説</b> .....	<b>44</b>



# 序章 はじめに

## 序-1 背景と目的

本市の歴史を振り返ると、1533（天文2）年、水野忠政により現在の亀城公園の辺りに刈谷城が築城され、その後、当地に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。

1888（明治21）年には、東海道本線の開通に合わせて刈谷駅が設置され、1914（大正3）年には三河鉄道が開通するなど、交通の要衝として発展してきました。

大正末期には、豊田紡織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進歩を遂げてきました。

昭和30年代から50年代にかけては、城下町時代の名残のある銀座地区とその周辺地域において、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、昭和の終わり頃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。

そこで、2000（平成12）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ける約227haの区域を「中心市街地活性化区域」と位置付け、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ました。

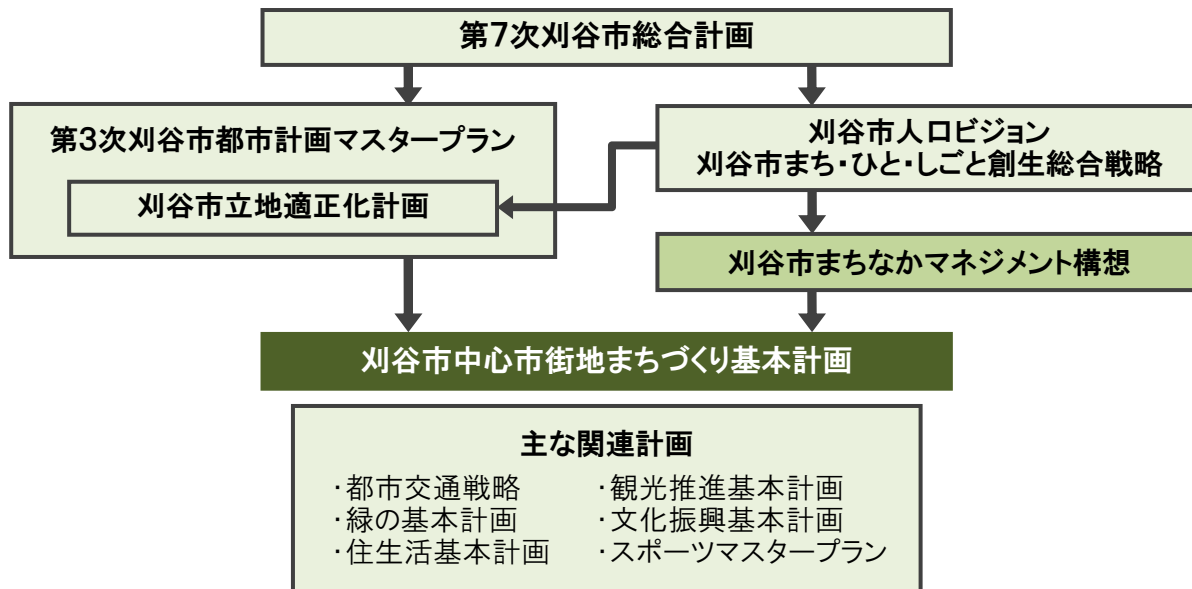
その後、「第3次刈谷市都市計画マスタープラン：2010（平成22）年度策定」においては、これらを包括する範囲を「中心市街地地区」として位置付け、魅力や活気とにぎわいの創出を図っているところです。

こうした時代の背景を経て、本市は、古くは刈谷城（城下町）を中心として、近年では刈谷駅と刈谷市駅の2つの鉄道駅を中心として発展してきており、現在、全国屈指のものづくり産業の拠点都市として、自動車関連企業の就業者をはじめ周辺市町からも多くの人々が訪れるまちとなっています。特に、刈谷駅は1日あたり約95,000人が利用する<sup>きぬうら</sup>衣浦定住自立圏の中心市の玄関口として重要な都市拠点の役割を担っています。

今後も、この中心市街地地区が将来にわたり持続可能な発展を続けるため、「刈谷市まちなかマネジメント構想：2016（平成28）年度策定」を踏まえ、新たに中長期的な視点に立ったまちづくりに関する基本的な整備方針を示す「刈谷市中心市街地まちづくり基本計画」を策定し、中心市街地のめざす姿の実現に向けて、各種事業の推進に取り組み、市民、就業者、駅利用者の方々が、「集い」、「楽しみ」、「憩い」の場となる中心市街地のさらなる魅力と回遊性の向上、活気とにぎわいの創出を図ります。

## 序-2 計画の位置付け

本計画は、下図に示す上位計画及び関連計画との連携・整合を図ります。



▲ 計画の位置付け

## 序-3 計画期間

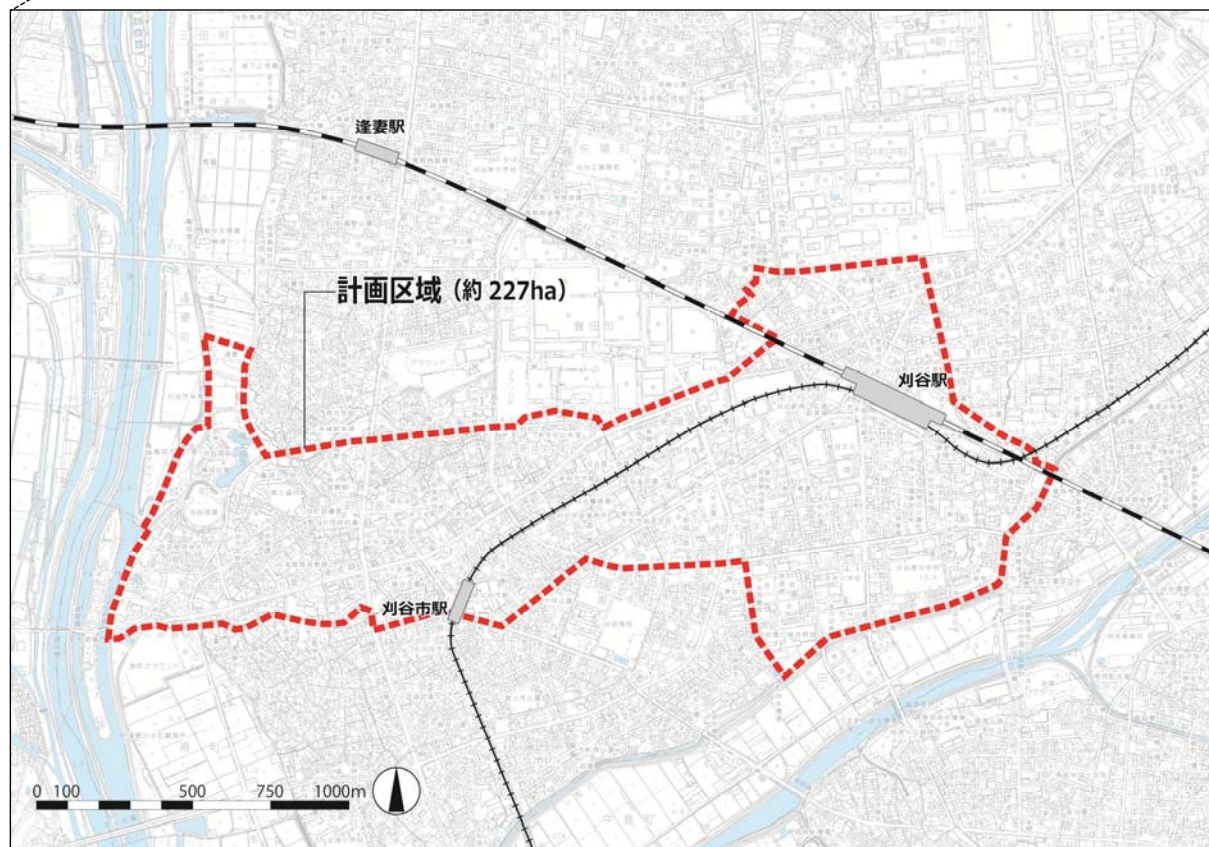
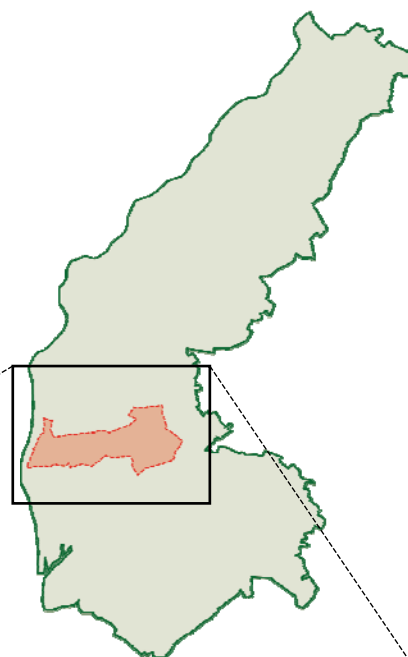
本計画の計画期間は、まちなかマネジメント構想が示す 10 年から 20 年後の将来像を見据え、2018 年度から 2027 年度までの 10 年間とします。

なお、今後の社会経済情勢の変化及び上位・関連計画との整合性を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行います。

## 序-4 計画区域

計画区域は、中心市街地活性化基本計画における「中心市街地活性化区域」、約227haとします。

この区域は、第3次都市計画マスタープランにおいて「中心市街地地区」、立地適正化計画において「都市機能誘導区域」として位置付けています。



▲ 計画区域

# 第1章 中心市街地の現状と特性

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

## 1-1 中心市街地の変遷

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

### (1)刈谷駅とその周辺

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

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

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



▲ 刈谷駅北口(1960(昭和 35)年頃)

(大正4)年に刈谷新駅-知立駅間の三河鉄道が開業しました。

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



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

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

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



▲ 刈谷駅南口(1965(昭和40)年頃)



▲ 刈谷駅南口(2010(平成22)年頃)



▲ 刈谷駅南北連絡通路(2017(平成29)年現在)

## (2) 刈谷市駅とその周辺

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



▲ 刈谷市駅(1970(昭和45)年頃)

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

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

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

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

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

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



▲ 刈谷市駅(1980(昭和55)年頃)



▲ 銀座地区周辺(1970(昭和45)年頃)



▲ 刈谷市駅周辺(1975(昭和50)年頃)

## 【刈谷城の築城】

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

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



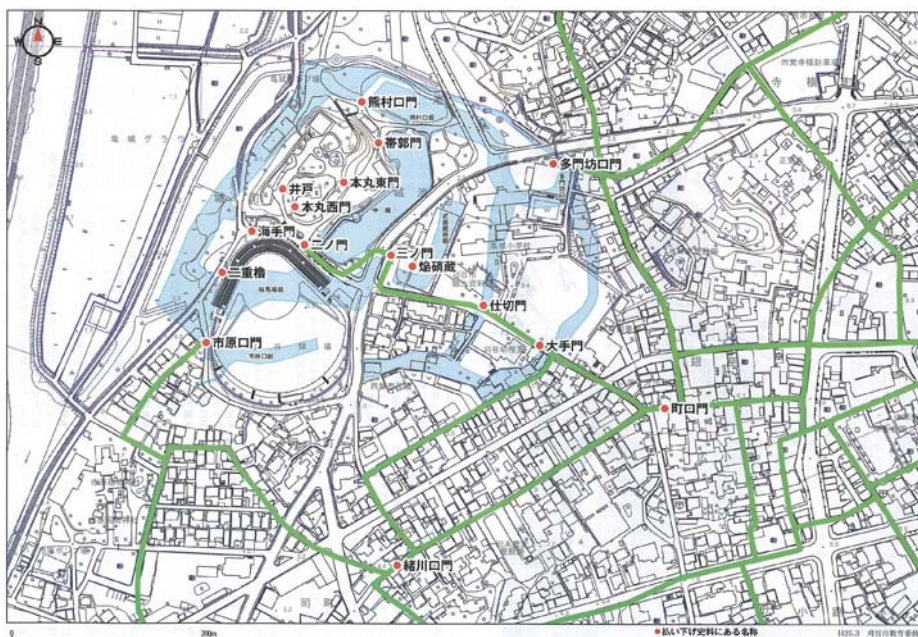
▲ 刈谷古城と刈谷城の位置

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

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

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

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



▲ 刈谷城現況対照(明治初年)

## 1-2 中心市街地の現状

### (1)人口の将来展望

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

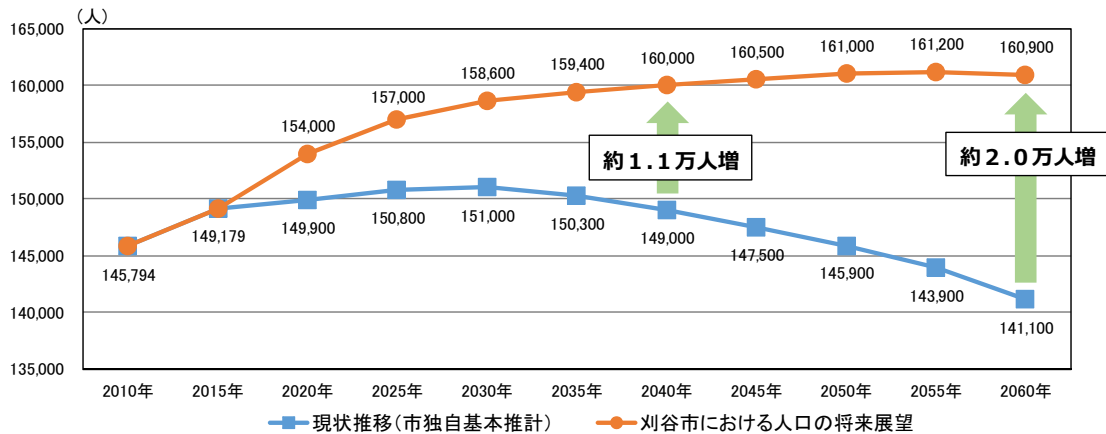
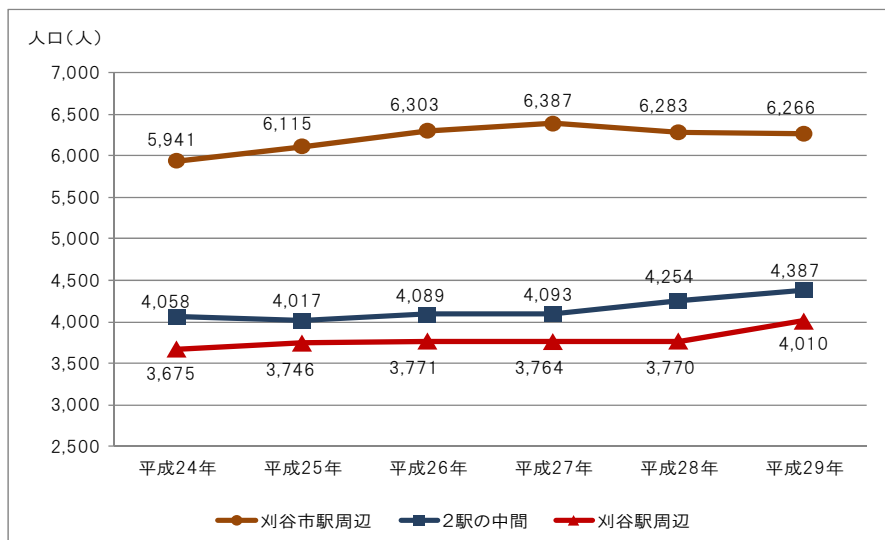


図 1-1 人口の将来展望

出典：刈谷市人口ビジョン

### (2)中心市街地の人口推移

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



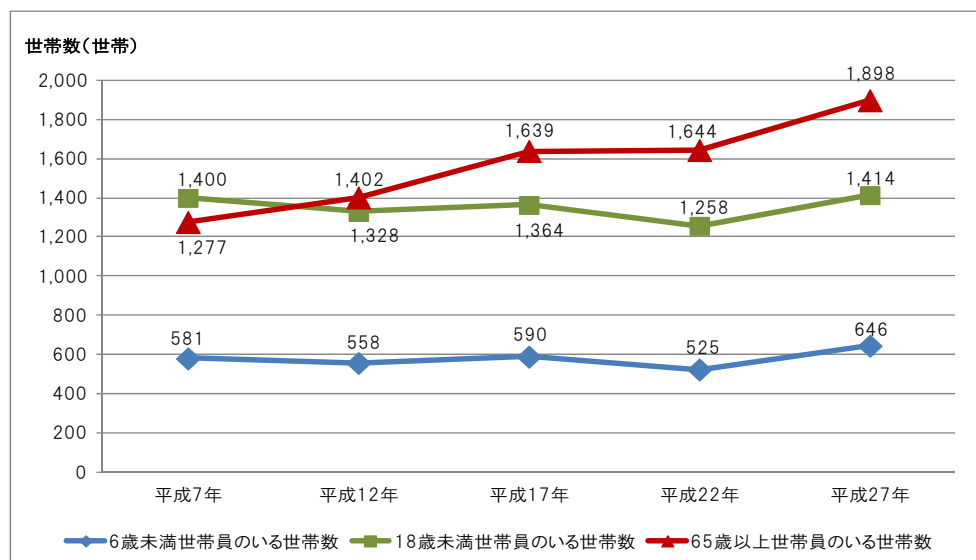
※刈谷市駅周辺：逢妻町 4、6 丁目、銀座 1～6 丁目、城町 1、2 丁目、大正町 1～3 丁目、司町 1～8 丁目、寺横町 1、2、4、5 丁目、広小路 1～7 丁目、御幸町 1 丁目、寿町 4 丁目  
 ※2 駅の間：大手町 1～5 丁目、寿町 1～3 丁目、新栄町 1～7 丁目、東陽町 1～4 丁目、住吉町 1～5 丁目  
 ※刈谷駅周辺：相生町 1～3 丁目、神田町 1～3 丁目、幸町 1 丁目、桜町 1～5 丁目、神明町 1、2 丁目、中山町 1 丁目、南桜町 1、2 丁目、若松町 1～6 丁目

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

### (3) 中心市街地の世帯の推移

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

一方、65歳以上の高齢者がいる世帯数は年々増加しています。



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

資料：国勢調査

図 1-3 計画区域内における世帯員の年齢区分別の世帯数の推移

### (4) 中心市街地の商業

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

表 1-1 計画区域内における商店街別の商店・事業所数の推移

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

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

※表中の「-」は、商業統計調査に掲載が無かったことを示す。

資料：商業統計調査

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

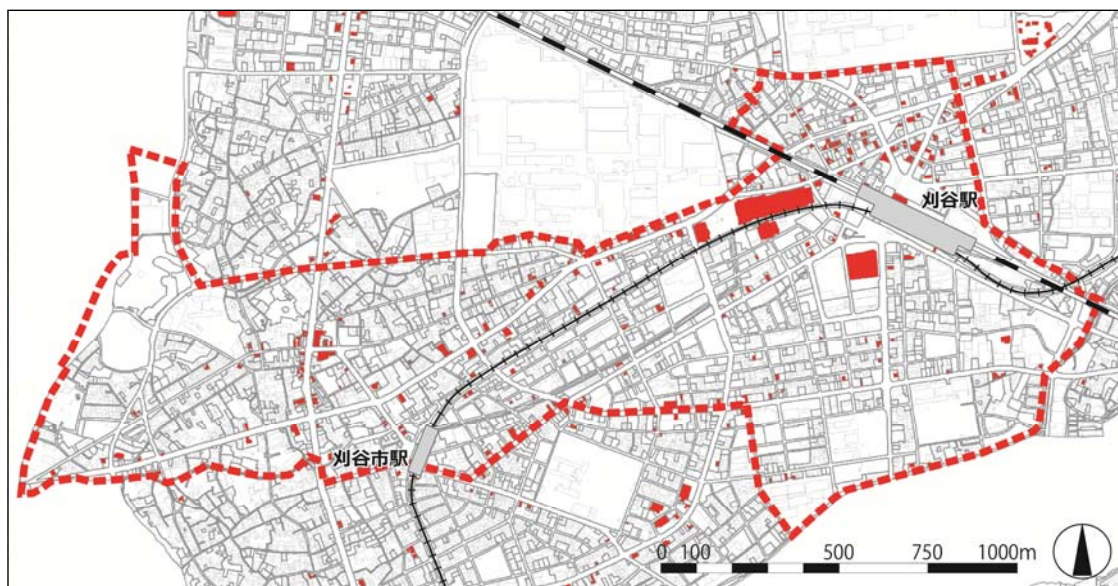


図 1-4 商業店舗の分布

資料：都市計画基礎調査(平成 25 年)

## (5)道路

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

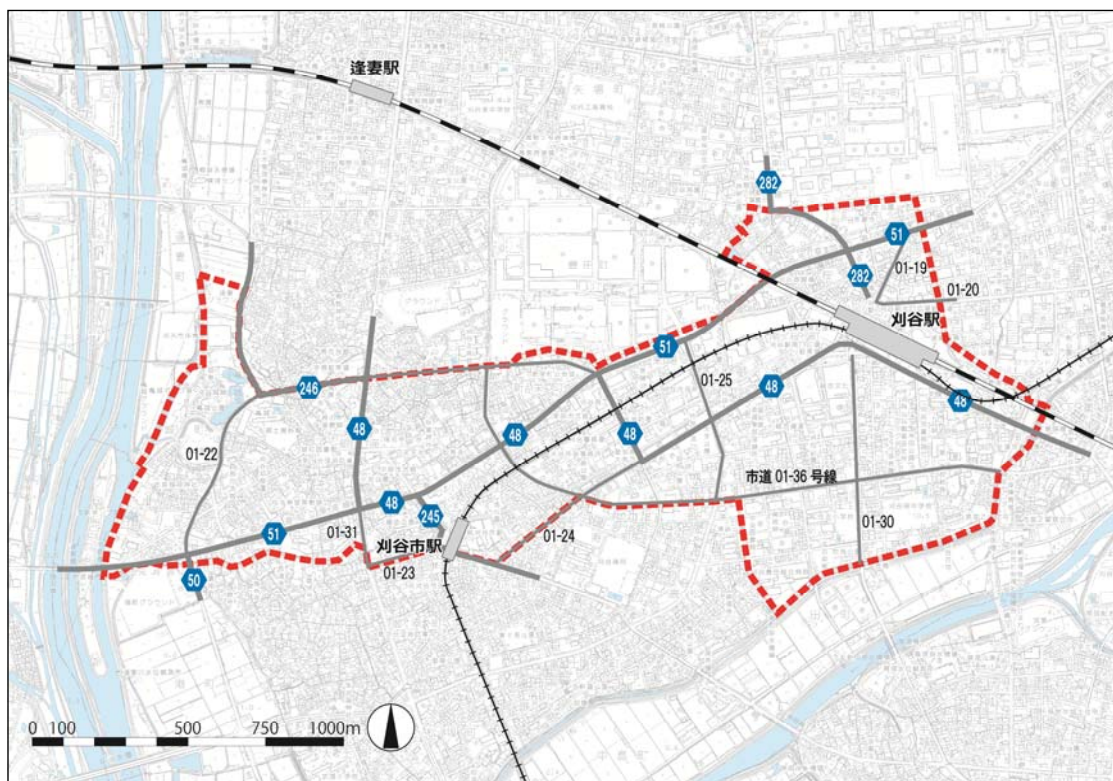


図 1-5 計画区域内の主な道路

## (6)鉄道

### ①刈谷駅

刈谷駅の乗降車人員数は、JRと名鉄ともに年々増加しています。

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

JRの乗降車人員数に占める定期利用者の割合は74.1%です。

通勤・通学の利用者が他駅と比べると多いことが推測できます。

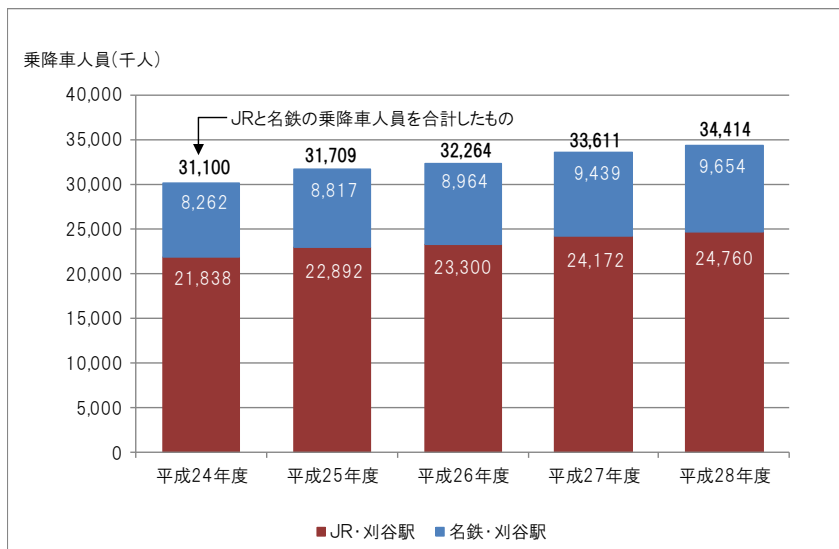


図1-6 刈谷駅(JR、名鉄)の年度別乗降車人員数 資料：東海旅客鉄道㈱、名古屋鉄道㈱  
JRの年間乗降車人員は「乗車人員数×2」により算出しています。

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

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

### ②刈谷市駅

刈谷市駅の乗降車人員数も刈谷駅と同様、年々増加しています。

2016（平成28）年度の乗降車人員数は約238万人です。

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

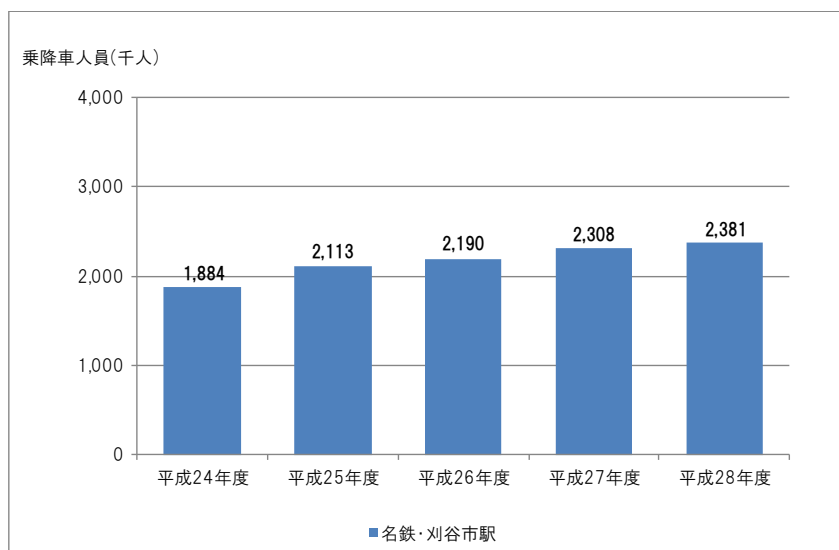


図1-7 刈谷市駅(名鉄)の年度別乗降車人員数 資料：名古屋鉄道㈱

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

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

## (7) 公共施設等

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

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

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

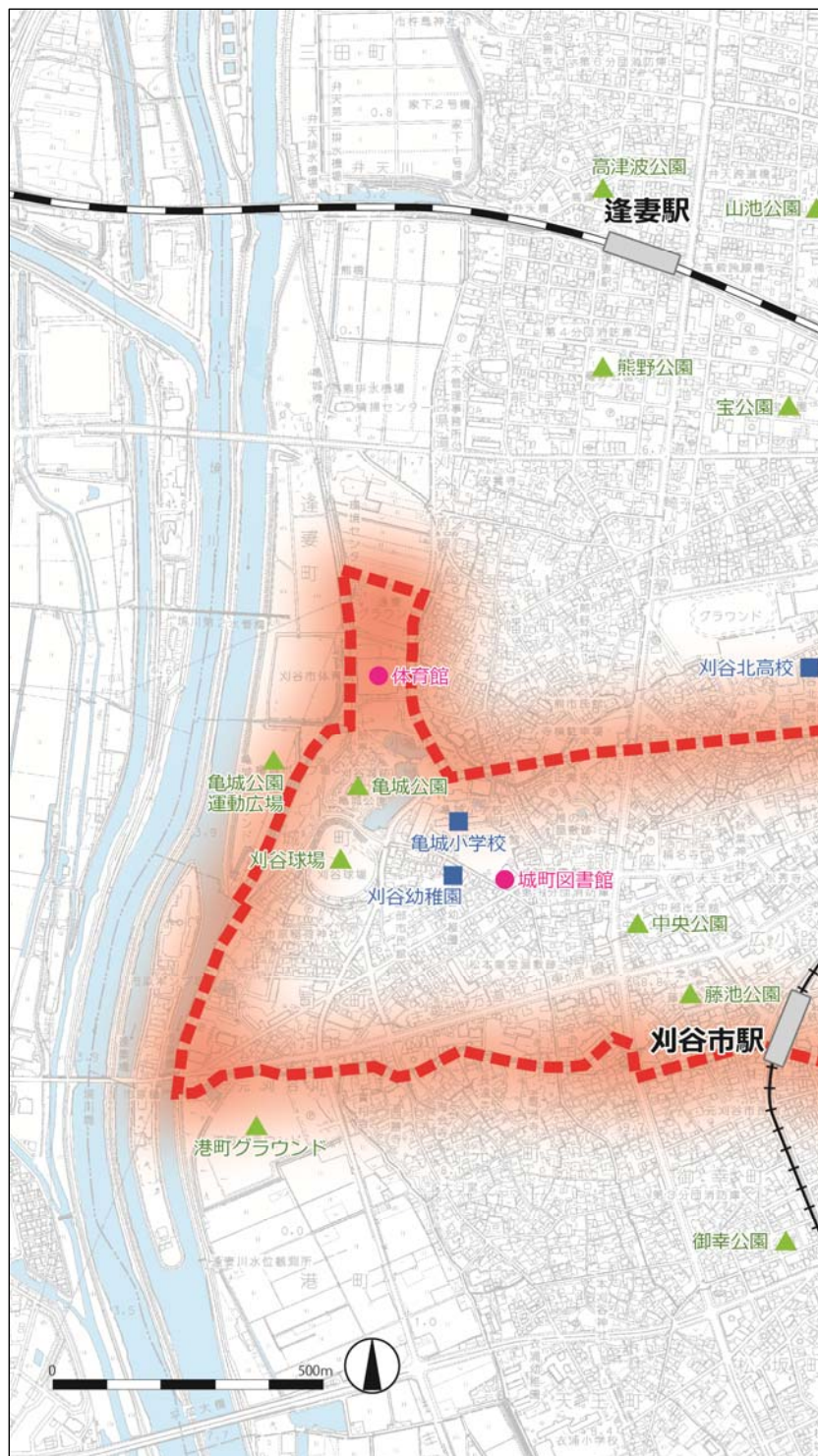
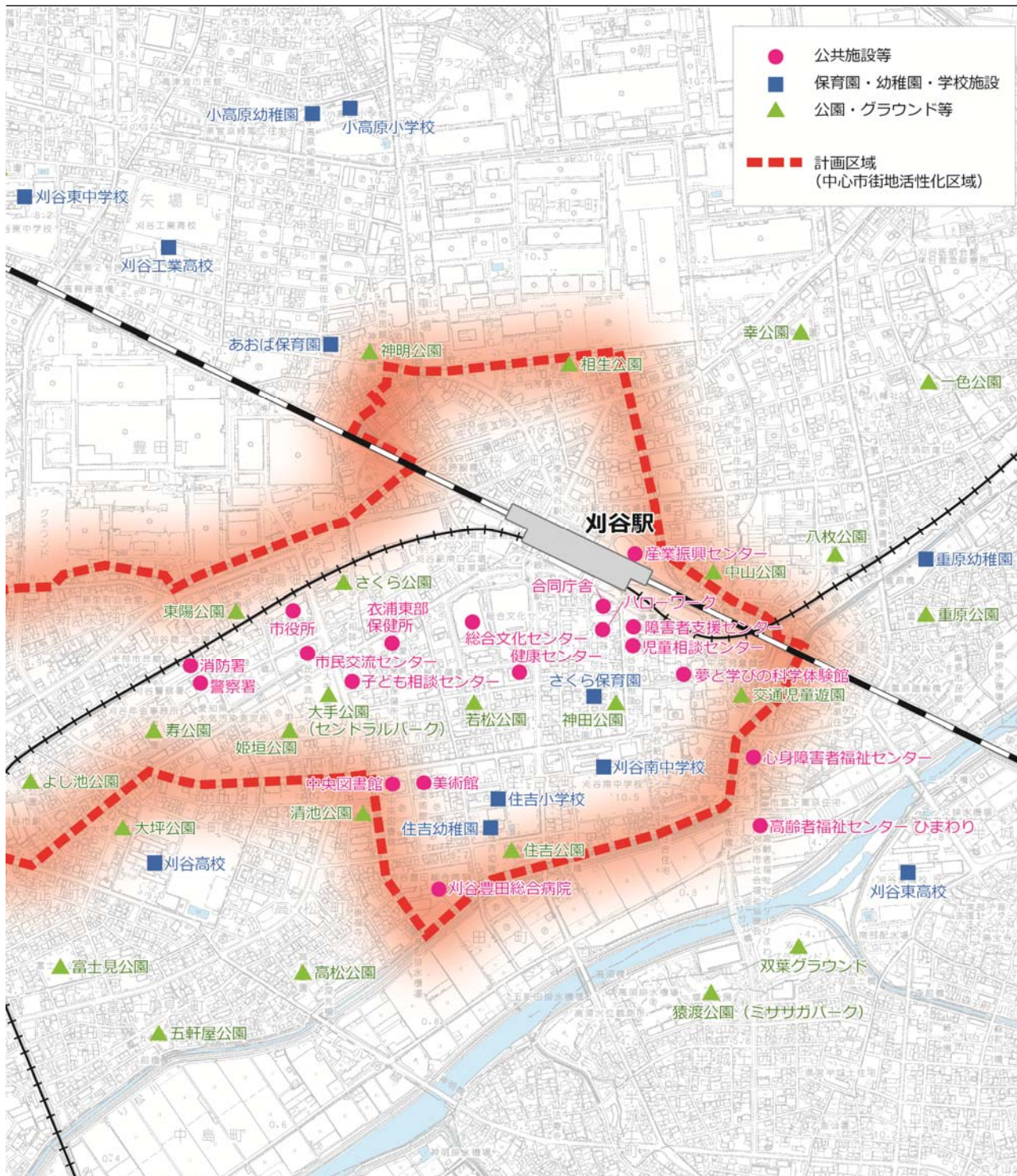


図 1-8 計画区域及びその周辺における主な公共施設





(平成 30 年 3 月時点)

## (8)歴史・文化施設

刈谷市駅から亀城公園周辺に刈谷城址をはじめ歴史的・文化的資源が多数存在する

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

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

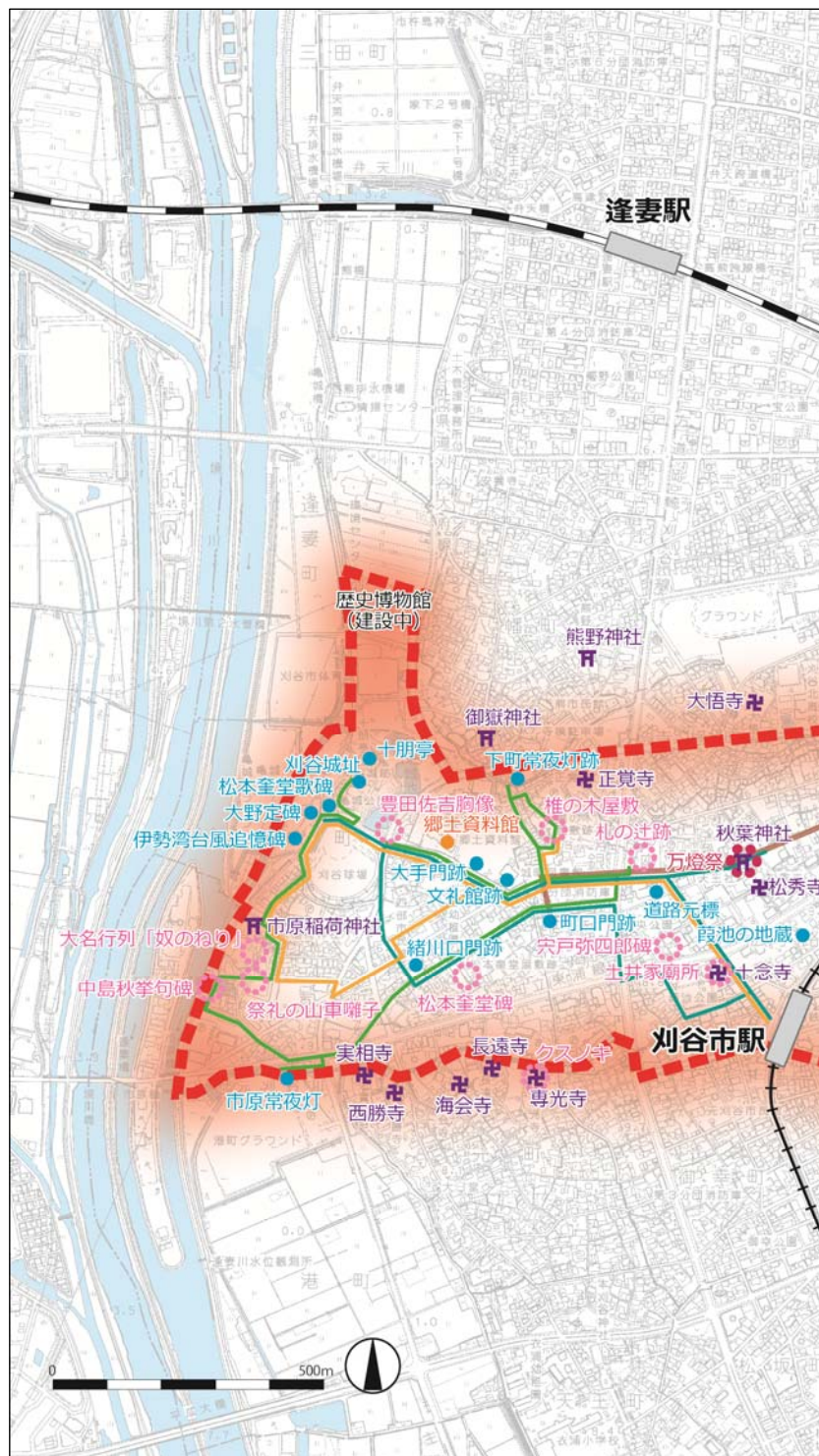
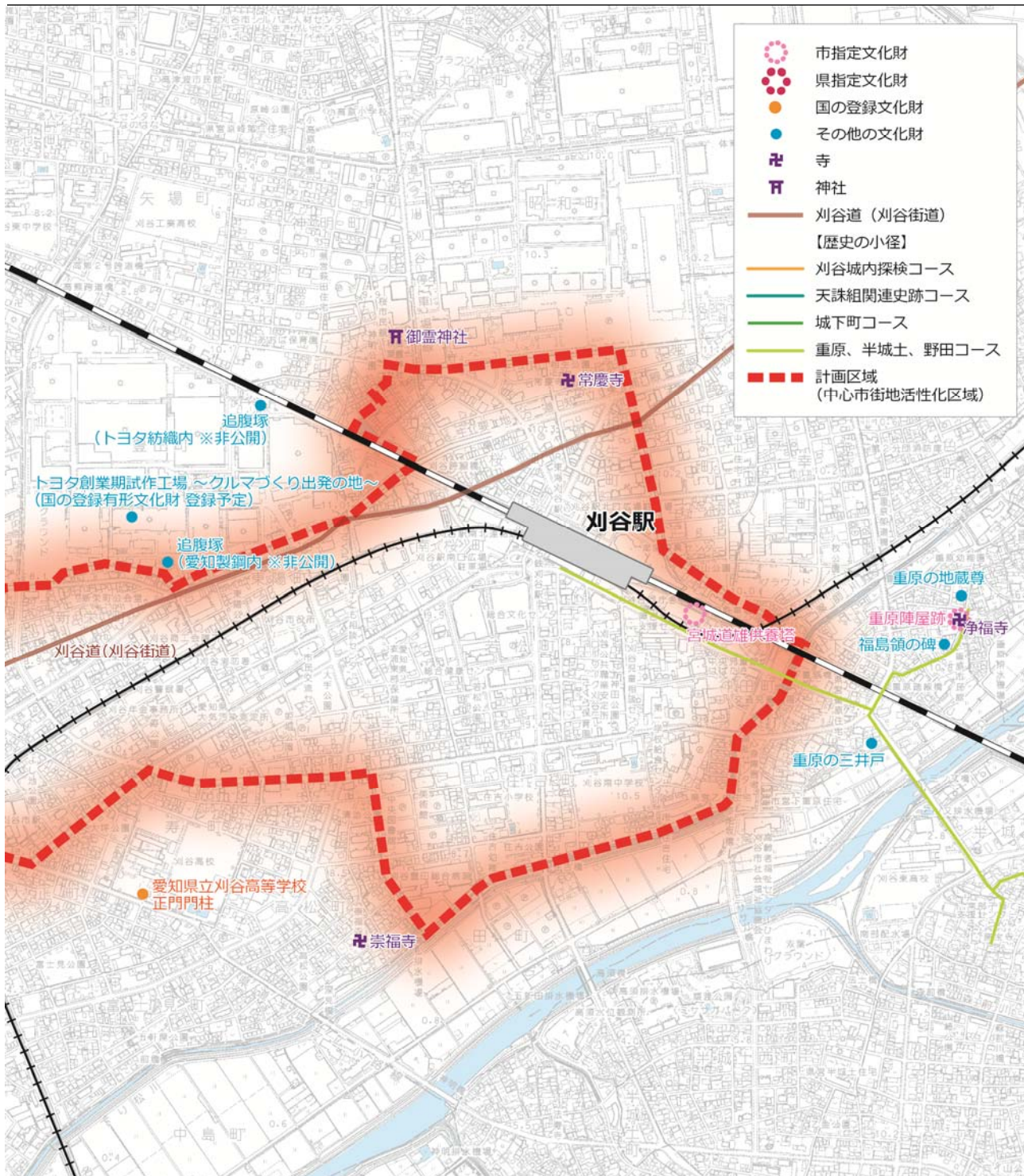


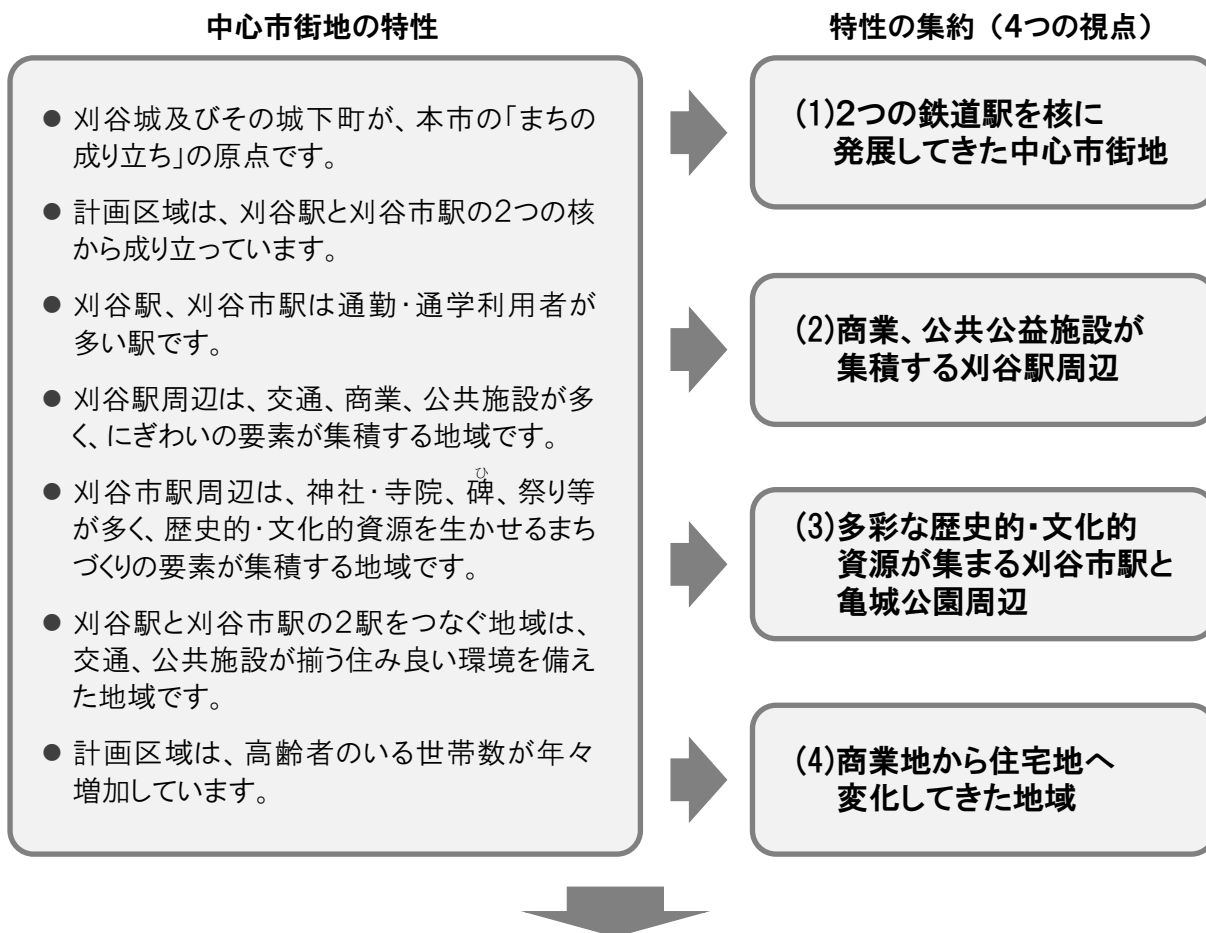
図 1-9 計画区域及びその周辺における主な歴史・文化施設



(平成 30 年 3 月時点)

## 1-3 中心市街地の特性

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



### (1)2つの鉄道駅を核に発展してきた中心市街地

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

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

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



▲ 刈谷駅改札付近

## (2)商業、公共公益施設が集積する刈谷駅周辺

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

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



▲ 刈谷駅南口周辺

## (3)多彩な歴史的・文化的資源が集まる刈谷市駅と亀城公園周辺

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

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



▲ 亀城公園

## (4)商業地から住宅地へ変化してきた地域

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

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

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



▲ 県道知立東浦線(刈谷市駅～刈谷駅)

## 第2章 中心市街地のめざす姿

### 2-1 「めざす姿」の設定に向けて

中心市街地は、先人たちの歩みを物語り今に魅力を伝える資源と、商業や業務機能を備える新しい資源が共存していることから、これまでの「歴史」とこれからの「未来」を同時に感じられる地域であると言えます。

これらの「歴史」と「未来」は、主に刈谷駅と刈谷市駅の2つの鉄道駅を核とした地域に広がっています。

今後、中心市街地は、これらの「歴史」と「未来」の2つの要素を際立たせるとともに両方の魅力を併せ持ち、地域住民にとっては愛着を感じ楽しく暮らし続けることのできる生活の場として、また来訪者にとっては楽しく魅力的な場として、それぞれの集いと憩いの場となるまちを目指すことが必要であると考えます。

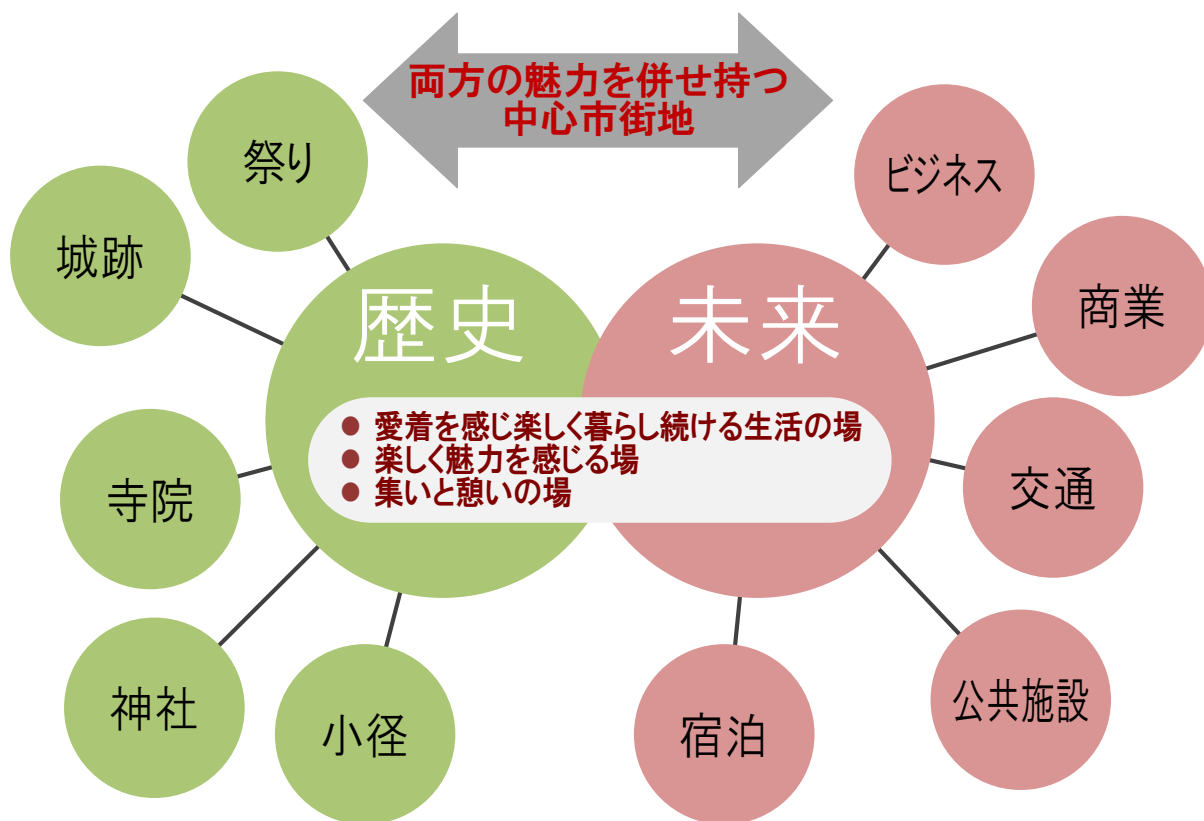


図 2-1 「めざす姿」の設定に向けた模式図

## 2-2 めざす姿

本計画では、中心市街地（まちなか）が「集い」「楽しみ」「憩い」の場（オアシス）となり、さらなる魅力の向上を図るため、めざす姿を以下に示します。

### 歴史と未来が輝く 刈谷まちなかオアシス

#### 1 引き寄せられるまち

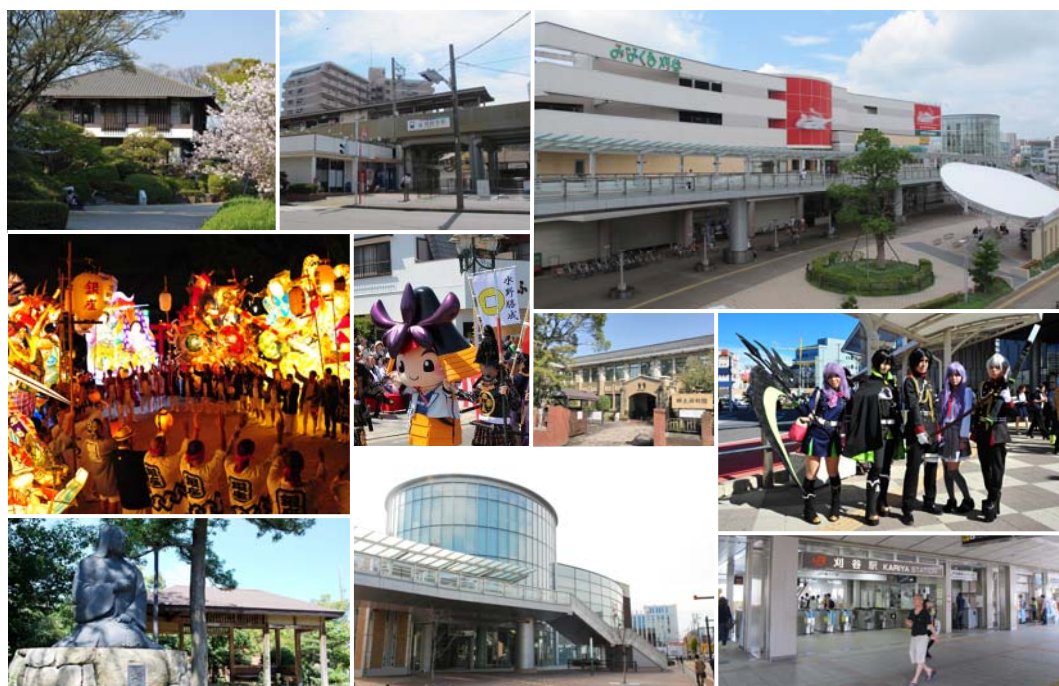
魅力的な活気とにぎわいがあり、市の「顔」にふさわしい洗練された都市施設を形成し、歩いて楽しい多くの人々が集うまち

#### 2 便利さを享受できるまち

ゆとりと安らぎを感じられる住環境の形成と快適な暮らしを支える都市機能・生活機能が充実した、安心して暮らし続けられるまち

#### 3 愛着を感じられるまち

貴重な歴史的資源に光をあて、それらを後世に受け継ぎ活用することにより、一層の魅力と親しみがあふれたまち



**【刈谷の二大オアシスへ】**

砂漠の中で水が湧き、樹木が生えている緑地のことを「オアシス」と言います。

また、「オアシス」という言葉は、そうした状況になぞらえて、人々の気持ちを和らげたり、癒したりしてくれる場所、憩いの場という意味で用いることもあります。

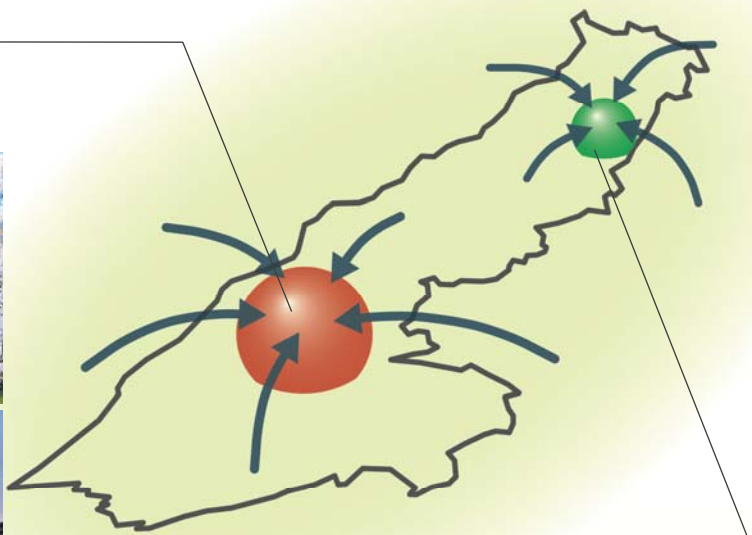
本市の「オアシス」と言えば、伊勢湾岸自動車道（新東名高速道路）の刈谷パーキングエリアと岩ヶ池公園が一体となり、複合商業施設、観覧車やゴーカート等の遊戯施設などがある「刈谷ハイウェイオアシス」が思い浮かびます。

本計画では、刈谷駅や刈谷市駅を核とした中心市街地を「刈谷まちなかオアシス」と位置付け、暮らす人や訪れる人たちを引き寄せ、魅了し、中心市街地が一層愛される場所となるよう様々な施策を展開していくことを示しています。

この「刈谷まちなかオアシス」と「刈谷ハイウェイオアシス」が、刈谷の「二大オアシス」となるような取組みを進めます。

**刈谷まちなかオアシス**

「集い」、「楽しみ」、心に安らぎを与えてくれる「憩い」の場。



**刈谷ハイウェイオアシス**

岩ヶ池公園と伊勢湾岸自動車道の刈谷パーキングエリアが隣り合っている複合施設。



刈谷の「二大オアシス」





## 2-3 まちなかマネジメント構想の概要

本計画は、2016（平成28）年度策定の「刈谷市まちなかマネジメント構想」（以下「構想」という。）を踏まえ、新たに中長期的な視点に立ったまちづくりに関する基本的な整備方針を示すこととしています。

この構想は、「刈谷駅北口周辺エリア」と「刈谷市駅～亀城公園周辺エリア」の2つのエリアを対象に、本計画の重要な位置付けとなる2つの核である刈谷駅周辺と刈谷市駅周辺において、それぞれ10年から20年先のまちの将来像とまちづくりの方向性を示しています。

このことから、中心市街地のまちづくりの方向性の考え方やゾーンを設定するにあたり、「構想」に示した「まちづくりの方向性」や「将来イメージ」を継承します。

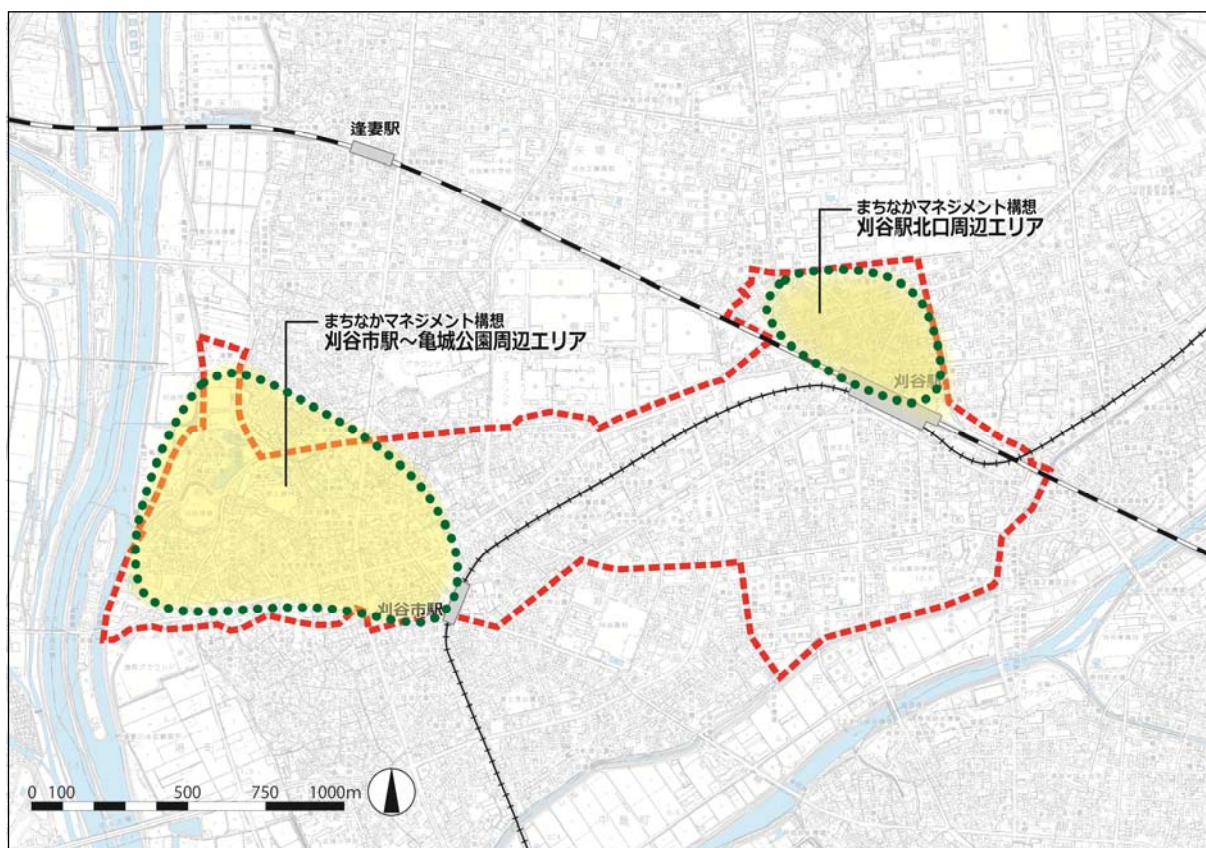


図 2-2 計画区域と構想の取組み位置

## (1)刈谷駅北口周辺エリアの概要

### ①まちづくりの方向性

人を引き寄せる、回遊とにぎわいのあるまちづくり

### ②将来イメージ

#### 1 歩行者が安全で快適に通行できるまち

歩行者が安全で快適に通行できる空間の整備を進め、回遊性のあるまちを目指します。

#### 2 都市機能が充実した人を引き寄せるまち

交通結節点としての機能強化を図るとともに、魅力ある駅前空間の整備を進め、人を引き寄せるまちを目指します。

#### 3 歩いて回遊できる、にぎわいのあるまち

憩いとにぎわいのある歩行空間の整備を進め、歩いて散策できるまちを目指します。

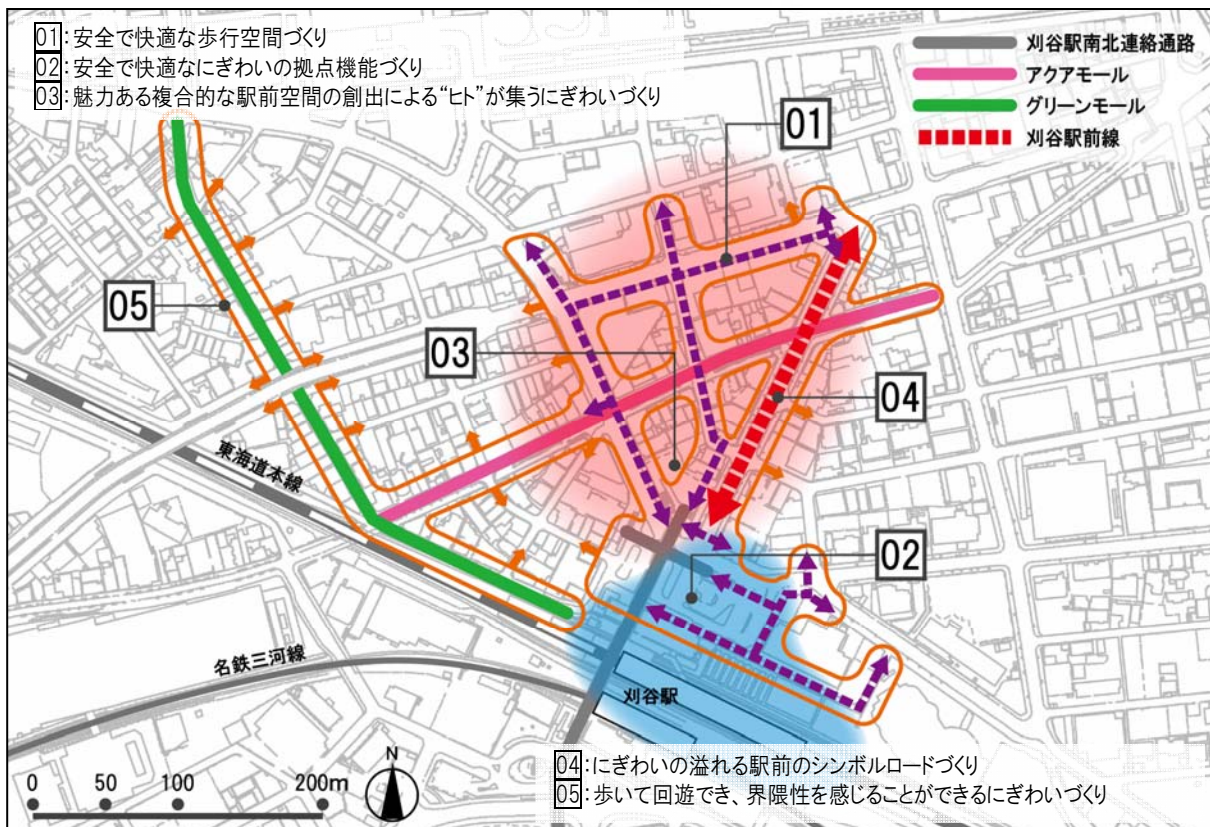


図 2-3 取組みの位置

## (2)刈谷市駅～亀城公園周辺エリアの概要

### ①まちづくりの方向性

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

### ②将来イメージ

#### 01 暮らしやすさと、活気に満ちたにぎわいと交流のあるまち

生活に必要な施設がバランスよく整備され、地域の伝統文化を感じることができる暮らしやすいまちを目指します。

#### 02 地域と地域をつなぐ、歴史を感じることができるまち

地域固有の歴史的・文化的資源を保存・活用し、歩いて楽しむことができる趣きのあるまちを目指します。

#### 03 歴史や文化に出会い、楽しむことができる魅力あふれるまち

歴史や文化を次世代へ伝えるとともに、それらを学び、楽しむことができる魅力あるまちを目指します。

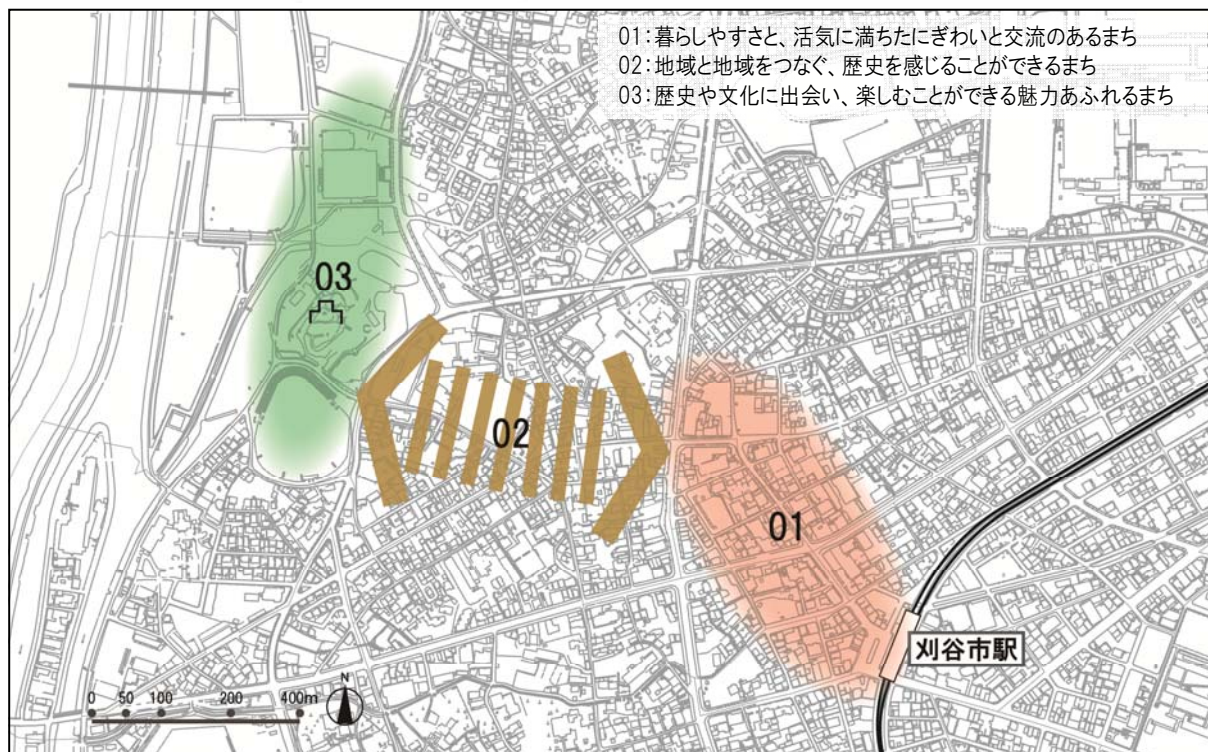


図 2-4 取組みの位置

## 2-4 中心市街地のまちづくりの方向性

### (1)ゾーニングの考え方

前章の「中心市街地の特性」である4つの視点と前項の構想のまちづくりの方向性を踏まえると、計画区域は、鉄道駅を中心として商業、公共公益施設が多数分布する「刈谷駅周辺地域」

多彩な歴史的・文化的資源が集まる「刈谷市駅・亀城公園周辺地域」

時代の移り変わりの中で変化し、周囲の商業、公共公益施設の分布とともに暮らし良い環境が形成されてきた「2つの地域をつなぐ中間地域」

と大きく3つの地域に区分することができるため、それぞれの地域特性を生かすゾーニングの考え方を右の図に示します。

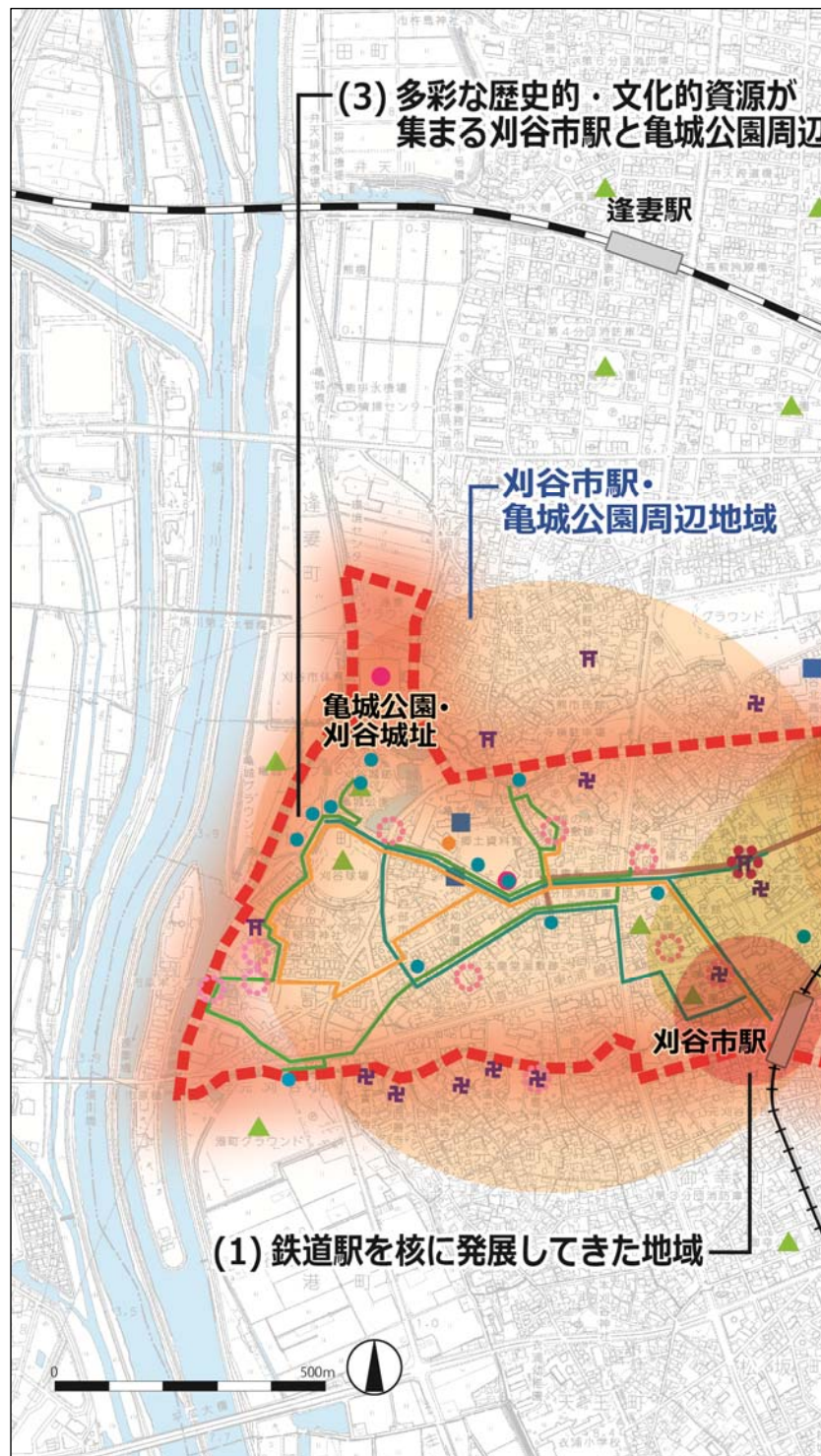
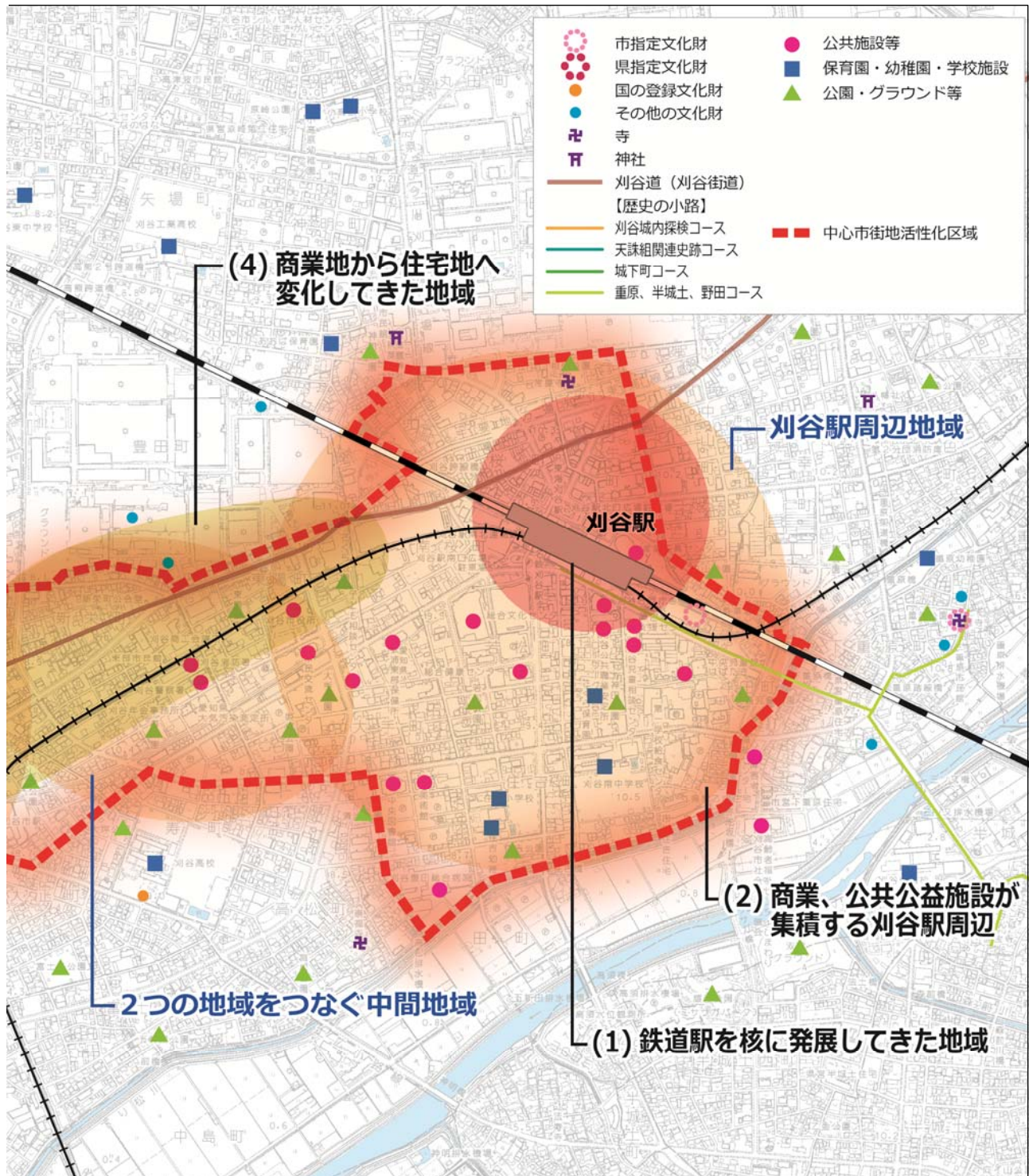


図 2-5 ゾーニングの考え方



## (2)ゾーンの設定

前項の「ゾーニングの考え方」に基づき、計画区域におけるゾーンの設定を行います。

一つ目は、刈谷駅を中心に、北口と南口の一带を捉えた地域を「都心交流ゾーン」と設定し、「人を引き寄せる、回遊とにぎわいのあるまちづくり」を目指します。

なお、当ゾーンには構想の「刈谷駅北口周辺エリア」を包含しています。

二つ目は、2駅をつなぐ中間及び「都心交流ゾーン」の南側の地域を「生活交流ゾーン」と設定し、「便利なまちなかに住まう、歩いて暮らせるまちづくり」を目指します。

三つ目は、刈谷市駅から亀城公園周辺を捉えた地域を「歴史文化交流ゾーン」と設定し、「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」を目指します。

なお、当ゾーンには構想の「刈谷市駅～亀城公園周辺エリア」を包含しています。

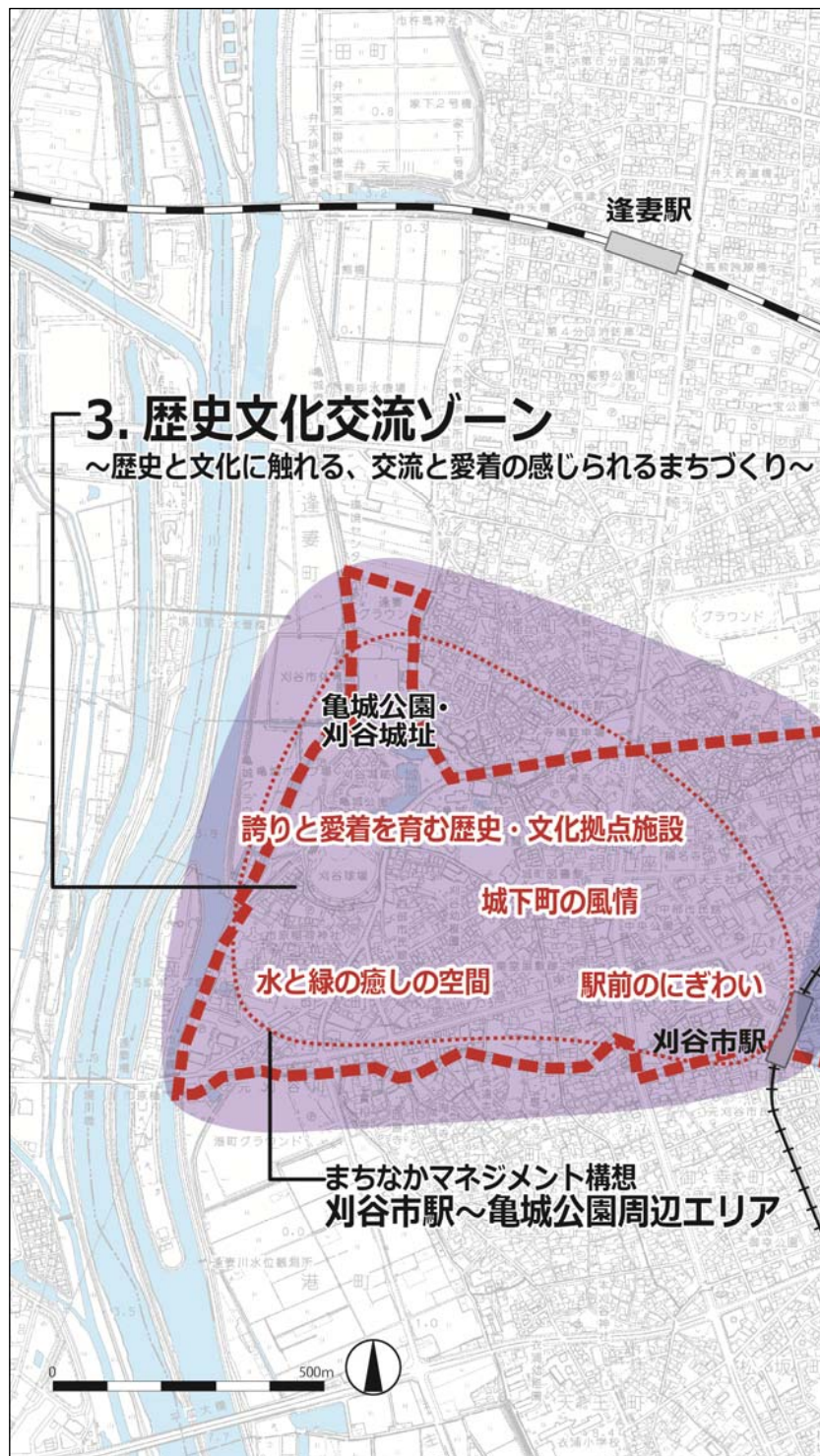
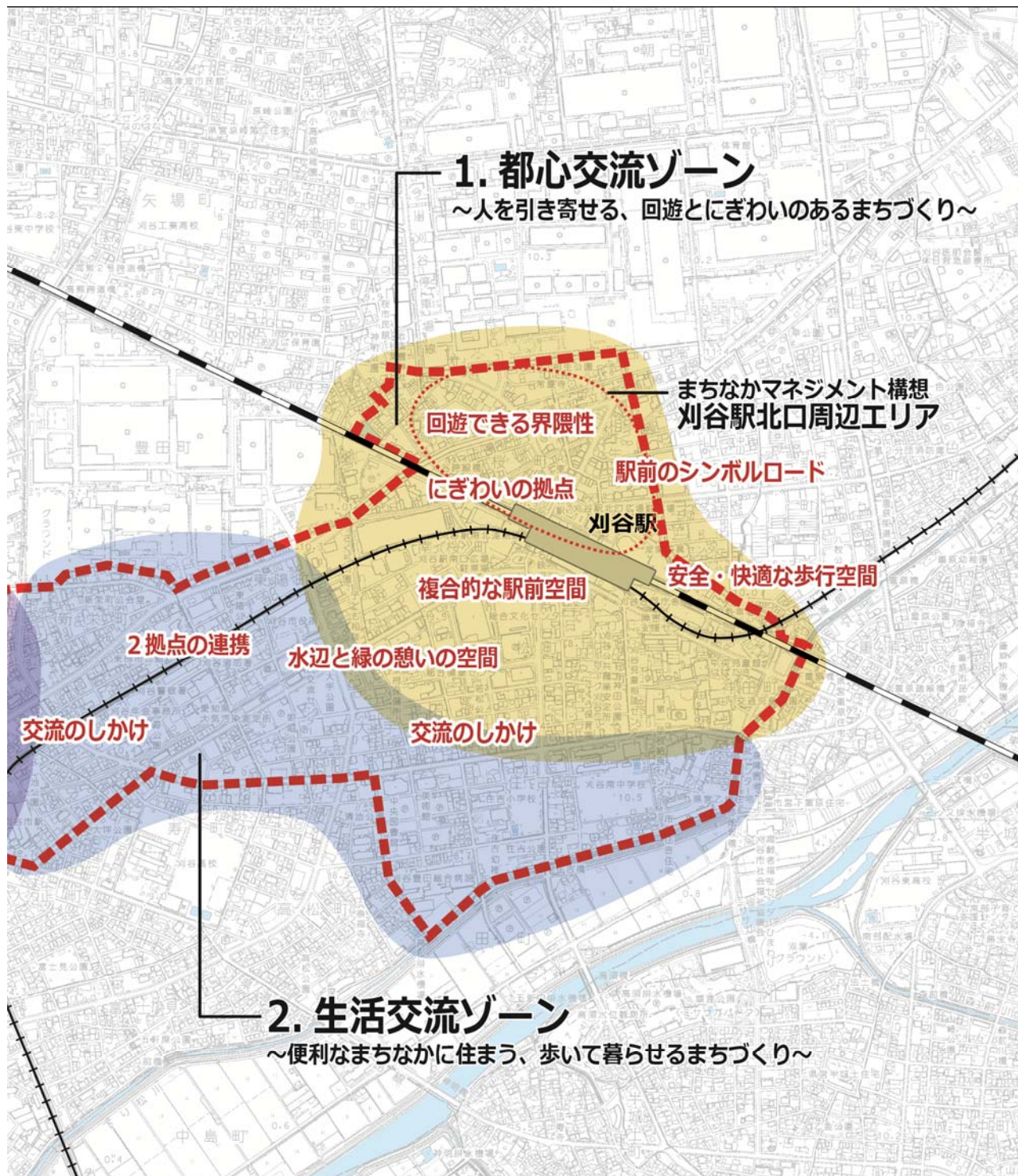


図 2-6 ゾーンの設定

- 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～
- 生活交流ゾーン      ～便利なまちなかに住まう、歩いて暮らせるまちづくり～
- 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～



# 第3章 基本的な整備方針

## 3-1 都心交流ゾーン

### ■まちづくりの方向性

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目指します。

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、回遊しやすい活気とにぎわいのあるまちづくりを目指します。

### ■基本的な整備方針

- ①安全で快適な歩行空間の形成
- ②魅力ある複合的な駅前空間と交流拠点施設の形成
- ③回遊性を高める歩行空間の形成とにぎわいの創出
- ④利用しやすい交通結節機能の強化
- ⑤やすらぎと心地よさを感じる憩い空間の活用

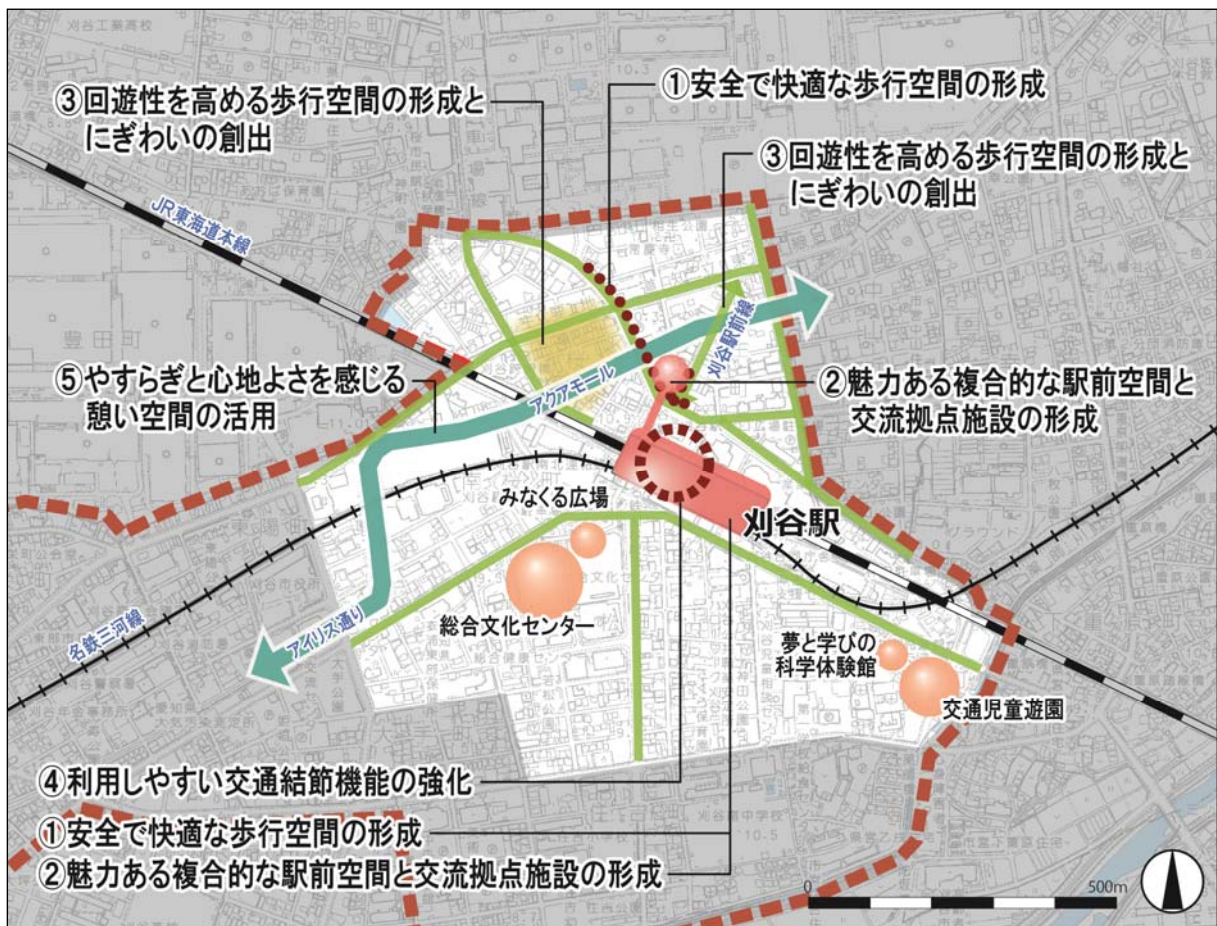


図 3-1 都心交流ゾーンの整備方針図



## ①安全で快適な歩行空間の形成

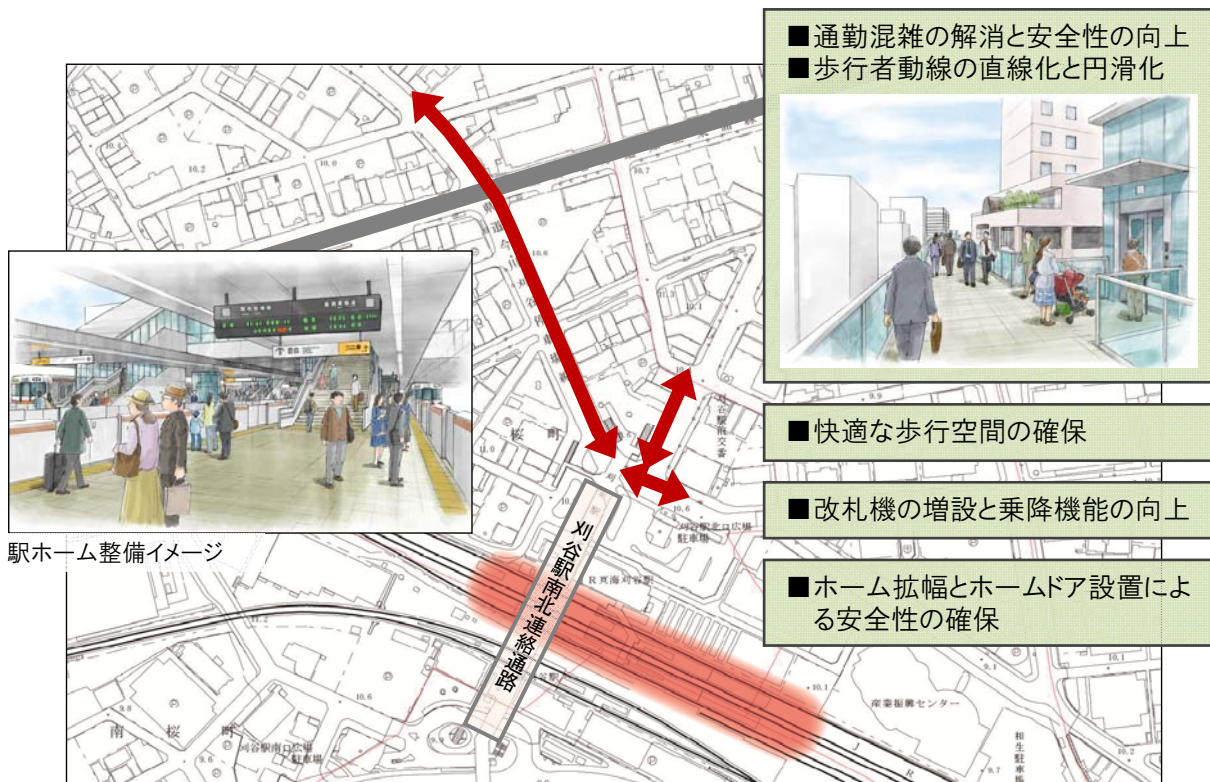
### ◆基本的な施策

○刈谷駅北口周辺の通勤・通学時における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とアクセス利便性を向上させるため、歩行者デッキの整備を推進します。

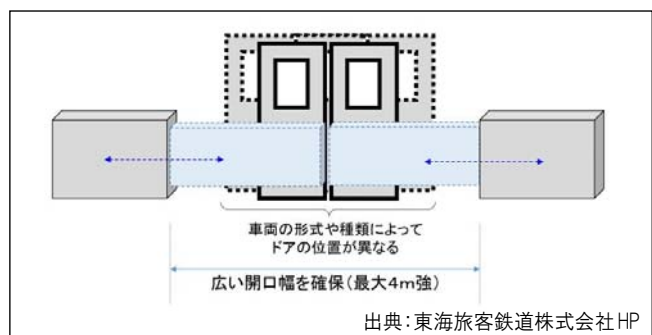
#### 【刈谷駅南北連絡通路基本構想】

○JR刈谷駅の利用者の安全性と利便性の向上を図るため、鉄道事業者と連携を図りながら、駅ホームの拡幅とホームドア（ホーム可動柵）の設置等、誰もが安全で利用しやすい駅施設の形成を推進します。

#### 【JR刈谷駅ホーム等改修事業】



ホームドア(ホーム可動柵)  
(JR 金山駅 実証試験中)



出典:東海旅客鉄道株式会社HP

ホームドア(ホーム可動柵)のイメージ

## ②魅力ある複合的な駅前空間と交流拠点施設の形成

### ◆基本的な施策

○刈谷駅北口駅前の市有地を活用し、商業、観光案内所や住宅などが複合した施設を整備することにより、多彩な駅前機能の充実を図り、活気とにぎわいの創出、まちなか居住を促進します。

#### 【刈谷駅北地区整備事業】

#### 商業、公共施設、事務所、住居などの機能を備えた施設

■ 便利な駅前暮らしを実現させる良好な居住環境

■ 交通利便性の高さを生かしたビジネス拠点機能

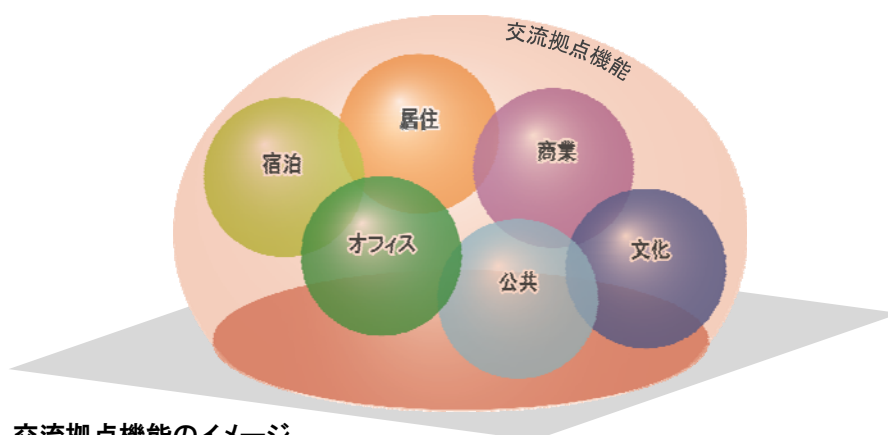
■ 市民、就業者、来訪者等が、集い・楽しみ・憩うことができる商業・公共機能



刈谷駅北地区整備事業完成予想図

○市の玄関口としてふさわしい駅前空間の創出を目指し、刈谷駅北口における新たなランドマークとして、商業・業務・文化・居住・宿泊など、様々な都市の拠点機能が複合した施設の立地を、JR刈谷駅の駅施設改修と合わせて誘導するとともに、展示場、ホール及び駐輪場など公共施設の配置計画について検討します。また、計画の実現に向けて民間活力による公的資産の有効活用や総合設計制度などの各種制度の活用により、多角的な視点から事業手法を検討します。

#### 【刈谷駅と一体となった交流拠点施設の充実】



交流拠点機能のイメージ

### ③回遊性を高める歩行空間の形成とにぎわいの創出

#### ◆基本的な施策

○刈谷駅北口周辺における自動車交通の円滑化と安全性の向上を図るとともに、安心安全な歩行空間の確保及びまちづくり活動と一体となった新たなにぎわい空間の創出を図り、刈谷駅北口のシンボルロードづくりを推進します。

#### 【刈谷駅前線道路新設改良事業】

#### 【歩道等活用の検討】

○アクアモール及び刈谷駅前線などの軸となる通りから路地空間までヒトを引き寄せるため、<sup>かいわい</sup>界隈性・回遊性を高める歩きやすいみちづくりを推進します。

#### 【道路再整備の検討】



刈谷駅北口のシンボルロードのイメージ

■ 景観に配慮した街路灯や樹木を設置し、歩きたくなる空間を創出

■ 各主体が協働して良好なまちなみを形成

■ ゆとりある安心安全な歩行空間の確保

#### ■ 歩行者や利用者の利便増進を図る仕組みづくりの検討

(歩道等を活用したにぎわいづくりの参考事例)



(群馬県高崎市)



(福井県福井市)

## ④利用しやすい交通結節機能の強化

### ◆基本的な施策

○北口駅前広場のバス乗降場と待機場の増設や一般車両との動線分離による駅前空間の有効活用、並びに新たな交通広場の確保の検討を行い、利用しやすい交通結節機能の強化を図ります。

#### 【刈谷駅北口駅前広場の交通結節機能の強化】



○市内外からの利用者が総合文化センター、夢と学びの科学体験館、交通児童遊園、みなくる広場などの「集い・楽しみ・憩うことができる空間」を利用しやすくするため、駅・駅前広場やその周辺街区を含めた一体的なアクセス利便性の強化を推進します。

#### 【公共バスの広域利用の推進】

#### 【歩道整備事業】



## ⑤ やすらぎと心地よさを感じる憩い空間の活用

### ◆ 基本的な施策

○ 世界かんがい施設遺産に登録された明治用水が流れるアクアモールを水辺と緑に触れ合える、やすらぎと心地よさを感じる憩いの空間として活用します。

#### 【アクアモール活用の検討】



アクアマールの様子



アクアマールでのイルミネーションの様子



アクアマールの水辺

■ 魅力的な水辺の散策ができる歩道の維持・改善

■ 緑を感じられる空間の保全・活用

■ 市民が親しみを持てるようなまちづくり活動を支援

## 3-2 生活交流ゾーン

### ■まちづくりの方向性

**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目指します。

また、公共施設等が集まる立地特性を生かして、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目指します。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。

### ■基本的な整備方針

- ①アクセス便利で歩きやすい歩行空間の形成
- ②ものづくりの技術や文化を発信する拠点機能の発掘
- ③緑豊かなまちなみ景観の形成

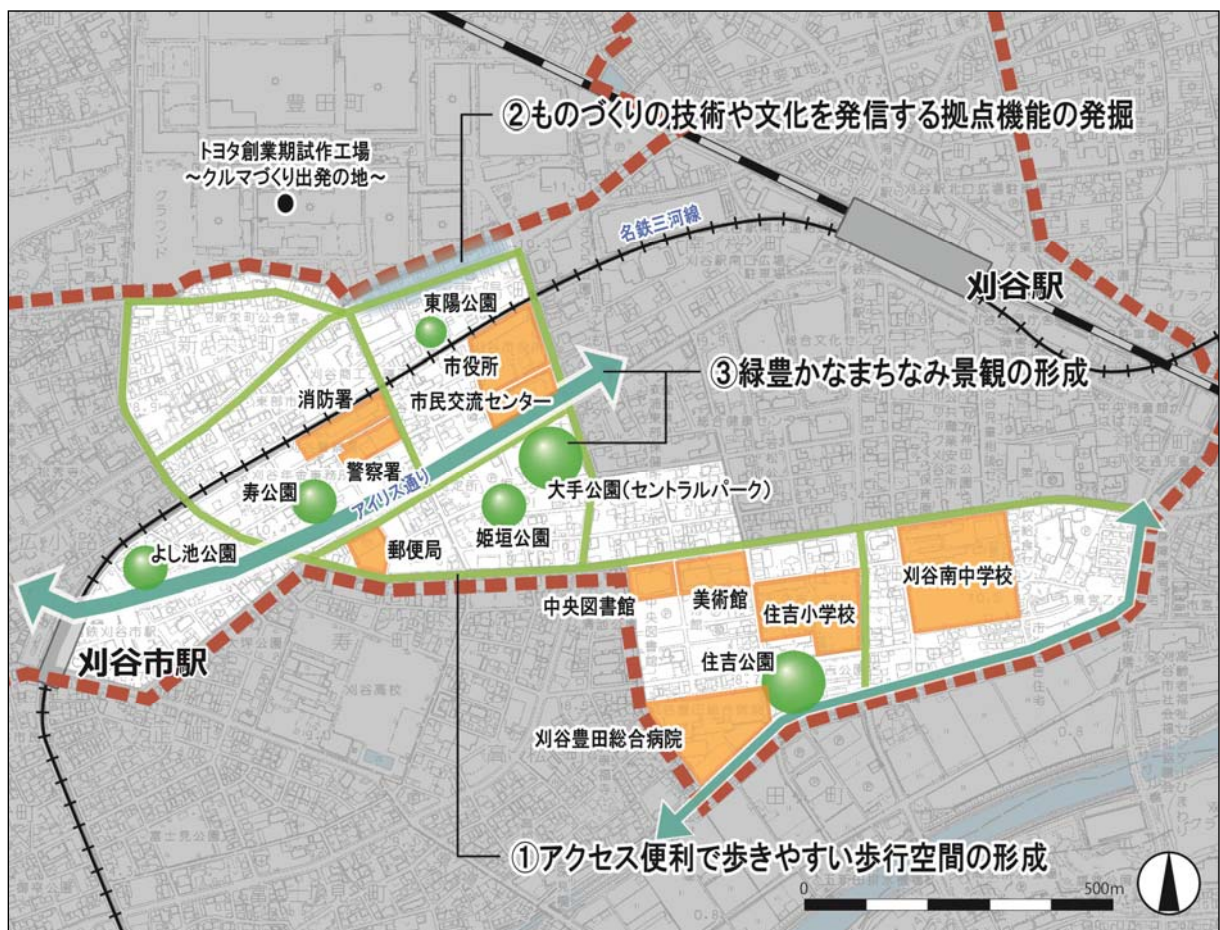


図 3-2 生活交流ゾーンの整備方針図

## ①アクセス便利で歩きやすい歩行空間の形成

### ◆基本的な施策

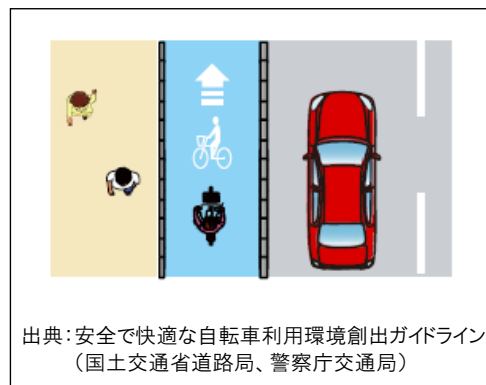
○市民の暮らしに欠かせない重要な役割を担う公共施設と2駅間をつなぐ道路を中心に、電線類地中化や歩道の段差等解消などバリアフリー化を進めるとともに、歩行者・自転車・自動車の通行の分離を図ることで、誰もが歩きやすい歩行空間の形成を推進します。

**【刈谷環状線電線類地中化事業】**

**【歩道整備事業】**



刈谷環状線の整備イメージ



## ②ものづくりの技術や文化を発信する拠点機能の発掘

### ◆基本的な施策

○本ゾーンの北側には、様々な最先端技術を駆使した自動車関連産業の工場が立ち並んでいます。これらの地域資源を生かすとともに、ものづくりのまちとしての情報発信の推進、新たな地域資源の発掘や創造する仕組みづくりを検討します。

**【産業観光資源の発掘・創造の検討】**

■地域の歴史を再認識し、愛着を持てる仕組みづくりを検討する



トヨタA1型 試作第1号車のおはらい風景  
(トヨタ産業技術記念館提供)



トヨタ創業期試作工場 ～クルマづくり出発の地～  
(愛知製鋼株式会社提供)

### ③緑豊かなまちなみ景観の形成

#### ◆基本的な施策

○アイリス通りを活用し、くつろぎ・楽しみながらまちなみ散策ができる水辺と緑に触れ合える空間の創出を図ります。

#### 【アイリス通り活用の検討】

○市役所、中央図書館、美術館、小中学校、公園、道路、河川等の公共施設において、樹木や草花の適切な維持管理や植栽を行い、緑豊かなまちなみ景観の形成を進めます。

#### 【公共空間の緑化推進】



大手公園(セントラルパーク)



アイリス通り



中央図書館



美術館



### 3-3 歴史文化交流ゾーン

#### ■まちづくりの方向性

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～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目指します。

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、新たな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目指します。

#### ■基本的な整備方針

- ①誇りと愛着を育む歴史・文化拠点の形成
- ②城下町の風情を感じられるまちなみの形成
- ③活気とにぎわいのある駅前交流空間の創出
- ④駅や歴史・文化拠点をつなぐ回遊ネットワークの形成
- ⑤水辺と緑を感じるやすらぎ空間の保全・活用

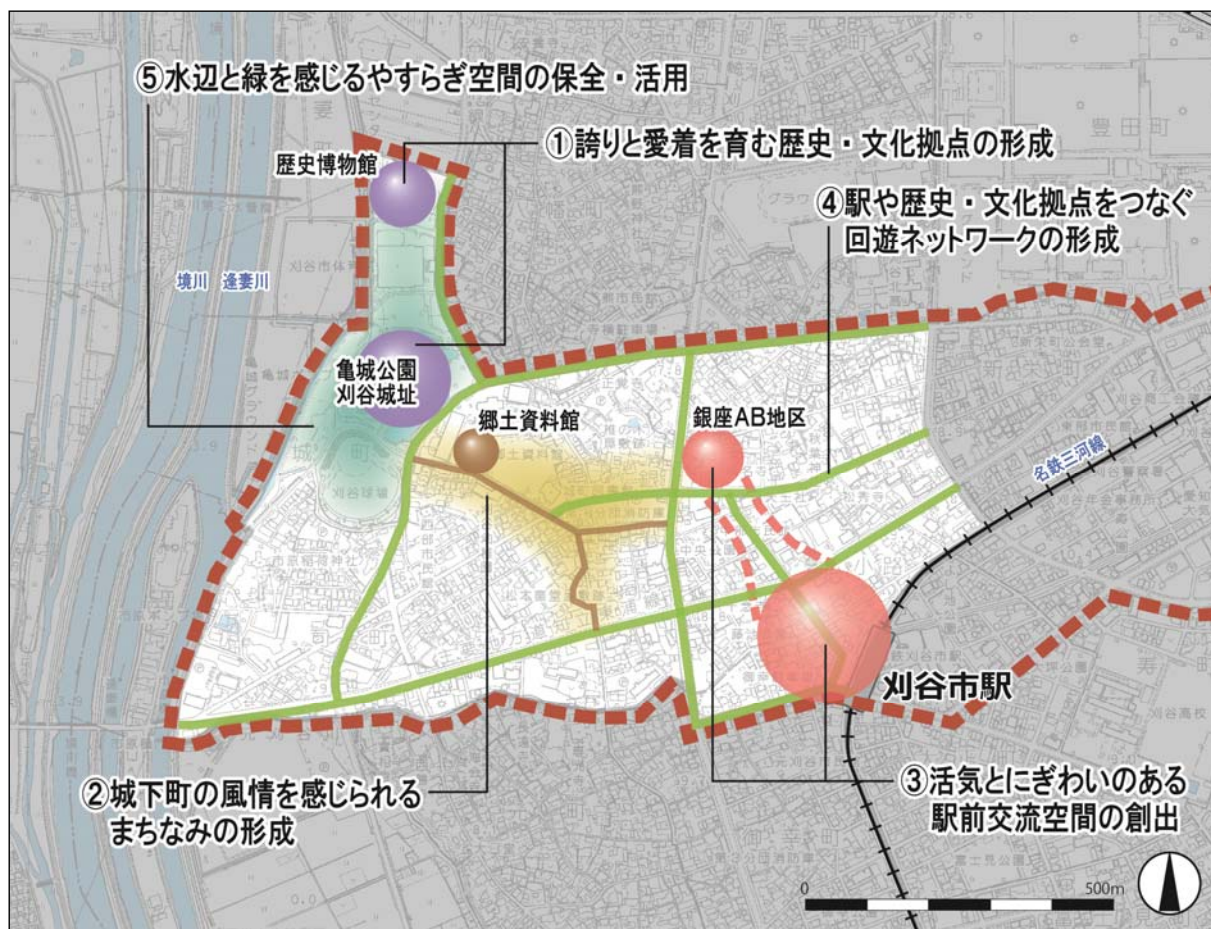


図 3-3 歴史文化交流ゾーンの整備方針図

## ①誇りと愛着を育む歴史・文化拠点の形成

### ◆基本的な施策

○かつて刈谷城にあった石垣や隅<sup>すみやぐら</sup>櫓などを復元し、活用することにより、歴史や文化に出会い、楽しむことができる、市民の誇りと愛着を育む新たなシンボルづくりを推進します。

#### 【亀城公園再整備事業】



■発掘調査、城絵図、文献、類似調査を根拠とした歴史的建造物の復元



○現在の刈谷に繋がる“モノガタリ”を「見て」「知って」「体感・体験」できる歴史と伝統文化を楽しみながら学び、次世代へ継承する拠点づくりを推進します。

#### 【歴史博物館の活用】



■何度も訪れたくなる仕組みづくり  
■魅力ある展示の工夫



○情緒あふれるおもてなしと、ふるさとの魅力を発信する刈谷ならではの個性豊かなにぎわいの空間づくりを周辺公共施設との総合的な調和がとれるよう調整しながら検討します。

#### 【亀城公園周辺公共施設再配置の検討】

## ②城下町の風情を感じられるまちなみの形成

### ◆基本的な施策

○歴史的な趣が残る通りや建築物など、周囲のまちなみや景観を一体的に活用することにより、歴史を感じながら歩いて暮らせるまちづくりを推進します。

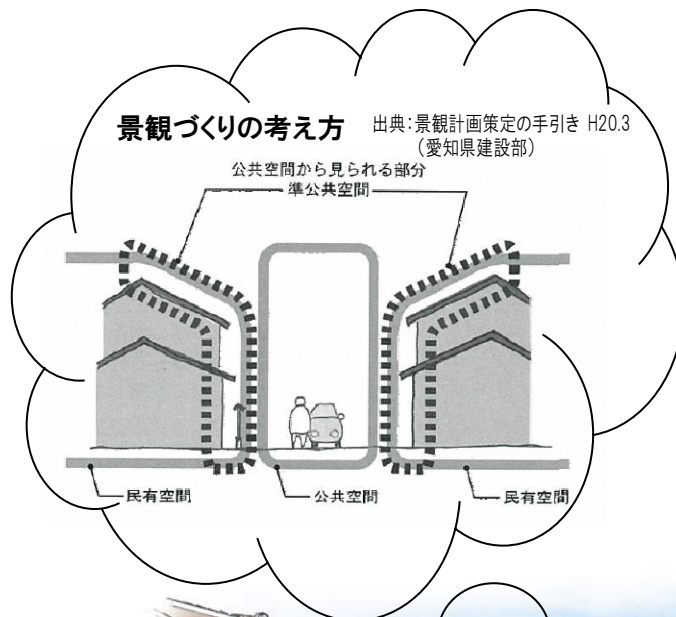
#### 【まちなみ景観形成・道路再整備の検討】

○地域住民の交流の場、まちなみ散策を行う人たちの休憩の場、歴史や文化の発信の場などとして活用できる空間を整え、地域をつなぐ、昔ながらの風情を醸し出すまちづくりを推進します。

#### 【城町図書館施設用途の検討】

○地域に残る歴史的・文化的資源を再認識し、地域住民や来訪者にも愛される古民家など歴史的建造物を活用した趣のある地域づくりを推進します。

#### 【歴史的建造物の保存・活用】



- 地域住民の交流の場
- まちなみ散策の休憩の場
- 歴史や文化の発信の場

- 歴史的・伝統的建造物の保存・活用手法の検討



### ③活気とにぎわいのある駅前交流空間の創出

#### ◆基本的な施策

○商業、住宅、保育所、高齢者向け施設等の複合施設を整備することにより、地域住民が支え合いながら安心して暮らすことができる新たな地域コミュニティの形成を図るとともに、多世代間交流の創出やまちなか居住の促進を図ります。

#### 【銀座AB地区整備事業】

○都市拠点として、また本ゾーンの玄関口として重要な役割を担う刈谷市駅とその周辺において、駅前広場と沿道の商店街が一体となり、民間活力も活用した市街地再開発等による都市基盤の再生・整備を推進します。

#### 【刈谷市駅前市街地再開発の検討】

○景観にも配慮した快適な都市空間の形成を進め、地域住民の暮らしはもとより、市外から訪れる人も活気とにぎわいを感じることができる駅前空間の創出を推進します。

#### 【刈谷市駅駅前広場整備の検討】



## ④ 駅や歴史・文化拠点をつなぐ回遊ネットワークの形成

### ◆ 基本的な施策

○市の代表的な祭りである「万燈祭」など、地域の伝統文化を感じることができる回遊性や交流性を高めるみちづくりを推進します。

**【道路新設改良事業：市道 2-496 号線・市道 2-485 号線】**

○駅と施設をつなぐ道路を中心に、電線類地中化や歩道の段差等解消などの整備を実施することにより、歩きやすい歩行空間の形成を推進し、回遊ネットワークの強化を図ります。

**【電線類地中化事業】**

**【歩道整備事業】**

- 地域の伝統文化を感じることができるみちづくり
- 歩きやすく、人々が集まる歩行空間の形成



■ 市道 2-496 号線  
道路新設改良事業完成イメージ図

## ⑤水辺と緑を感じるやすらぎ空間の保全・活用

### ◆基本的な施策

○亀城公園周辺の風致地区や神社境内地などの樹林や緑地の保全を図り、自然的景観の維持、形成に努めるとともに、水と緑に触れ合える、やすらぎ空間を創出します。

#### 【良好な自然的景観の維持・保全】

○桜など季節の風情と歴史的な趣を感じながら気軽にまちなみ散策ができるやすらぎ空間を形成します。

#### 【公共空間の緑化推進】



樹木に囲まれた空間



亀城公園の桜



(歴史の小径 城下町コースより抜粋)



文化遺産と調和する緑の木々

### 3-4 計画の推進に向けて

本市では、魅力と活気の一層の創出と安心安全で住み良い住環境の形成を目指した各種計画の検討、事業の実施などを進めています。

地域住民・事業者・行政などは、地域のあるべき姿を共有し、それぞれの役割を明確にした上で、課題の解決に向けた検討を行う協働の環境（場や機会）と体制を整えることが必要です。

特に、本計画に示したハード整備を主とした取組みに加えて、大勢の人が来訪する仕掛けづくりや地域住民にとって住み良い住環境の維持・向上を図るためのソフト施策に取り組むことが、今後の持続可能なまちづくりにおいては不可欠です。

#### (1)地域住民・事業者等の役割

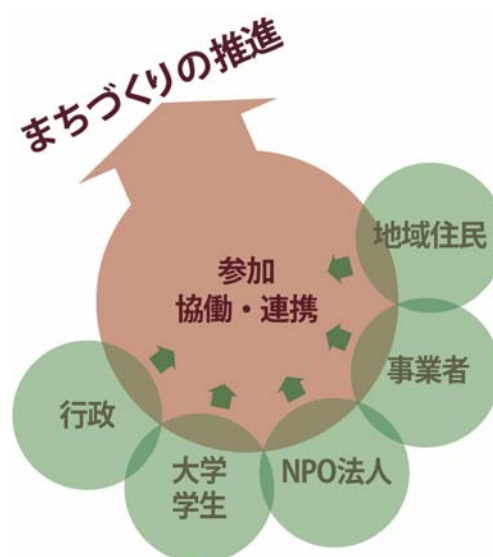
地域には、様々な年代、立場や価値観を持った人たちが暮らしています。市民一人ひとりが安心安全に暮らし続けられるようにするためには、自らが暮らす「地域」に関心を寄せ、愛着を持ち、まちづくりの主役であるという認識のもと率先してまちづくり活動に参画する意識を持つことが必要です。

また、地域住民、学生、事業者、NPO法人等が、それぞれ主体的かつ積極的にまちづくり活動に取り組むことが重要であり、互いの立場等を尊重し、より良い知恵を出し合うなど、まちづくりに関する情報交換ができる場や機会を創出することが望まれます。

#### (2)市の役割

地域住民や事業者等がまちづくり活動に参加できる仕組みづくりを進めるとともに、各主体と連携を図りながら、協働してまちづくりの課題解決ができるよう支援します。

また、市民をはじめ多くの方々が訪れる公共空間などを効率的に活用し、誰もが気軽に交流でき、にぎわいを創出する体制や環境づくりを推進します。



# 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。

### NPO法人

「特定非営利活動促進法(平成10年3月25日法律第7号)」に基づいて特定非営利活動を行うことを主たる目的とし、同法の定めるところにより設立された法人。特定非営利活動法人とも呼ばれる。

## か

### 回遊性

来街者等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。

### 界隈性

商店街など、賑わい、活気といった、情緒的で生活感あふれる雰囲気を感じる空間の特徴。

### カラー歩道

交通安全対策や景観との調和等を目的として、路面に色彩を施した歩道。

### 刈谷市立地適正化計画

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、まちづくりの方針を「選べるから、選ばれ続けるまちづくり」と定め、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、都市計画マスタープランに位置付けた機能集約型都市構造の実現に向けての取組みを推進する計画。

### 衣浦定住自立圏

刈谷市、知立市、高浜市及び東浦町の4市町が役割分担し、生活に必要な都市機能を確保するとともに、生活利便性や地域の魅力の向上を図ることを目的として広域連携を進める圏域。

中心市である刈谷市は、他3つの構成市とともに、「衣浦定住自立圏共生ビジョン」を平成24年3月に策定している。

### 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。なお、都市機能とは、一般的には都市及びそこで営まれる人間社会を構成する主要な機能であり、例えば「居住機能」「工業・生産機能」「物流機能」「商業・業務機能」「行政機能」「文化・研究機能」「レクリエーション機能」などを指す。

### 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。

## 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等において、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、街路等の公共施設の整備等を行うことにより、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。

### 隅櫓

城郭の角に防御や物見、武器倉庫等として建てられた建築物。

### 世界かんがい施設遺産

建設から100年以上経過し、かんがい農業の発展に貢献したもの、卓越した技術により建設されたもの等、歴史的・技術的・社会的価値のあるかんがい施設。なお、「かんがい」とは、農地に外部から人工的に水を供給すること。明治用水が登録施設となっている。

### 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、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、「建築基準法(昭和25年法律第201号)」による容積率、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。

### ゾーニング

一定の区域を、ある種の考え方に基づいて線引きを行い、複数の区域に分割すること。



## た

---

### 電線類地中化

電線共同溝などの施設を道路の地下に埋設し、その中に電線類(電力線、通信線等)及び関連施設を収容することで、道路上から電柱や電線類を無くすこと。

### 都市機能誘導区域

「都市再生特別措置法(平成14年法律第22号)」に基づき、都市再生を図ることを目的に、医療、福祉、商業施設などの都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域として立地適正化計画で定めた区域。

### 土地区画整理事業

道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業。

## は

---

### 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。

### ホームドア(ホーム可動柵)

プラットホームの線路側に設置される可動式の開口部を持った仕切り。ホームからの転落や列車との接触事故の防止などを目的とした安全対策の一つ。

### ポテンシャル

潜在力。可能性としての力。

## ま

---

### モータリゼーション

自動車が生活必需品として普及する現象。自動車の大衆化。

## や

---

### 容積率

敷地面積に対する建築延べ床面積の割合。

## ら

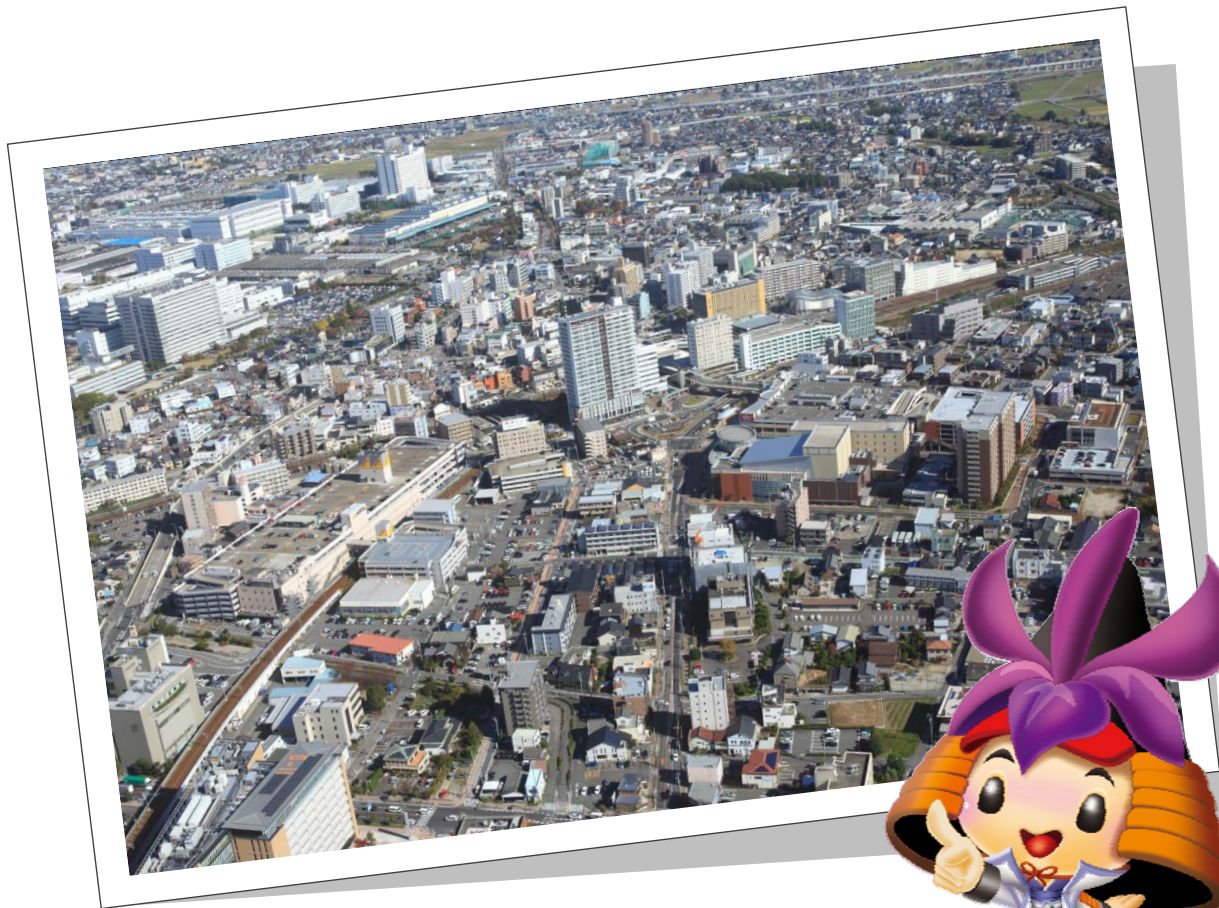
---

### 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)や建築物等の構造物、また樹木等の自然物など。

### 歴史の小径

市内に点在する史跡等の歴史スポットを巡りながら散策できるコース。「城下町」「城下町周辺」「井ヶ谷」「鎌倉街道周辺」「東海道」「築地・一ツ木・恩田」「高津波・小山」「重原・半城土・野田」「小垣江」の9つの散策コースがある。





## 刈谷市中心市街地まちづくり基本計画

発 行 | 2018 年 6 月

発行者 | 刈谷市

編 集 | 都市政策部まちづくり推進課

〒448-8501 刈谷市東陽町1丁目1番地

TEL : 0566-62-1022

FAX : 0566-23-9331