

刈谷市駅周辺地区市街地総合再生基本計画（案）

【2019年度～2028年度】

〔パブリックコメント用〕

目次

1. 計画の背景・目的

| | | |
|-----|--------------|---|
| 1-1 | 計画の背景 | 1 |
| 1-2 | 計画の目的 | 1 |
| 1-3 | 計画対象区域 | 2 |
| 1-4 | 計画期間 | 3 |

2. 本地区の現況

| | | |
|------|-----------------------------|----|
| 2-1 | 上位計画における刈谷市駅周辺地区の位置づけ | 4 |
| 2-2 | 人口の現況 | 11 |
| 2-3 | 交通の現況 | 13 |
| 2-4 | 商業の現況 | 14 |
| 2-5 | 公共施設等の利用状況 | 16 |
| 2-6 | 都市計画の状況 | 19 |
| 2-7 | 土地利用の現況 | 20 |
| 2-8 | 建築物の現況 | 21 |
| 2-9 | 地価の現況 | 25 |
| 2-10 | 駅前広場の現況 | 26 |
| 2-11 | まとめ | 27 |

3. 本地区の課題

| | | |
|-----|------------------|----|
| 3-1 | 本地区の要素別の課題 | 28 |
| 3-2 | 本地区の位置別の課題 | 31 |

4. 地区整備の基本方針

| | | |
|-----|--------------------|----|
| 4-1 | 地区整備の基本方針 | 34 |
| 4-2 | 各エリアの整備の基本方針 | 36 |

5. 重点整備地区の整備方針

| | | |
|-----|--------------------|----|
| 5-1 | 重点整備地区の設定 | 39 |
| 5-2 | 重点整備地区の整備方針 | 40 |
| 5-3 | 整備プログラム | 43 |
| 5-4 | 民間と公共の役割について | 44 |

1. 計画の背景・目的

1-1 計画の背景

刈谷市駅周辺地区（以下「本地区」という。）は本市の中心市街地に位置し、名鉄三河線「刈谷市駅」の北西側に広がる地区です。古くは地区の一部が刈谷城の城下町として、また昭和30年代から50年代にかけては、刈谷市駅前や銀座地区の商店街を中心とした商業地として、市内に限らず西三河地域から人が集まるまちとして発展してきました。

しかし、郊外における大規模商業施設の出店などにより商業地としての賑わいが失われてきており、分譲マンションなど共同住宅が建設され、駅近接の利便性の高い住宅地となってきています。

このような状況から、本地区では都市機能の充実した快適な住環境の創出を図る必要があり、道路や駅前広場の再整備、建物や機能の更新を図ることが求められています。また、本地区周辺では亀城公園等再整備事業の実施や歴史博物館の整備など、歴史的・文化的資源の活用に向けた取り組みを進めており、そのエリアの玄関口として、本地区は重要な位置付けとなっています。さらに一部の区域においては再開発への機運が高まっており、民間と行政が連携したまちづくりを進めていくことが重要です。

今後も、本地区が将来にわたり持続可能な発展を続けるためには、市街地再開発事業などの都市計画手法も活用しながら、民間と行政が連携し、計画的に良好な市街地環境の形成を進めることが求められています。

1-2 計画の目的

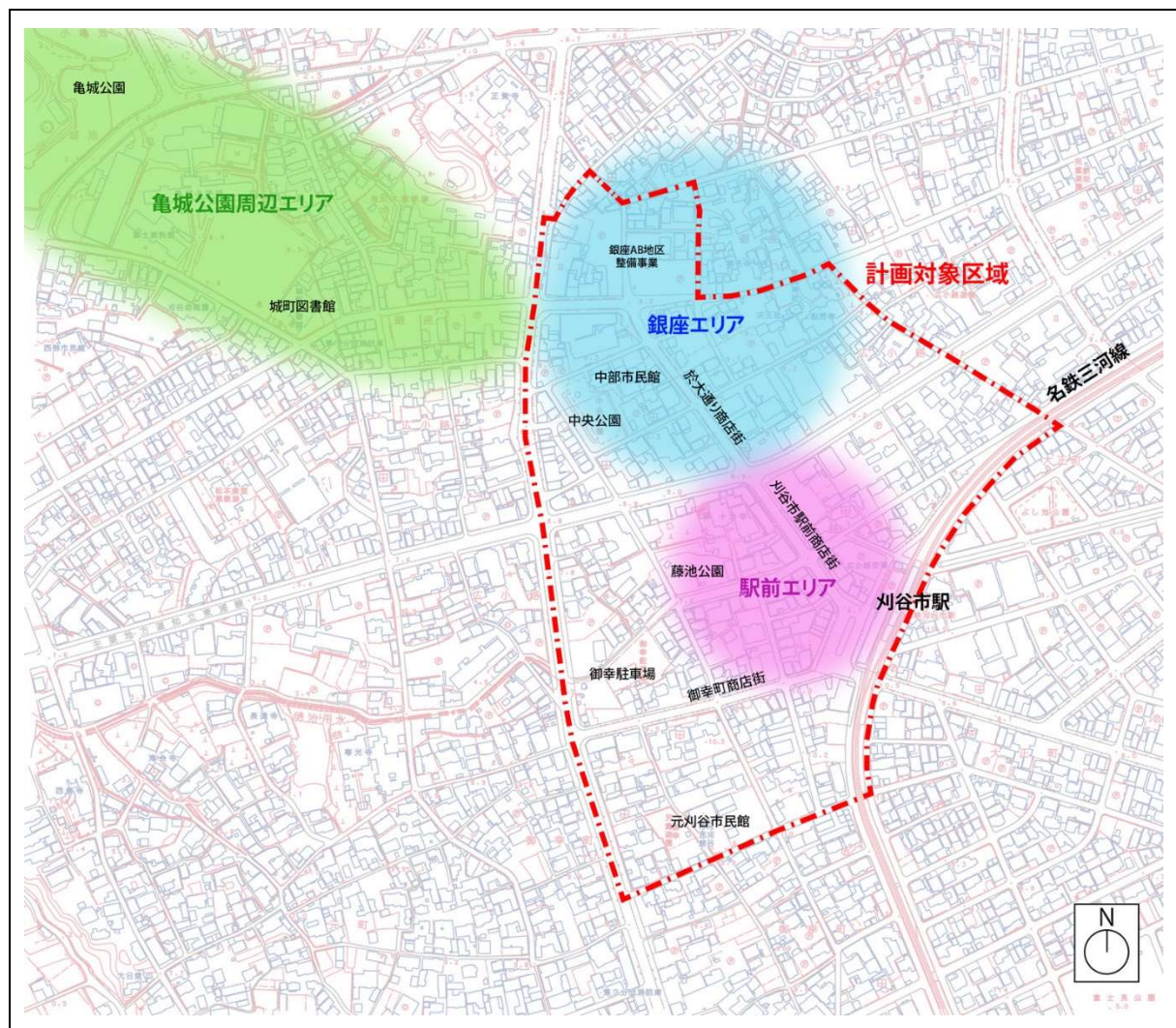
本計画は、建物の更新にあわせた適切な開発誘導と公共施設の適切な配置検討を行い、土地の有効活用・都市機能の更新・市街地環境の整備等を推進することによって、本地区を時代の変化に対応した魅力あふれる地区に再整備し、もって都市の競争力や魅力の向上に寄与するための方針等を策定することを目的とします。

1-3 計画区域

計画区域は、下記の区域とします。

本地区は、主に、名鉄刈谷市駅や刈谷市駅前商店街、御幸町商店街等が立地する「駅前エリア」と、於大通り商店街が立地し銀座 AB 地区整備事業が行われている「銀座エリア」の2つのエリアから構成される地区となっています。

| | |
|-------|---|
| 地区の名称 | 刈谷市駅周辺地区 |
| 区域 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 広小路3丁目、広小路4丁目、広小路5丁目、御幸町1丁目の全域 ・ 広小路1丁目、広小路2丁目、銀座2丁目、銀座3丁目、銀座4丁目、御幸町2丁目、御幸町3丁目、御幸町4丁目、寺横町5丁目の各一部 |
| 面積 | 約18ha |



本計画の区域

1-4 計画期間

計画期間は、上位計画の計画期間との整合を踏まえ、概ね 10 年間（2019 年～2028 年）とします。なお、今後の社会情勢の変化及び上位・関連計画との整合性などを踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行います。

2. 本地区の現況

2-1 上位計画における本地区の位置づけ

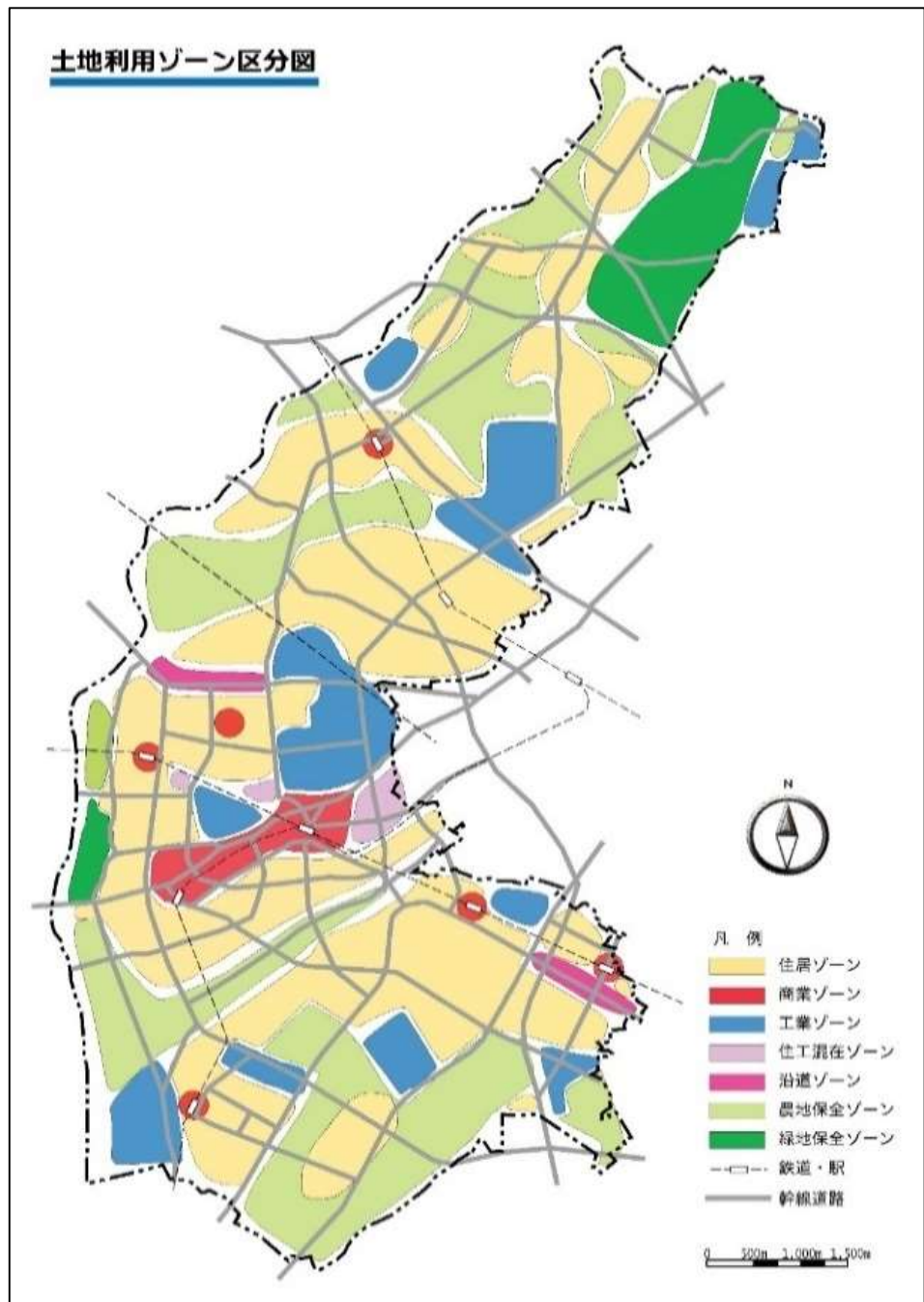
本地区に関係する本市の上位計画としては、次の(1)～(5)です。各計画における本地区の位置づけについては、次のとおりです。

- (1) 第7次刈谷市総合計画
- (2) 第3次刈谷市都市計画マスタープラン
- (3) 刈谷市立地適正化計画
- (4) 刈谷市まちなかマネジメント構想【刈谷市駅～亀城公園周辺エリア編】
- (5) 刈谷市中心市街地まちづくり基本計画

(1) 第7次刈谷市総合計画（平成23年3月策定）

| | |
|----------------|---|
| 目標年次 | 基本構想：平成23年（2011年）～平成42年（2030年） 基本計画：平成23年（2011年）～平成32年（2020年） |
| まちづくりの 主要課題 | <ol style="list-style-type: none"> 1. 暮らしの安全・安心の確保 2. まちの活力や魅力の強化 3. ゆとりや生きがいの創出 4. 次代を担う子ども・若者の育成 5. 未来に受け継ぐ持続可能なまちづくり 6. 市民力・地域力の向上 7. 市民と行政の信頼関係の強化 |
| 将来都市像 | 「人が輝く 安心快適な産業文化都市」 |
| 土地利用計画 | <ul style="list-style-type: none"> ・刈谷駅を除く交通結節点などを中心とする地域については、市民の日常生活における生活利便性の向上に寄与する機能を誘導する地域とします。 ・都市拠点である刈谷駅周辺地区とそれぞれの地域は、市民生活に必要な機能を適切に分担し、相互に連携する必要があります。その連携は、鉄道やバスなどを活用した都市交通ネットワークを形成することにより、市民が便利で住みやすいと感じるまちづくりを推進します。 |
| 基本方針 | <ol style="list-style-type: none"> 1. 都市と自然が織りなす住みよいまちづくり（1-1、1-2より（抜粋）） <ul style="list-style-type: none"> ・交通結節点を中心とする地域は、日常生活に必要な機能の集約を図ります。 ・市内鉄道駅の利便性や安全性の向上を図るため、バリアフリー化や安全対策、駅周辺の整備を推進します。 2. 生きる力を育み生きる喜びを実感できるまちづくり 3. 人と技術で賑わいを創り笑顔で働き続けられるまちづくり 4. 支えあいみんなが元気で安心して暮らせるまちづくり 5. 市民と行政の信頼と協働で築くまちづくり |

土地利用
ゾーン区分図



(2) 第3次刈谷市都市計画マスタープラン（平成23年3月策定）

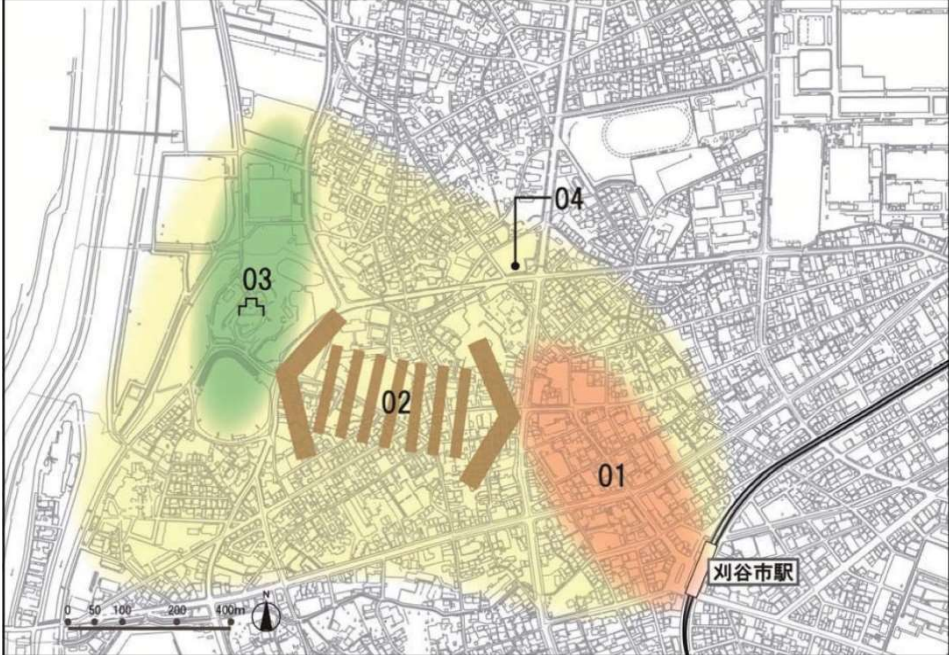
| | |
|----------|---|
| 目標年次 | 平成32年（2020年） |
| 将来都市像 | 「都市活力と都市環境が共生する持続可能なまち 刈谷」 |
| 都市づくりの目標 | <ol style="list-style-type: none"> 1. 活力あふれるものづくりのまち 2. 快適に暮らせるまち 3. 環境にやさしいまち 4. 安全で安心して暮らせるまち |
| 将来の都市構造 | <ul style="list-style-type: none"> ・刈谷駅・刈谷市駅周辺は、本市の中心的な交通結節点であると同時に、市民生活に必要な施設・機能等が多く集積しています。そのため、都市の中心的な役割を担う都市拠点と位置づけ、土地の高度利用を誘導し、引き続き都市機能の集約を進めます。 ・都市拠点と各地域拠点は、市民生活に必要な機能を適切に分担・相互に連携し、歩いて暮らせる都市づくりに向け、鉄道やバスなどの公共交通が主体となったネットワークの形成をめざします。 |
| 都市構造 | <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 48%;"> <p>■将来都市構造図</p>  </div> <div style="width: 48%;"> <p>■都市構造概念図</p>  </div> </div> |
| 都市整備の方針 | <ul style="list-style-type: none"> ・刈谷市駅周辺は、まちなか居住を推進し、各地域拠点周辺や現行市街地内へ積極的に人口を集積するため、土地の高度利用の推進を図ります。 ・刈谷駅から刈谷市駅周辺の市街地中心部を、都市機能の集積した都市拠点と位置づけ、既存のストックを活用した、集約型の市街地形成に向けた土地の有効・高度利用を図ります。また、まちなか居住の推進とともに、魅力ある商業環境の形成を促進し、中心市街地の再生、活性化を図ります。さらに、中心商業地にふさわしい様々な都市機能の集積や、適正な土地利用の誘導を図る必要のある地区では、用途地域の見直しや地区計画の活用などを検討します。 |

(3) 刈谷市立地適正化計画（平成 29 年 3 月策定）

| | |
|--------------|--|
| 計画期間 | 平成 28 年度（2016 年度）～平成 42 年度（2030 年度） |
| 刈谷市駅周辺の特徴と課題 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 刈谷駅から刈谷市駅にかけての中心部では、人口が減少傾向にあり、40～60 人/ha と可住地人口密度が低い箇所もみられます。 ・ 刈谷市駅周辺では商業施設の撤退がみられます。 |
| まちづくりの方針 | <p>「選べるから、選ばれ続ける」まちづくり ～機能集約型都市構造の実現に向けて～</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 中心市街地の魅力向上 ・ 子育て世代の「かり家から刈谷住まい」への誘導 ・ 高齢者の安心・安全な生活の確保 |
| 都市機能誘導区域の設定 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 第 3 次刈谷市都市計画マスタープランにおける「中心市街地地区」を都市機能誘導区域として定めます。 |
| 都市機能誘導区域 | |
| 誘導のために講ずべき施策 | <p>（市が独自に講じる施策）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 誘導施設の立地ポテンシャルを高めるため、まちなかマネジメント構想や中心市街地の活性化とまちなか居住の促進をはじめとする中心市街地の活性化事業の推進により、中心市街地の魅力向上を図ります。 ・ 様々な世代の人たちが誘導施設に容易にアクセスできるよう、鉄道駅等の交通結節機能の拡充やアクセス性の向上を図るとともに移動の円滑化に向けた道路や歩行空間等を確保します。 |

(4) 刈谷市まちなかマネジメント構想（平成 29 年 3 月策定）

【刈谷市駅～亀城公園周辺エリア編】

| | |
|-----------------------|--|
| <p>まちづくりの 方向性</p> | <p>「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」</p> |
| <p>まちの将来 イメージ</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. 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 <ol style="list-style-type: none"> A. にぎわいと交流を創り出す玄関づくり バスやタクシーの乗降、一般車の送迎が可能なロータリーをはじめ、イベントなどが開催できる空間を有した、にぎわいと交流を創り出す玄関づくりを推進します。 B. 地域の伝統文化を感じることができる交流のみちづくり 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交流のみちづくりを推進します。 C. 住まいと生活に必要な施設が一体となった集いの空間づくり 住居のほかに、商業、子育て、福祉施設などが入居する機能的で利便性の高い、住まいと生活に必要な施設が一体となった集いの空間づくりを推進します。 2. 地域と地域をつなぐ、歴史を感じることができるまち <ol style="list-style-type: none"> D. 歴史を感じ、歩いて楽しむことができるまちづくり E. 昔ながらの風情を醸し出す散策のみちづくり F. 歴史的建造物を活用した趣きのある地域づくり 3. 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 <ol style="list-style-type: none"> G. 市民の誇りを育む新たなシンボルづくり H. 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 I. 刈谷ならではの個性豊かなにぎわいの空間づくり 4. 地域住民、行政などによる魅力的なまちの形成 |
| <p>取組みの位置</p> |  <p>The map shows the urban layout around Kariya Station (刈谷市駅) and Kameji Park (亀城公園). Four zones are highlighted: Zone 01 (orange) is near the station; Zone 02 (brown) is a central area with a large arrow pointing right; Zone 03 (green) is near Kameji Park; and Zone 04 (yellow) is a residential area. A scale bar (0-400m) and a north arrow are also present.</p> |

(5) 刈谷市中心市街地まちづくり基本計画（平成30年6月策定）

| | |
|-----------------|--|
| <p>計画期間</p> | <p>平成30年度（2018年度）～平成39年度（2027年度）</p> |
| <p>ゾーンの設定</p> | <p>刈谷市駅～亀城公園周辺 → 「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</p> |
| <p>基本的な整備方針</p> | <p>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</p> <p>■歴史文化交流ゾーンの整備方針図</p> |
| <p>基本的な施策</p> | <p>③活気とにぎわいのある駅前交流空間の創出</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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事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

○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】

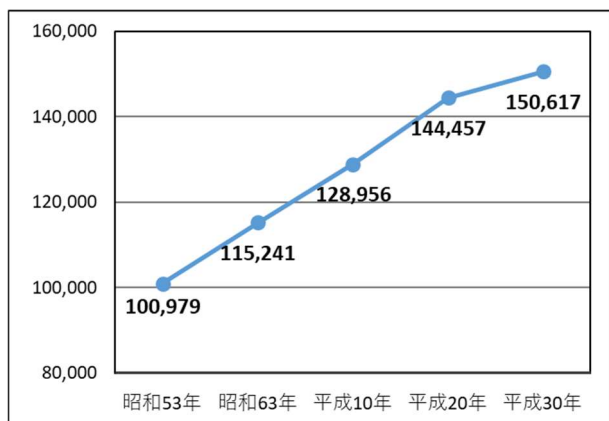


2-2 人口の現況

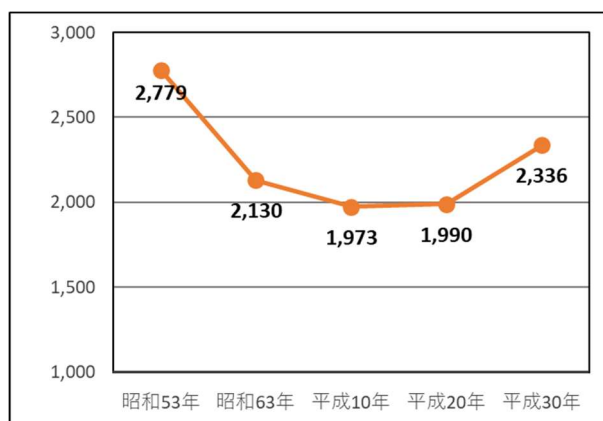
平成30年の刈谷市全体の人口は150,617人、世帯数は64,833世帯となっています。

刈谷市全体をみると、過去40年間で年々増加傾向にあり、昭和53年と比較すると、人口は約1.5倍、世帯数は約2倍となっています。1世帯あたりで比較すると3.0人（昭和53年）から2.3人（平成30年）となっており、核家族化が進んでいます。年齢別人口を割合でみると、老年人口率は10%（平成10年）から20%（平成30年）に推移し、高齢化が進んでいます。

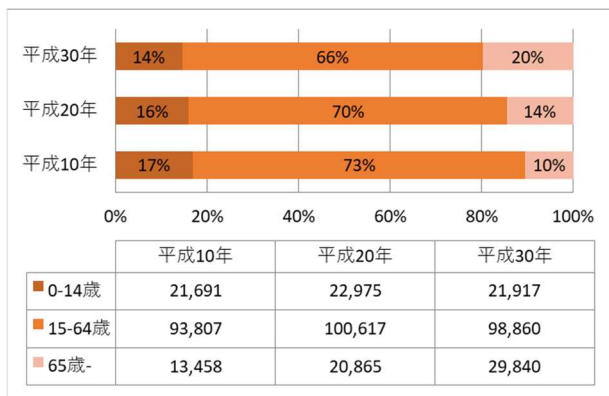
一方で本地区をみると、平成30年時点の人口は2,336人であり、世帯数は995世帯となっています。ピーク時の昭和50年代以降減少傾向にありましたが、銀座エリアにおけるマンション整備などにより、人口が増加しています。1世帯あたりで比較すると3.7人（昭和53年）から2.3人（平成30年）と、刈谷市全体と同様に核家族化が進んでいます。年齢別人口を割合でみると、年少人口率16%、生産人口率64%、老年人口率20%となっており、概ね刈谷市全体と同程度の傾向となっています。



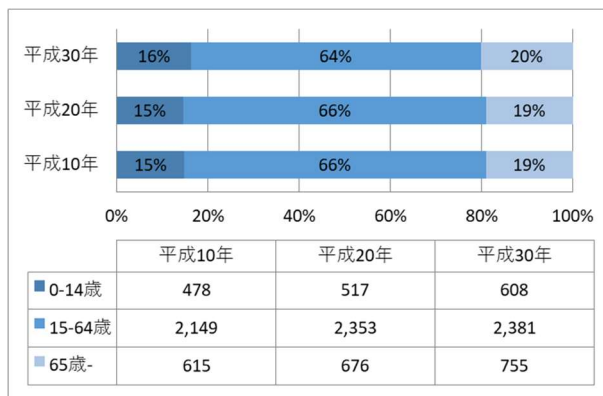
刈谷市全体の人口（4月1日時点）
（資料：住民基本台帳）



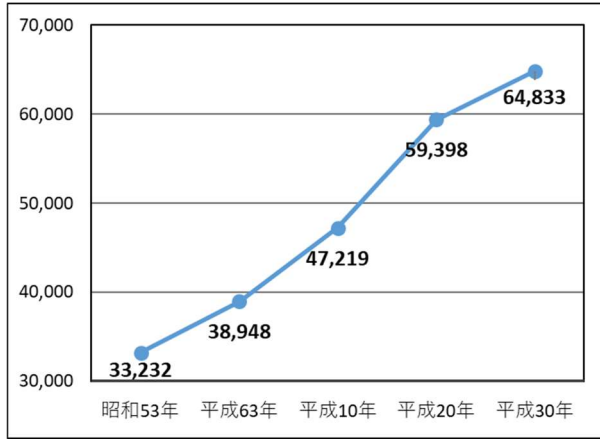
本地区の人口
（4月1日時点、昭和53年・63年は1月1日時点）
（資料：住民基本台帳）



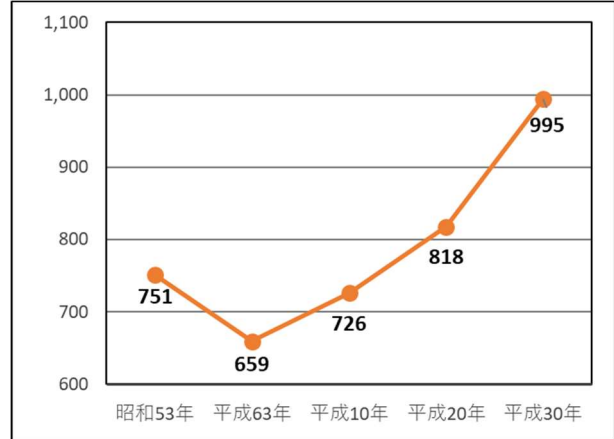
刈谷市全体の年齢別人口
（資料：住民基本台帳）
（※本地区の年齢別人口は、銀座・広小路・御幸町各町の合計人口として整理）



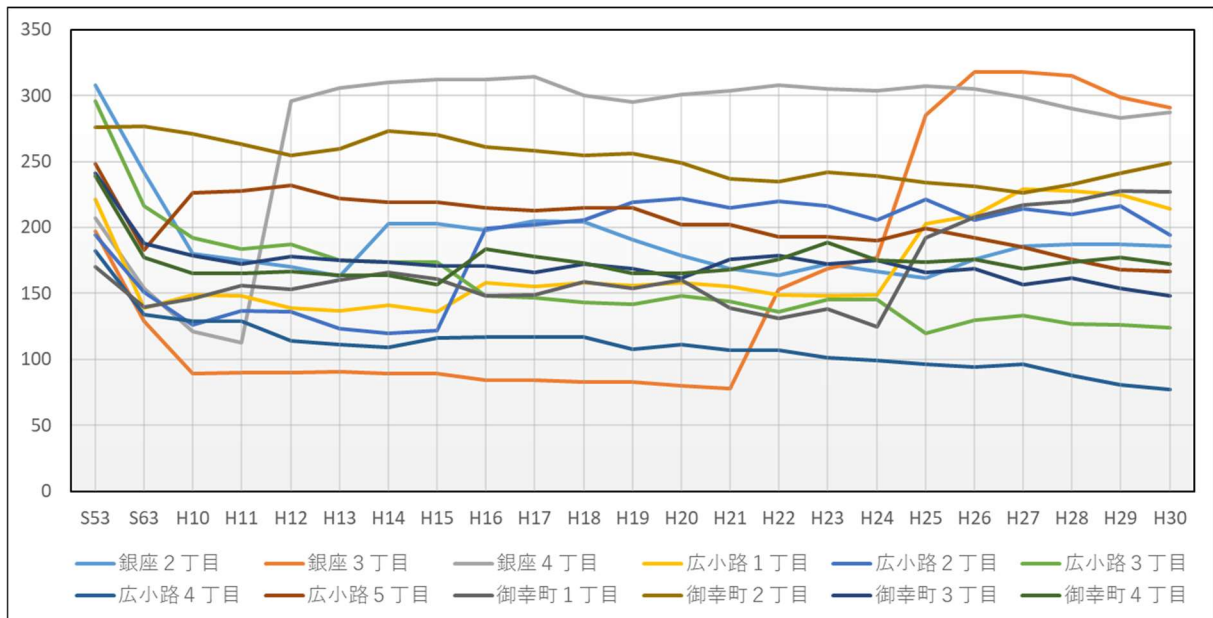
本地区の年齢別人口
（資料：住民基本台帳）



刈谷市全体の世帯数(4月1日時点)
(資料：住民基本台帳)



本地区の世帯数
(4月1日時点、昭和53年・63年は1月1日時点)
(資料：住民基本台帳)



本地区の人口の推移 (資料：住民基本台帳)



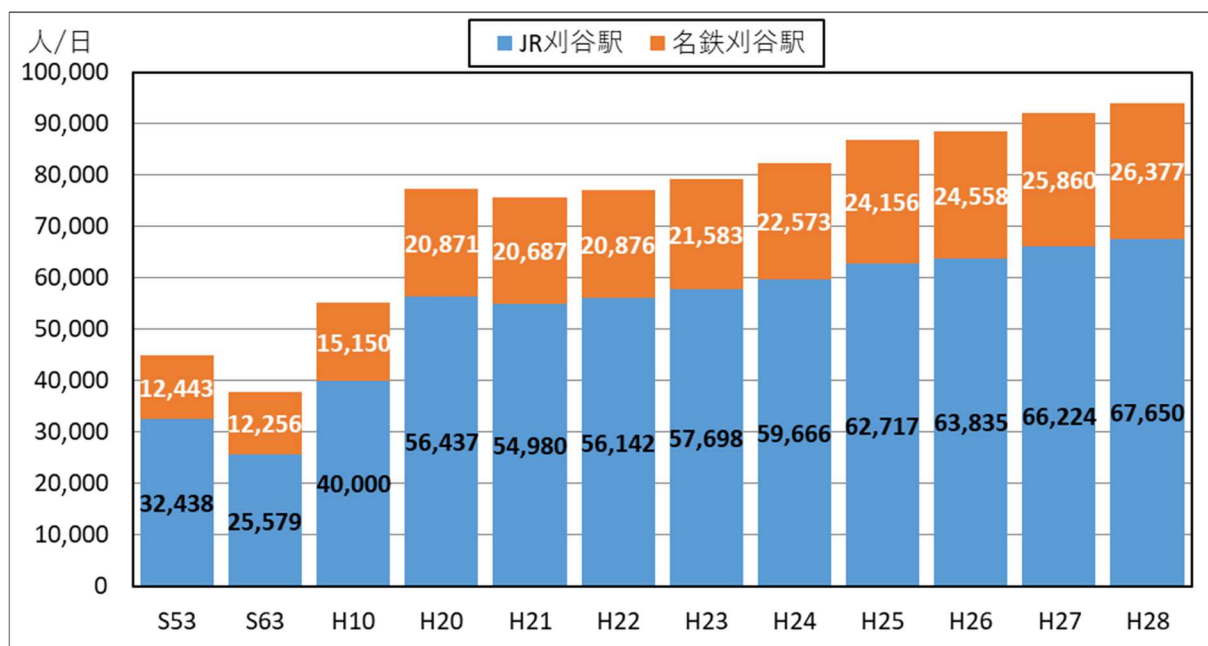
銀座エリアに整備されたマンションなど

2-3 交通の現況

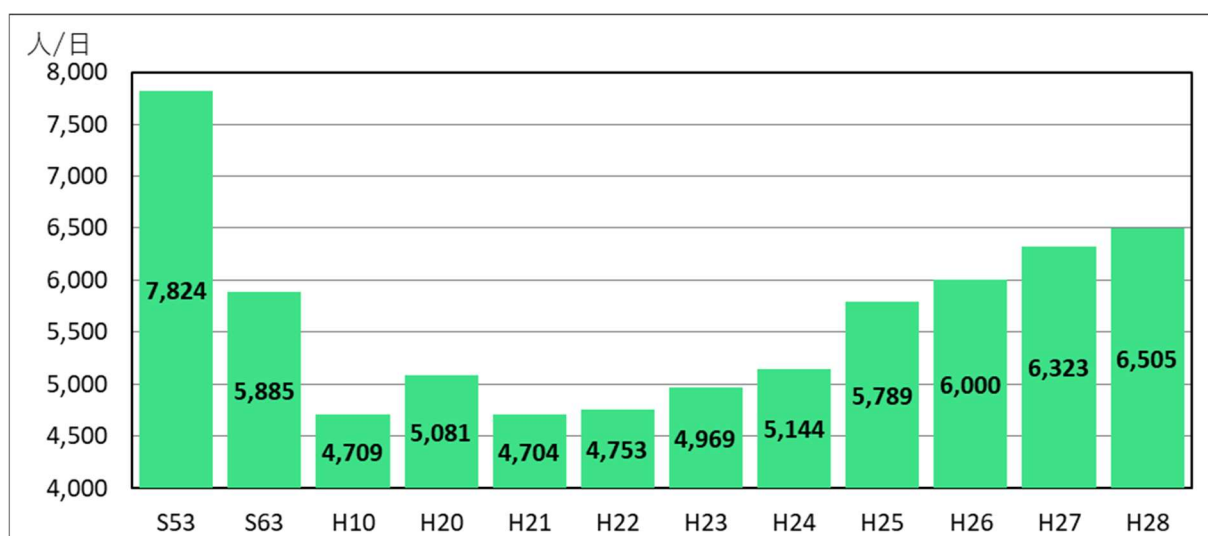
(1) 鉄道

平成 28 年の刈谷駅の乗降客数は、94,027 人/日（JR 刈谷駅：67,650 人/日、名鉄刈谷駅：26,377 人、乗換客もそれぞれの駅の乗降客数に含む）であり、昭和 63 年以降は多少減少する時期はあるものの増加傾向にあり、平成 28 年の乗降客数は昭和 63 年の約 2.5 倍まで増加しています。

一方、平成 28 年度の名鉄刈谷市駅の乗降客数は 6,505 人/日であり、平成 10 年まで減少し、その後平成 20 年にかけて増加、平成 21 年にふたたび減少に転じたものの、その後は増加傾向にあります。昭和 53 年と比較すると減少しています。また、刈谷駅と比較すると、名鉄刈谷市駅の乗降客数は刈谷駅の約 7%となっています。



JR・名鉄刈谷駅の乗降客数の推移（資料：国鉄・東海旅客鉄道(株)・名古屋鉄道(株)）



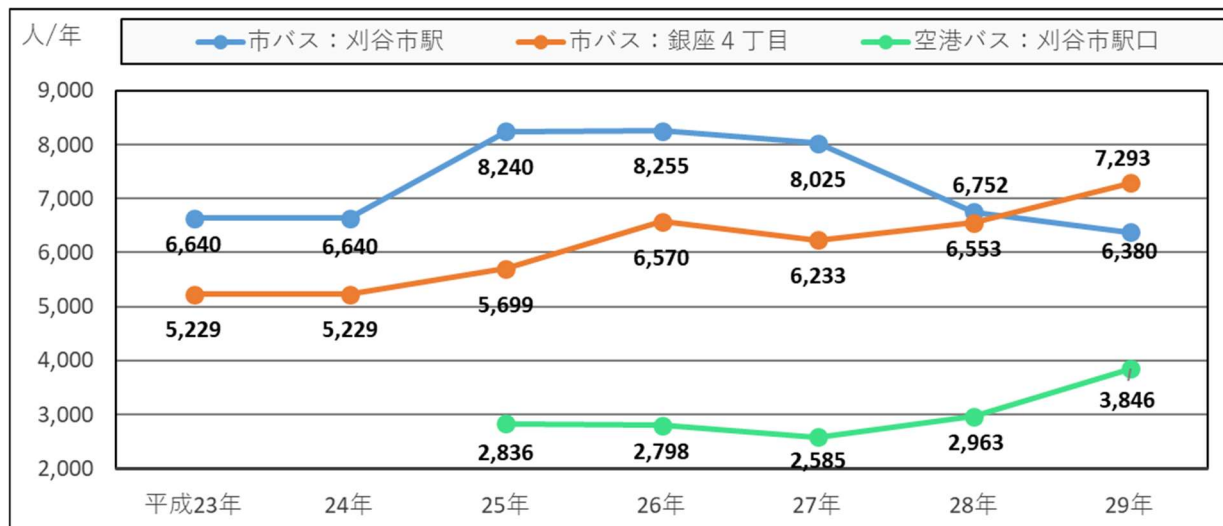
名鉄刈谷市駅の乗降客数の推移（資料：名古屋鉄道(株)）

※ 1日あたり乗降客数＝年間乗降客数／365日（閏年は366日）

(2) バス

本地区で利用可能なバスは、市の公共施設連絡バス（以下「市バス」という。）の小垣江線（小垣江駅東口～逢妻駅南口）と依佐美線（東刈谷駅北口～小垣江駅西口）の2系統、知多乗合株式会社の空港バス（刈谷・中部空港線）の1系統、合計3系統があります。（平成30年12月時点）

利用状況としては、市バスの刈谷市駅の乗車人員は平成25年より減少傾向にある一方で、市バスの銀座4丁目及び空港バスの刈谷市駅口の乗車人員は増加傾向にあります。



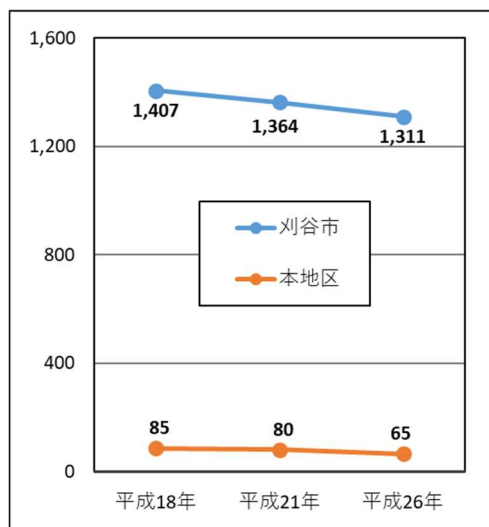
バス乗車人員の推移（資料：刈谷市・知多乗合株）

2-4 商業の現況

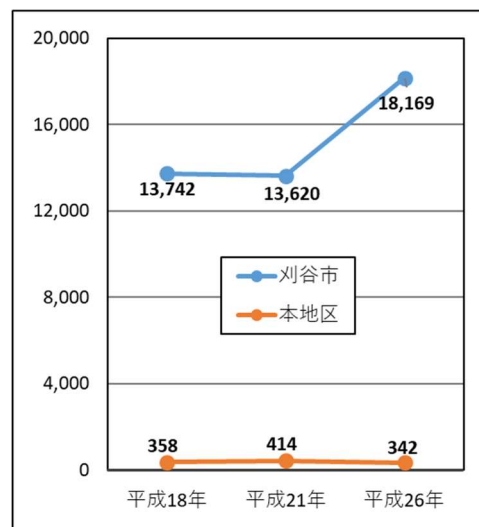
(1) 商店街別事業所数・従業者数の動向

平成26年度の卸売業・小売業の事業所数は、刈谷市全体で1,311件、本地区は65件となっており、共通して減少傾向にあります。

従業者数は、刈谷市全体は増加傾向にありますが、本地区はほぼ横ばい状態であり、刈谷市全体と比較して、本地区の商業の状況が悪化していることがわかります。



卸売業・小売業の事業所数の推移
（資料：経済センサス）



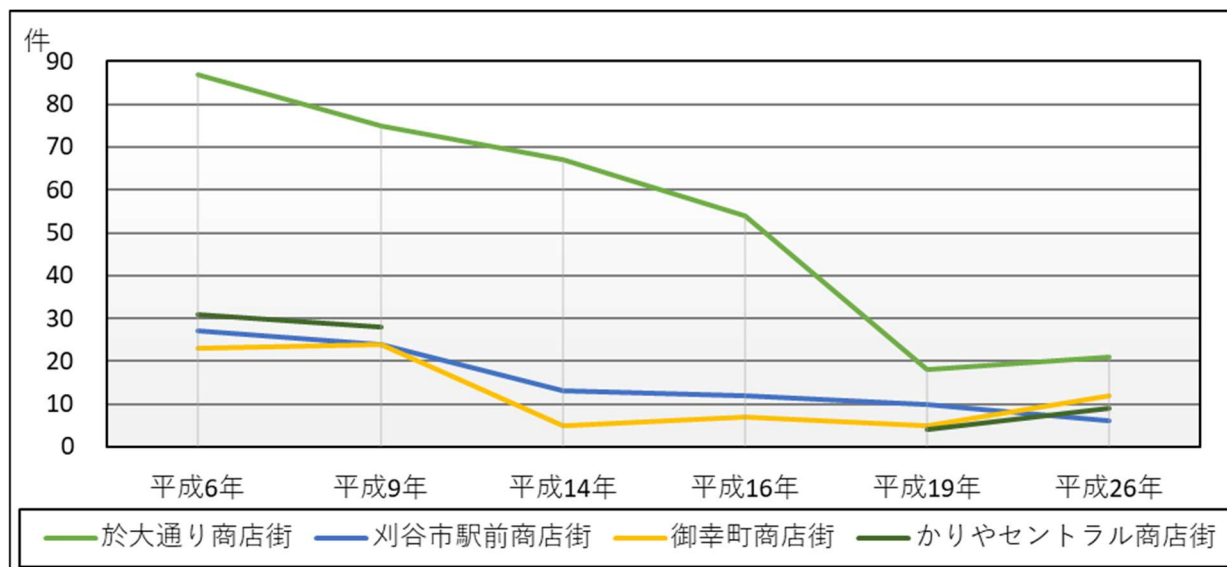
卸売業・小売業の事業所数の推移
（資料：経済センサス）

(2) 本地区の商店街の状況

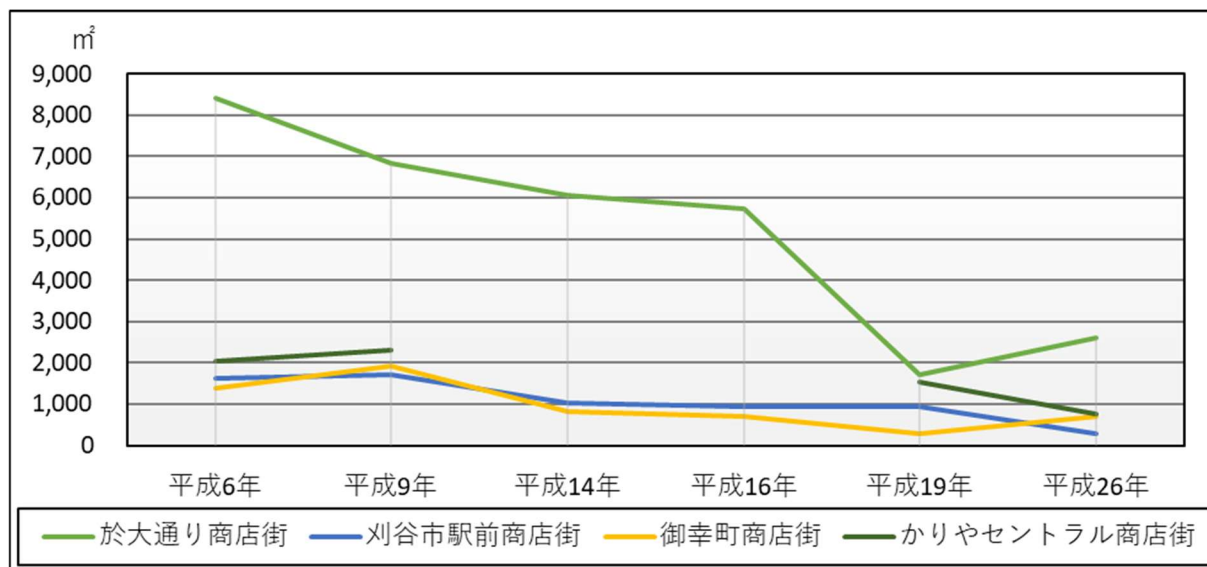
本地区に位置する商店街としては、刈谷市駅前商店街、御幸町商店街、於大通り商店街、刈谷セントラル商店街の4つがあります。

この4つの商店街について、過去20年の比較で事業所数、売場面積、年間商品販売額をみると、全ての項目で全体的に減少傾向にあります。

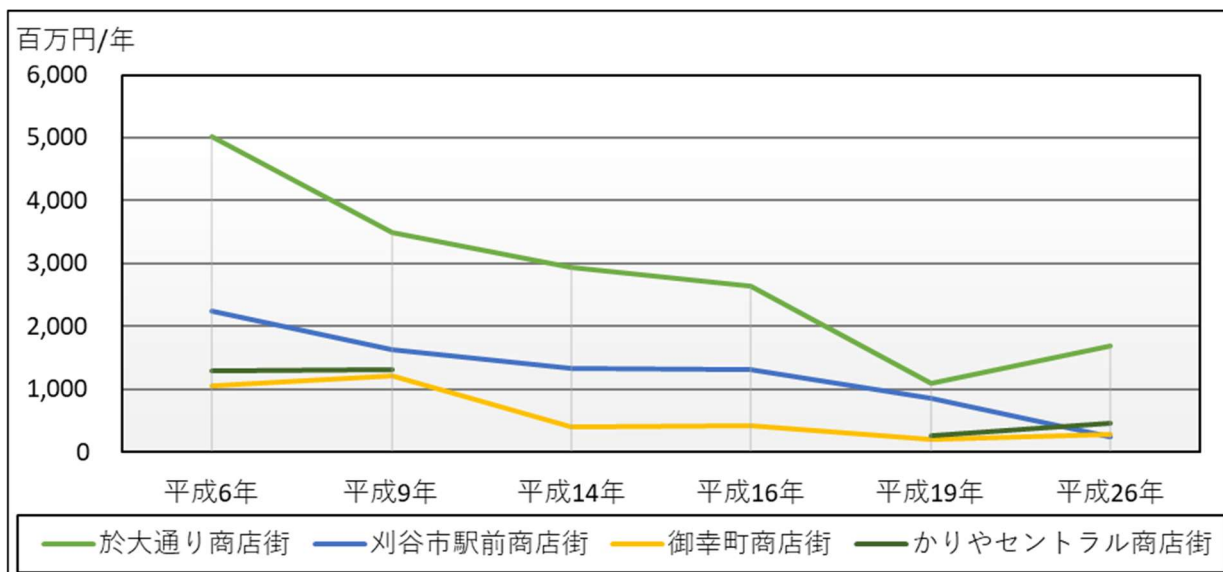
以上の各商店街の状況から、本地区が中心市街地の商業エリアとして、機能が低下していることがうかがえます。



本地区の商店街の事業所数の推移 (資料：商業統計調査)



本地区の商店街の売場面積の推移 (資料：商業統計調査)



本地区の商店街の年間商品販売額の推移（資料：商業統計調査）



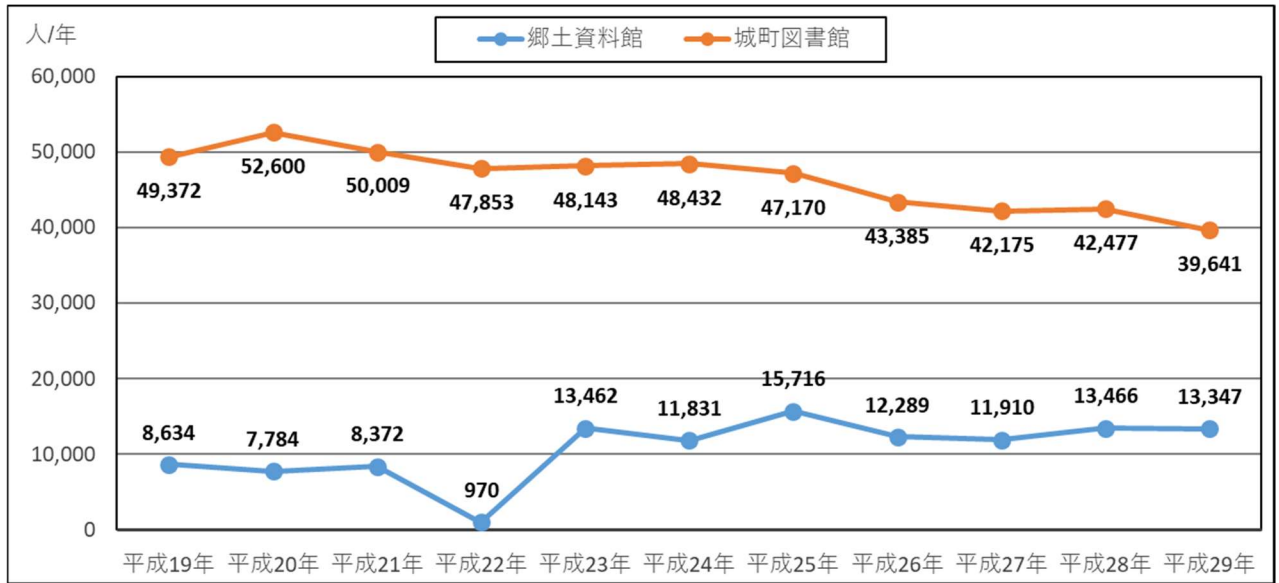
刈谷市駅前通り商店街の様子

2-5 公共施設等の利用状況

(1) 公共施設の利用状況

本地区周辺に立地する公共施設として、郷土資料館及び城町図書館があります。

各施設の利用状況をみると、郷土資料館の平成29年度の入館者数は13,347人であり、過去10年で約70%の増加となっており、歴史文化交流ゾーンにおける施設として良好な利用状況となっています。また、城町図書館の平成29年度の入館者数は39,641人であり、過去10年で約25%減少しており、施設の機能や魅力の低下がうかがえます。



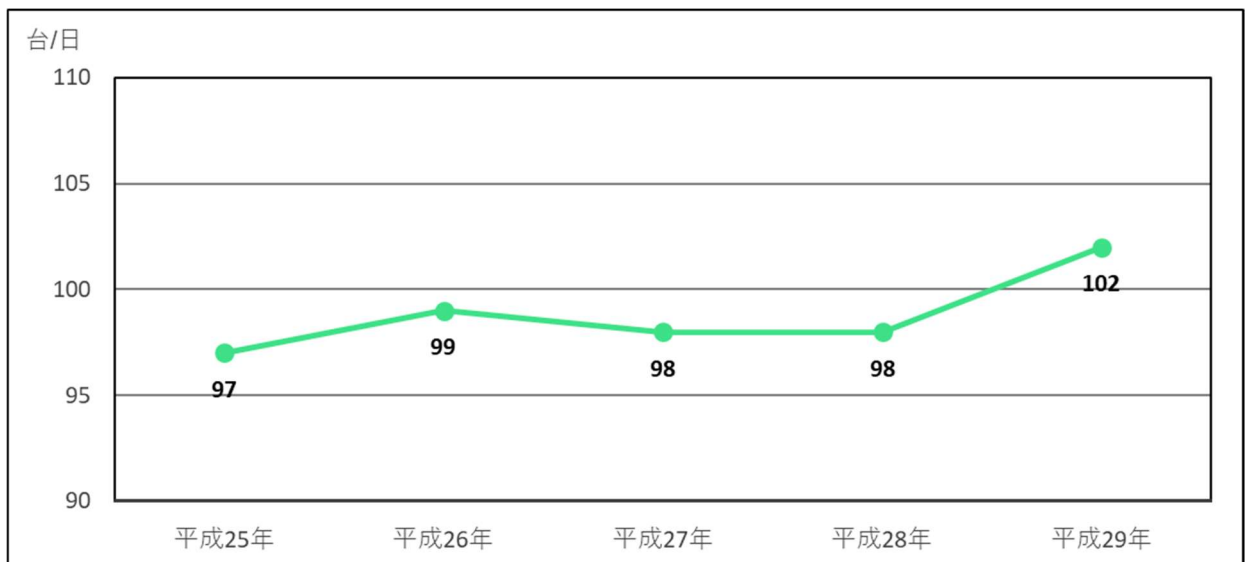
本地区周辺の公共施設の利用状況（郷土資料館の平成22年度は本館休館のため分館入館者数のみ）

（資料：刈谷市）

（2）市営駐車場の利用状況

本地区に位置する市営駐車場として、御幸駐車場（70台収容）があります。

利用状況を見ると、近年では一日当たりの利用台数は100台前後で推移しており、収容台数を超えていることから、一定の駐車場需要があることが分かります。

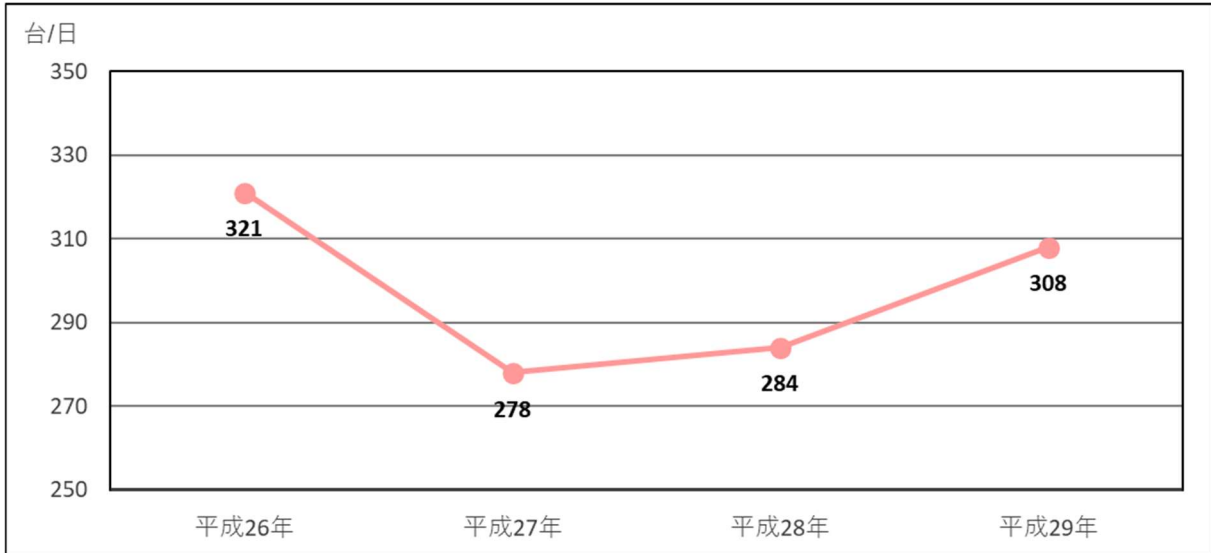


御幸駐車場の利用状況（資料：刈谷市）

(3) 市営駐輪場の利用状況

本地区に位置する市営駐輪場としては、刈谷市駅高架下駐輪場があります。

刈谷市駅高架下駐輪場の利用状況を見ると、平成29年度の利用台数は308台/日となっており、平成26年度と比較すると減少していますが、平成27年度以降増加傾向にあります。



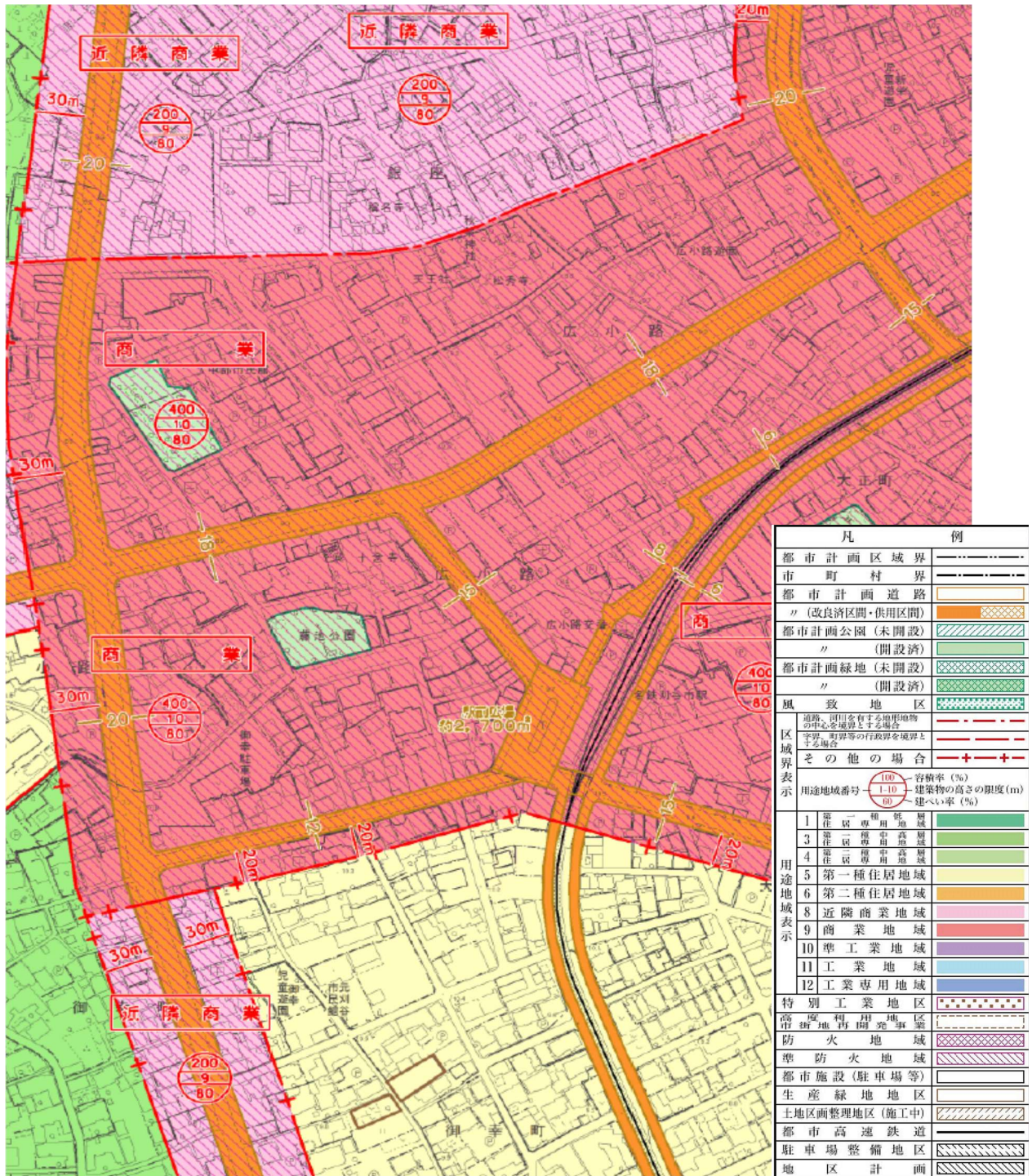
刈谷市駅高架下駐輪場の利用状況 (資料：刈谷市)



2-6 都市計画の状況

本地区の都市計画の状況は、下記の図に示すとおりです。

本地区の大部分は商業地域であり、銀座エリアの一部などが近隣商業地域に、南側の一部が第一種住居地域に指定されています。また、本地区の一部において土地区画整理事業が施行済みとなっており、都市基盤整備が実施されています。

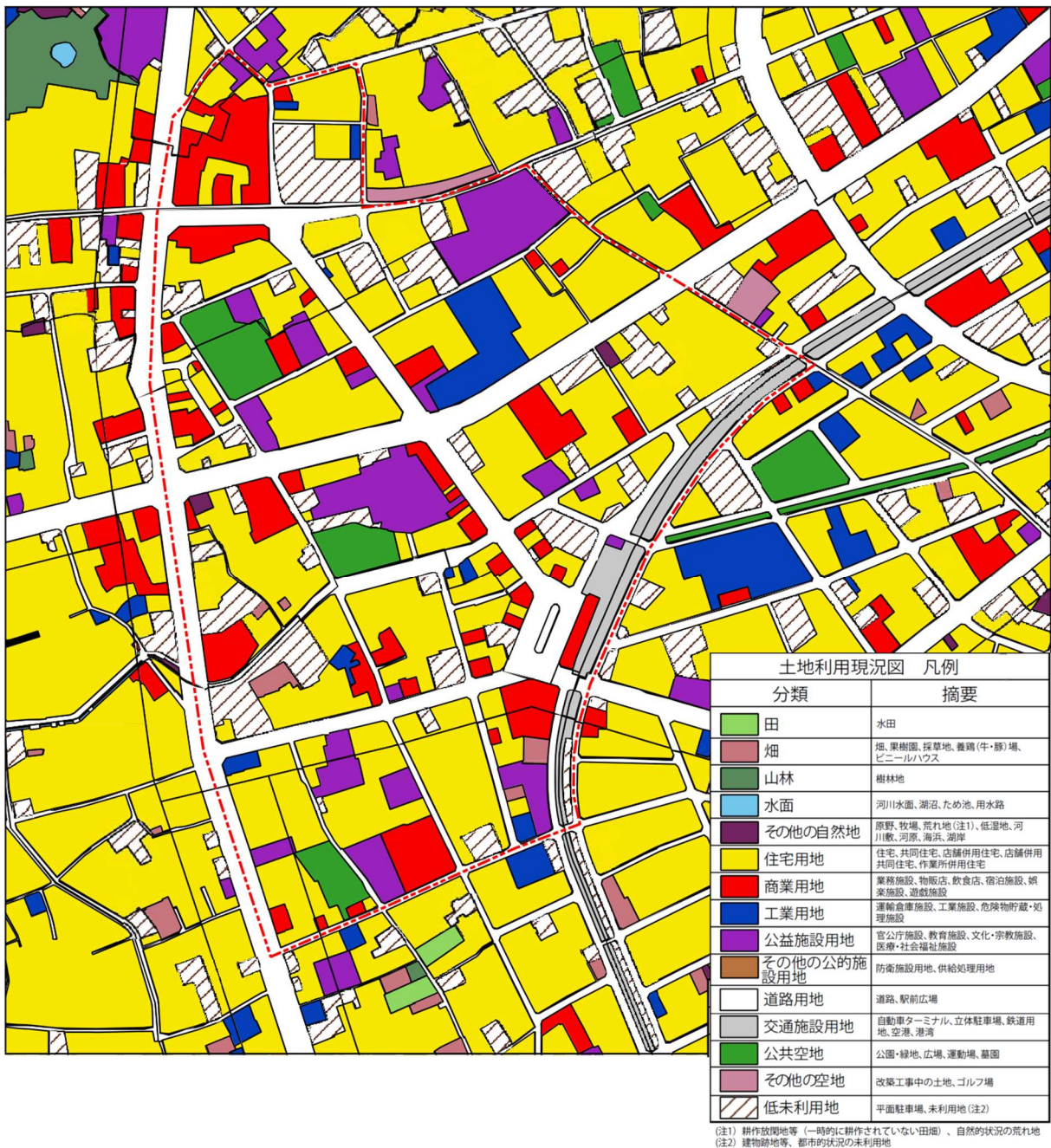


本地区の都市計画の状況

2-7 土地利用の現況

本地区の土地利用の現況は、下記の図に示すとおりです。

本地区の大部分は都市計画において商業系用途地域に指定されていますが、実際の土地利用としては住宅用地が多くを占めていることから、商業地から住宅地へと変化していることがうかがえます。また、低未利用地が点在しているため、土地の有効・高度利用を図る必要があることもうかがえます。



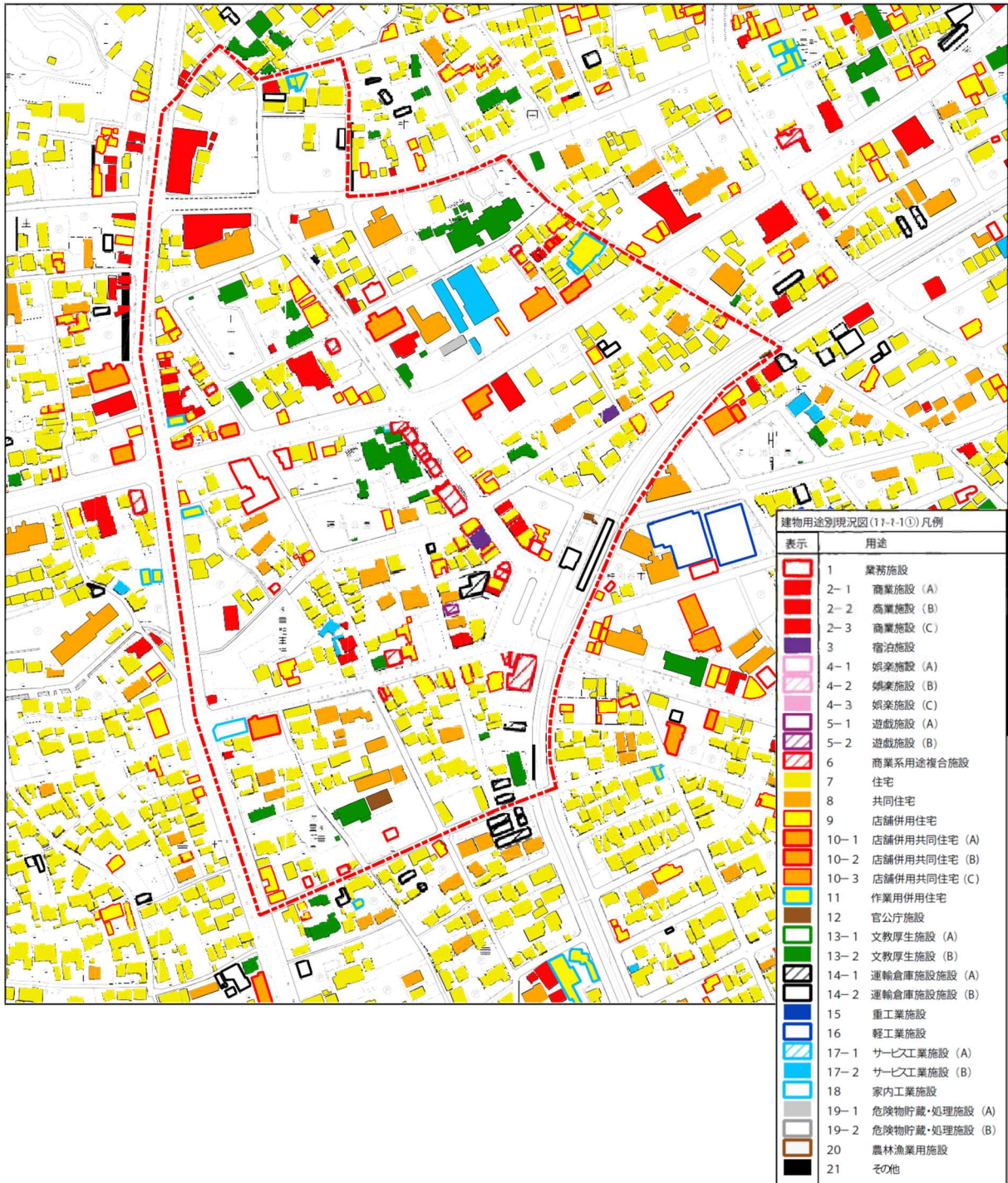
土地利用の現況(資料:都市計画基礎調査)

2-8 建築物の現況

(1) 用途別分布状況

本地区に存在する建築物の用途別の分布状況は、下記の図に示すとおりです。

刈谷市駅の駅前広場や幹線道路沿いには比較的商業系の建物が多く存在していますが、全体としては都市計画において商業系用途地域に指定されているものの、住宅系の建物が多くを占めている状況です。

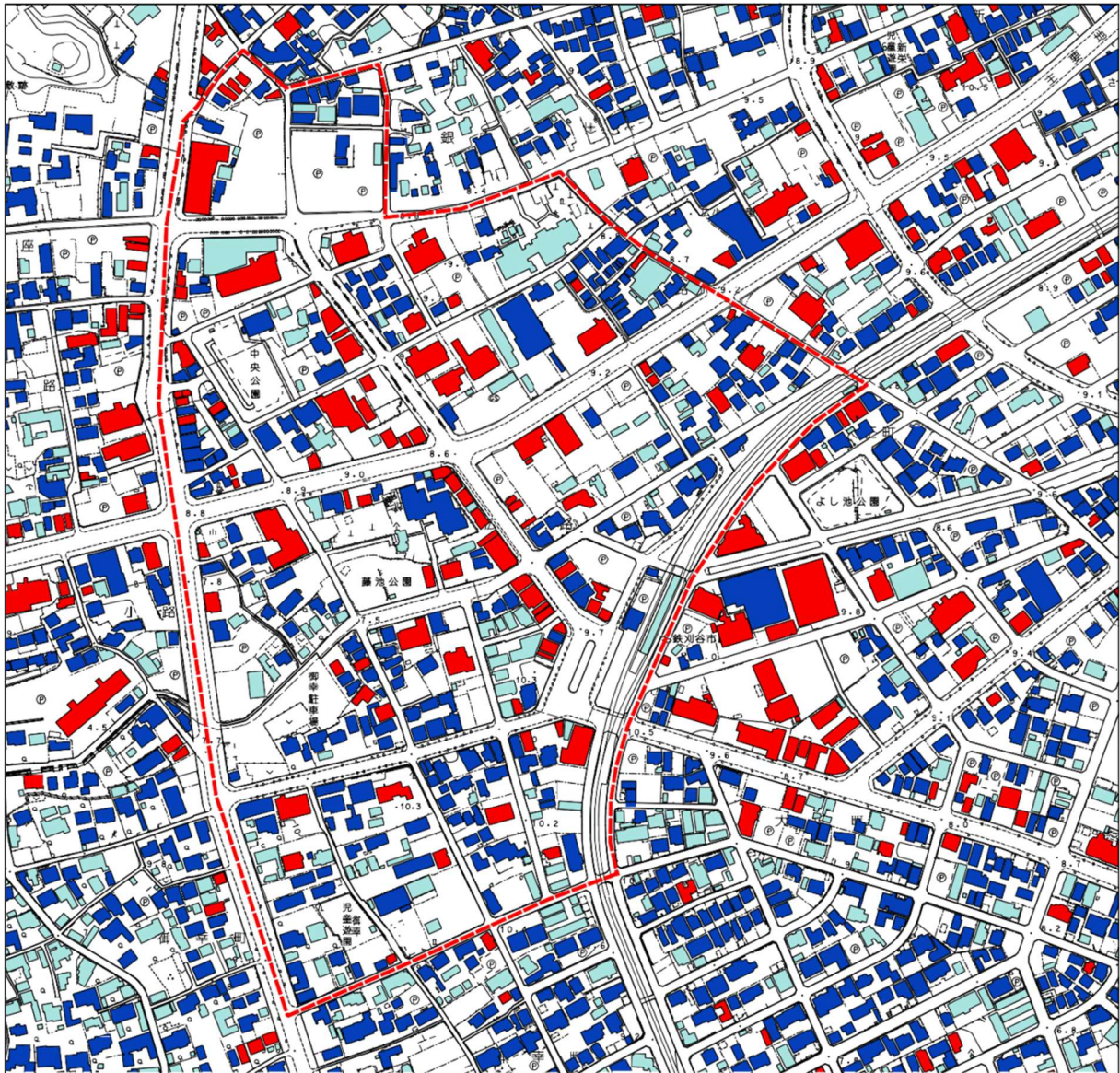


建築物の用途別分布状況 (資料：都市計画基礎調査)

(2) 階数別分布状況

本地区に存在する建築物の階数別の分布状況は、下記の図に示すとおりです。

幹線道路沿いには地上3階以上の建物が多く存在しているものの、その他の場所については地上2階以下の建物が建ち並んでいます。駅前エリアにおいても、幹線道路沿い以外は地上2階以下の建物が多く、土地利用の現況において低未利用地がみられたように、土地の有効・高度利用が十分に図られていないことがうかがえます。



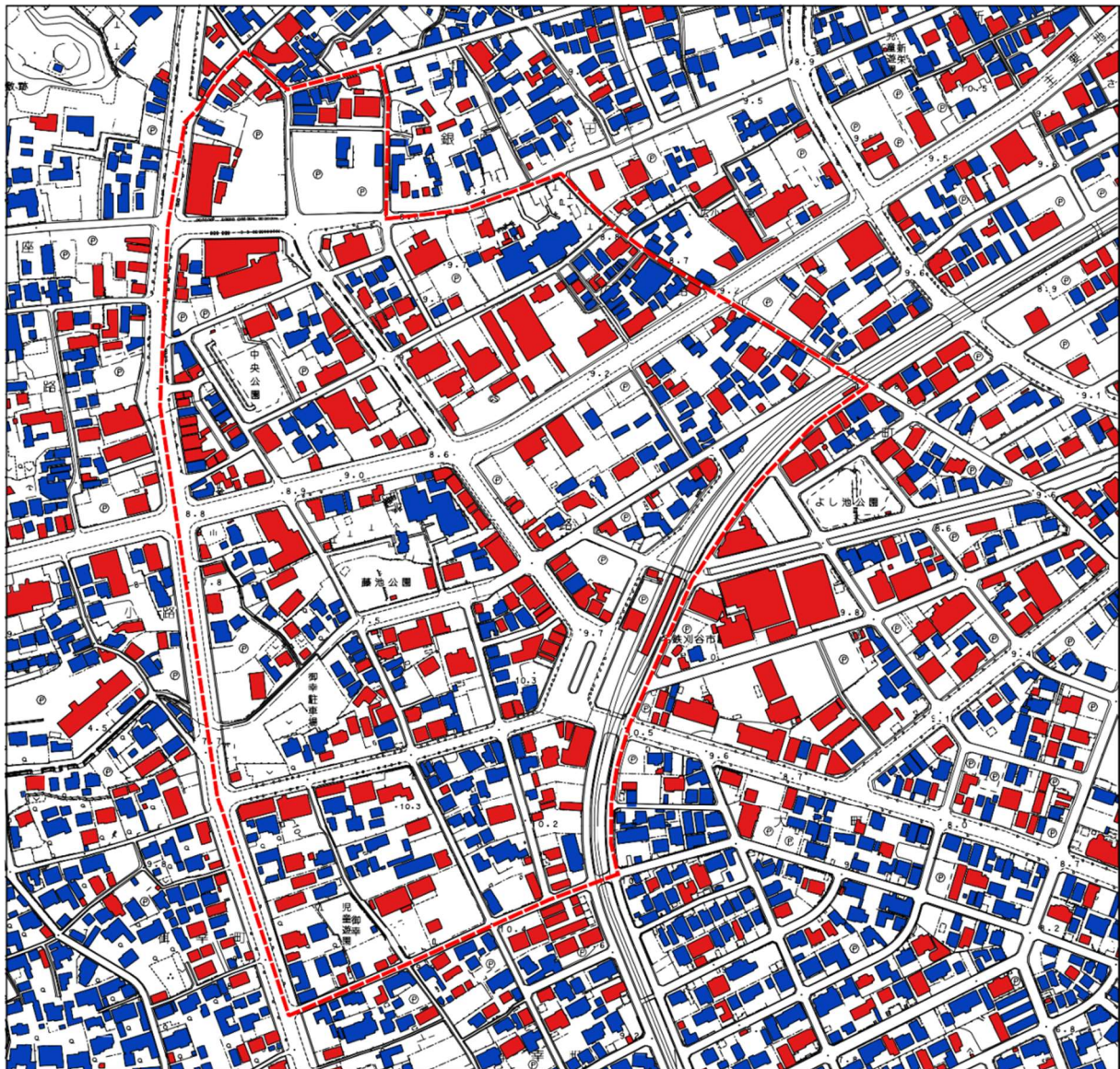
| 建物階数別現況図(11-1-1②)凡例 | |
|---|--------|
| 表示 | 用途 |
|  | 地上1階 |
|  | 地上2階 |
|  | 地上3階以上 |

建築物の階数別分布状況（資料：都市計画基礎調査）

(3) 構造別分布状況

本地区に存在する建築物の構造別の分布状況は、下記の図に示すとおりです。

幹線道路沿いや駅前広場に面する部分においては、鉄骨造や鉄筋コンクリート造などの非木造の建築物が多く存在しており、一定の防災性能を確保できているといえます。一方で、幹線道路から1つ内側に入ると、木造の建築物も多く、防災面に問題を抱えています。



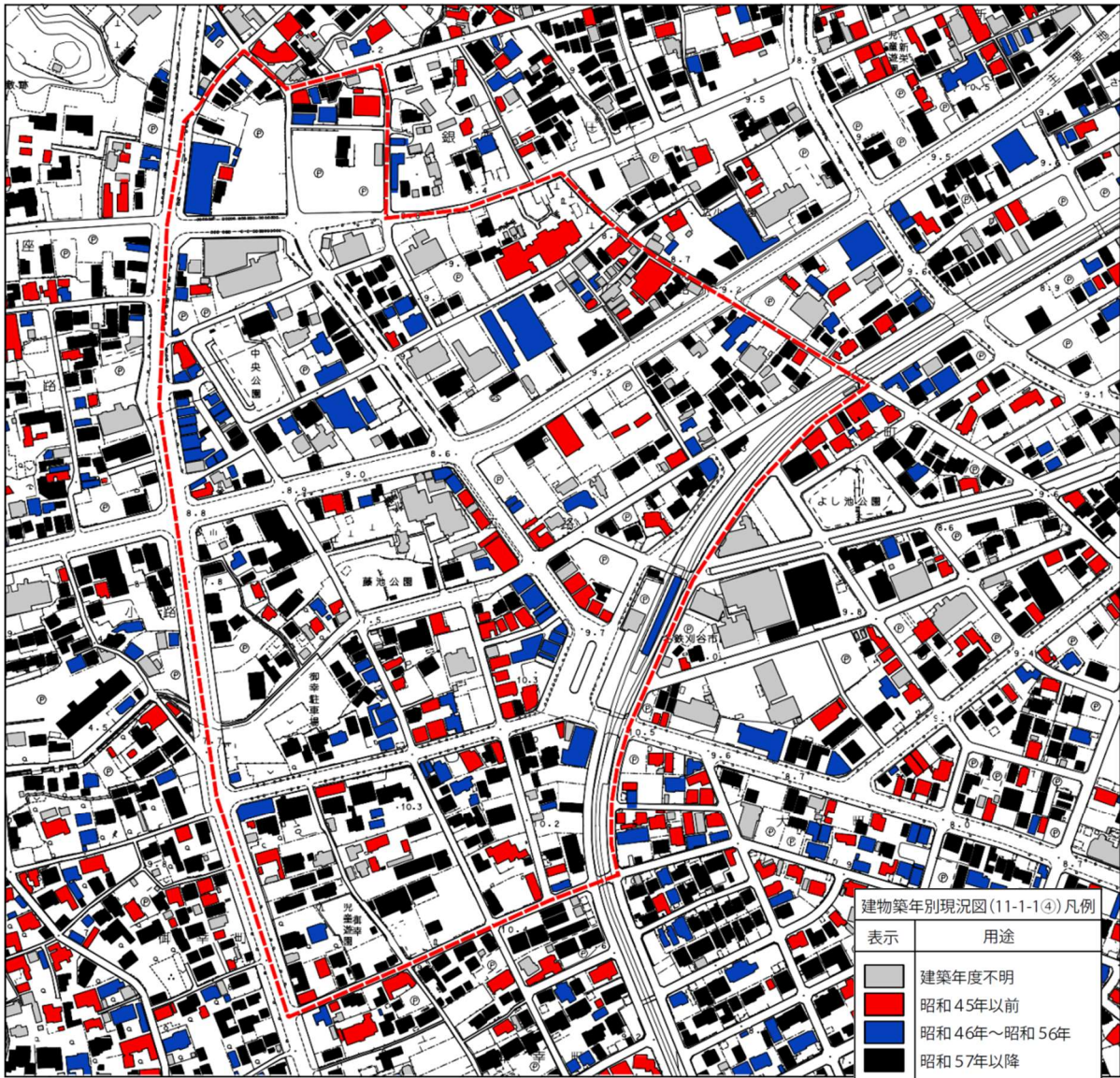
| 建物構造別現況図(11-1-1③)凡例 | |
|---|-----|
| 表示 | 用途 |
|  | 木造 |
|  | 非木造 |

建築物の構造別分布状況（資料：都市計画基礎調査）

(4) 建築年別分布状況

本地区に存在する建築物の建築年別の分布状況は、下記の図に示すとおりです。

特に駅前エリアは建築年数の古い建物が多くあります。これらは耐震基準が改正された昭和56年以前の建物であり、耐震性に課題がある可能性が高く、防災面に問題を抱えています。



建築物の建築年別分布状況（資料：都市計画基礎調査）



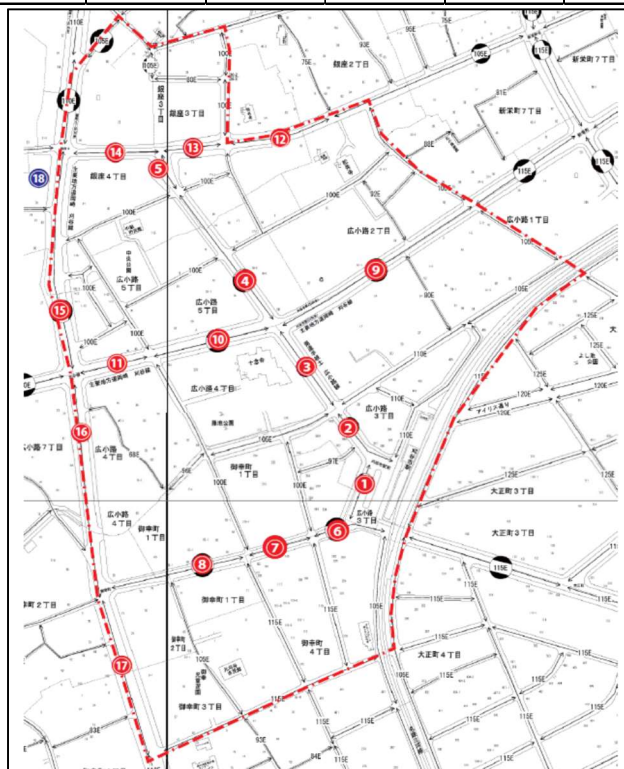
川谷市駅前商店街沿いに複数存在する共同建物

2-9 地価の現況

本地区の地価の推移は、下記の図に示すとおりです。

平成30年度の相続税路線価をみると、105,000～115,000円/㎡となっています。公示地価も含め本地区すべての地価計測地点において、市内最高地点（桜町1-24）と同様に平成24年度以降は5～15%程度上昇しています。

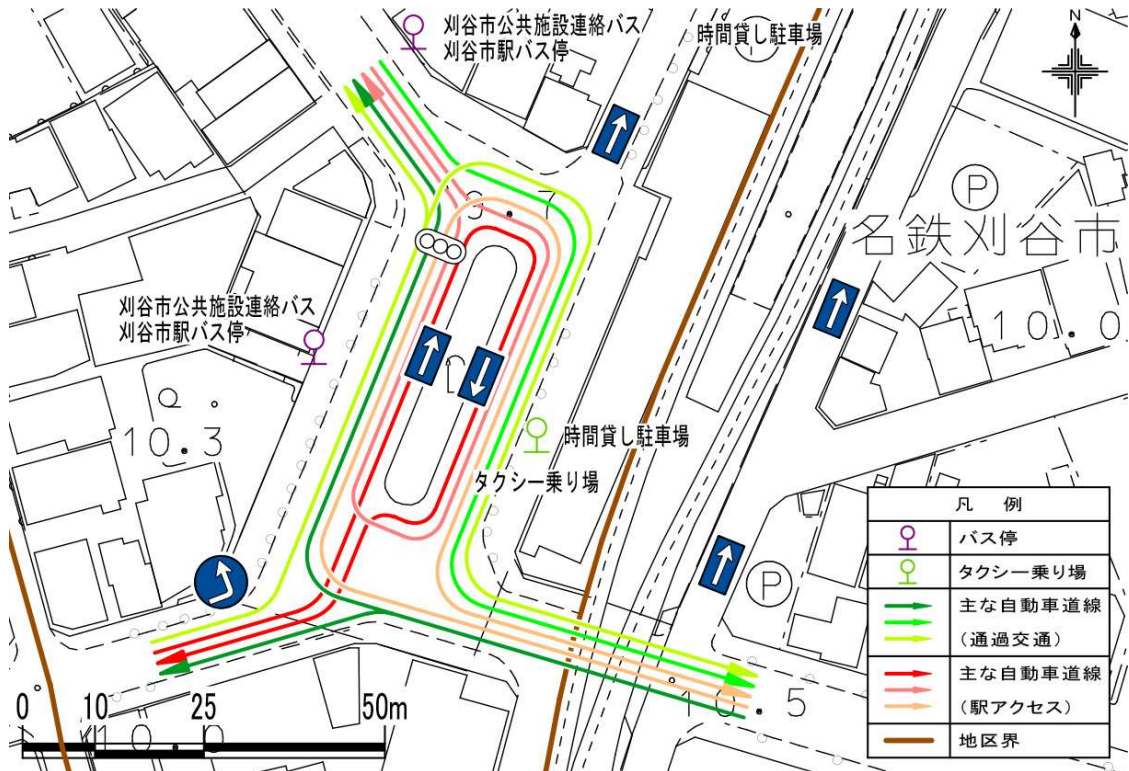
| 種類 | 位置 | 平成24年 | 平成25年 | 平成26年 | 平成27年 | 平成28年 | 平成29年 | 平成30年 |
|------------|----------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 相続税 路線価 | 1 | 100,000 | 105,000 | 110,000 | 115,000 | 115,000 | 115,000 | 115,000 |
| | 2 | 100,000 | 105,000 | 105,000 | 110,000 | 110,000 | 110,000 | 110,000 |
| | 3 | 100,000 | 105,000 | 105,000 | 110,000 | 110,000 | 110,000 | 110,000 |
| | 4 | 105,000 | 105,000 | 110,000 | 110,000 | 110,000 | 110,000 | 110,000 |
| | 5 | 105,000 | 105,000 | 110,000 | 110,000 | 110,000 | 110,000 | 110,000 |
| | 6 | 100,000 | 105,000 | 105,000 | 110,000 | 110,000 | 110,000 | 110,000 |
| | 7 | 99,000 | 105,000 | 105,000 | 110,000 | 110,000 | 110,000 | 110,000 |
| | 8 | 97,000 | 100,000 | 105,000 | 110,000 | 110,000 | 110,000 | 110,000 |
| | 9 | 105,000 | 110,000 | 110,000 | 110,000 | 110,000 | 110,000 | 115,000 |
| | 10 | 100,000 | 105,000 | 105,000 | 105,000 | 105,000 | 110,000 | 115,000 |
| | 11 | 100,000 | 105,000 | 105,000 | 105,000 | 105,000 | 110,000 | 115,000 |
| | 12 | 94,000 | 99,000 | 105,000 | 105,000 | 105,000 | 105,000 | 105,000 |
| | 13 | 94,000 | 99,000 | 105,000 | 105,000 | 105,000 | 105,000 | 105,000 |
| | 14 | 105,000 | 105,000 | 110,000 | 110,000 | 110,000 | 110,000 | 110,000 |
| | 15 | 105,000 | 110,000 | 110,000 | 110,000 | 110,000 | 110,000 | 110,000 |
| | 16 | 100,000 | 105,000 | 110,000 | 110,000 | 110,000 | 110,000 | 115,000 |
| | 17 | 100,000 | 100,000 | 105,000 | 105,000 | 105,000 | 105,000 | 110,000 |
| 公示地価 | 18(銀座4-73) | 132,000 | 136,000 | 136,000 | 137,000 | 138,000 | 139,000 | 141,000 |
| | 市内最高地点(桜町1-24) | 190,000 | 199,000 | 205,000 | 211,000 | 219,000 | 225,000 | 234,000 |



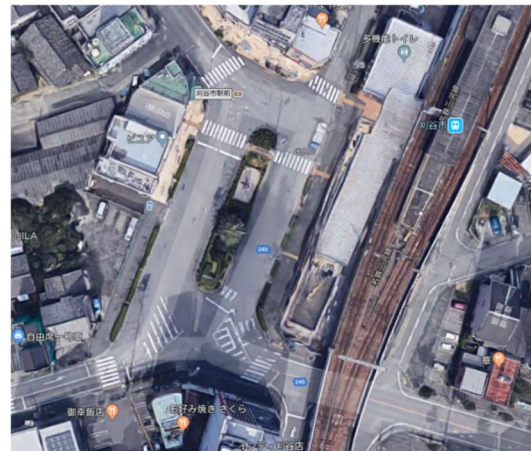
主な路線における相続税路線価

2-10 駅前広場の現況

本地区に位置する刈谷市駅の駅前広場は、下記の図のように道路と一体となった形態となっており、駅東側から駅西側へ通過する自動車を除き、駅前広場内を通過する形態となっています。特に駅西側から駅東側へ通過する自動車は駅前広場内を一周する必要があり、駅前広場内に余計な通過交通が混在しています。そういった形態の中にバス停、タクシーや一般車の乗降場などがあり、自動車・歩行者ともに安全面に問題を抱えています。



駅前広場内の主な自動車動線



道路と一体となった刈谷市駅の駅前広場

2-11 現況のまとめ

本地区の現況は項目別に下記のとおり整理されます。

| 項目 | 現況 |
|-------|---|
| 人口 | <ul style="list-style-type: none"> ・近年は人口増加傾向にありますが、本地区を詳細にみると、銀座エリアは優良建築物等整備事業の実施等により人口が増加傾向にありますが、駅前エリアは人口が減少しています。 |
| 交通 | <ul style="list-style-type: none"> ・本地区の人口増加の状況と同様に刈谷市駅の利用者数は刈谷駅とともに増加傾向です。 ・交通結節点として、駅前の利便性が低い状況です。 |
| 商業 | <ul style="list-style-type: none"> ・本地区に関係する4商店街ともに事業所数や年間商品販売額が減少しており、中心市街地における商業地としての機能が弱まってきています。 |
| 公共施設等 | <ul style="list-style-type: none"> ・本地区周辺に位置する城町図書館の利用状況は減少傾向であり、郷土資料館の利用状況は微増傾向となっています。 ・御幸駐車場は一定の需要があります。 |
| 都市計画 | <ul style="list-style-type: none"> ・本地区内には土地区画整理事業や優良建築物等整備事業等による都市基盤整備が実施済みの区域と未実施の区域が存在します。 ・本地区の大部分が商業系用途地域であり、一部住居系用途地域となっています。 |
| 土地利用 | <ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場や幹線道路沿いは商業系土地利用が集積していますが、本地区の大部分は住宅系土地利用が占めています。 |
| 建築物 | <ul style="list-style-type: none"> ・駅前エリアにおいて、旧耐震基準の年代の建築物が集積していること、幹線道路内側において木造建築物が多く存在していることから、防災面に問題があるといえます。 |
| 地価 | <ul style="list-style-type: none"> ・人口や店舗数の減少がみられるものの、地価は刈谷市全体と同様に上昇傾向にあります。 |

3. 本地区の課題

3-1 本地区の要素別の課題

本地区の現況をまとめると、下記のとおりです。

- 人口が増加している区域と減少している区域に分かれる。
- 中心市街地内に位置しており、商業地として発展してきたが、地区全体として住宅系用途へと移行してきている。
- 都市基盤整備が実施済みの区域と未実施の区域が存在し、また駅前広場や周辺道路に課題を抱えている部分が存在している。
- 駅前エリアを中心に旧耐震基準などの課題を抱えた建築物が多く存在している。
- 公共駐車場は一定の需要がある。

また、本市の上位計画における本地区の主な位置づけは、下記のとおりです。

■総合計画【土地利用計画】

- ・刈谷駅を除く交通結節点などを中心とする地域については、市民の日常生活における生活利便性の向上に寄与する機能を誘導する地域とします。

■都市計画マスタープラン【都市整備の方針】

- ・刈谷市駅周辺は、まちなか居住を推進し、各地域拠点周辺や現行市街地内へ積極的に人口を集積するため、土地の高度利用の推進を図ります。
- ・集約型の市街地形成に向けた土地の有効・高度利用を図ります。
- ・まちなか居住の推進とともに、魅力ある商業環境の形成を促進し、中心市街地の再生、活性化を図ります。

■立地適正化計画【誘導のために講ずべき施策】

- ・誘導施設の立地ポテンシャルを高めるため、まちなかマネジメント構想や中心市街地の活性化とまちなか居住の促進をはじめとする中心市街地の活性化事業の推進により、中心市街地の魅力向上を図ります。

■まちなかマネジメント構想【まちの将来イメージ】

- 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
 - ・にぎわいと交流を創り出す玄関づくり
 - ・地域の伝統文化を感じることができる交流のみちづくり
 - ・住まいと生活に必要な施設が一体となった集いの空間づくり

■中心市街地まちづくり基本計画【基本的な施策】

- ・活気とにぎわいのある駅前交流空間の創出
- ・駅や歴史・文化拠点をつなぐ回遊ネットワークの形成

以上の現況、上位計画における位置づけから、本地区の課題として、「にぎわい・まちなか居住」、「基盤整備」、「土地利用・まちなみ整備」、「建物・機能更新」の4点から整理します。

(1) にぎわい・まちなか居住

| | |
|----|---|
| 現況 | <ul style="list-style-type: none">・本地区の現況として、銀座 3~4 丁目など優良建築物等整備事業による共同住宅の整備等により人口が増加している区域と、広小路 3~4 丁目のように減少している区域が存在します。・本地区に関係する 4 商店街ともに事業所数や年間商品販売額が減少しています。・上位計画においても、まちなか居住の推進や魅力ある商業環境の形成、にぎわい・交流づくり、中心市街地の活性化といったキーワードが位置づけられています。 |
|----|---|



| | |
|------|---|
| 整備課題 | <ul style="list-style-type: none">・歴史文化交流ゾーンの玄関口として、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図る必要があります。・本地区の商業地としての機能を改善するため、鉄道駅に近接していることや、歴史文化交流ゾーンの玄関口に位置していることを活用し、駅利用者や地域住民の利便性を高める施設や機能の配置を図る必要があります。 |
|------|---|

(2) 基盤整備

| | |
|----|--|
| 現況 | <ul style="list-style-type: none">・現状の駅前広場と道路が一体となった形状となっているため、駅利用者と通過交通が交錯する環境となっており、自動車利用者の利便性に問題を抱えています。・駅へのアクセスに道路横断が複数回必要であり、歩行者の安全面に問題を抱えています。・特に御幸町商店街側から駅東側への通過交通がいったん駅前広場内を通過する交通形態となっており、利便性の問題を抱えています。・一部に狭あい道路が存在しています。 |
|----|--|



| | |
|------|---|
| 整備課題 | <ul style="list-style-type: none">・駅周辺の道路や駅前広場の形態を改善し、歩行者にも自動車利用者にも安全で使いやすい環境に改善する必要があります。・狭あい道路の存在する街区においては、基盤整備により道路や宅地を利用しやすく、防災性の高い街区へと改善することが望まれます。 |
|------|---|

(3) 土地利用・まちなみ整備

| | |
|----|---|
| 現況 | <ul style="list-style-type: none">・低未利用地が点在し、土地の有効・高度利用が図られていない部分があります。・本地区には公園や寺院など地域住民や地区来訪者にとって憩いや歴史を感じるスポットが存在しています。 |
|----|---|



| | |
|------|--|
| 整備課題 | <ul style="list-style-type: none">・刈谷市駅と銀座エリアを結び亀城公園へ至るルートについて、周辺の歴史的・文化的資源を活用したまちづくりにより、まちのにぎわい軸の形成を図る必要があります。・低未利用地の利用を促進し、土地の有効・高度利用を図ることが求められます。・道路や駅前広場の改善に合わせ、歴史文化交流ゾーンの玄関口として既存の公園や寺院を活用した空間づくりが求められます。 |
|------|--|

(4) 建物・機能更新

| | |
|----|---|
| 現況 | <ul style="list-style-type: none">・駅前エリアを中心に旧耐震基準の建築物が集積しており、防災面に問題を抱えています。・刈谷市駅前商店街沿いを中心に共同建物が多く存在しています。・駐車場の利用については、一定の必要があります。 |
|----|---|



| | |
|------|---|
| 整備課題 | <ul style="list-style-type: none">・老朽建築物が集積している部分、共同建物など個別更新の難しい建築物が多い部分を中心に、共同化等による建物更新を促進し、防災性の向上を図る必要があります。・駐車場は現時点で一定の需要があることから、今後の需要予測によっては機能更新等を検討する必要があります。 |
|------|---|

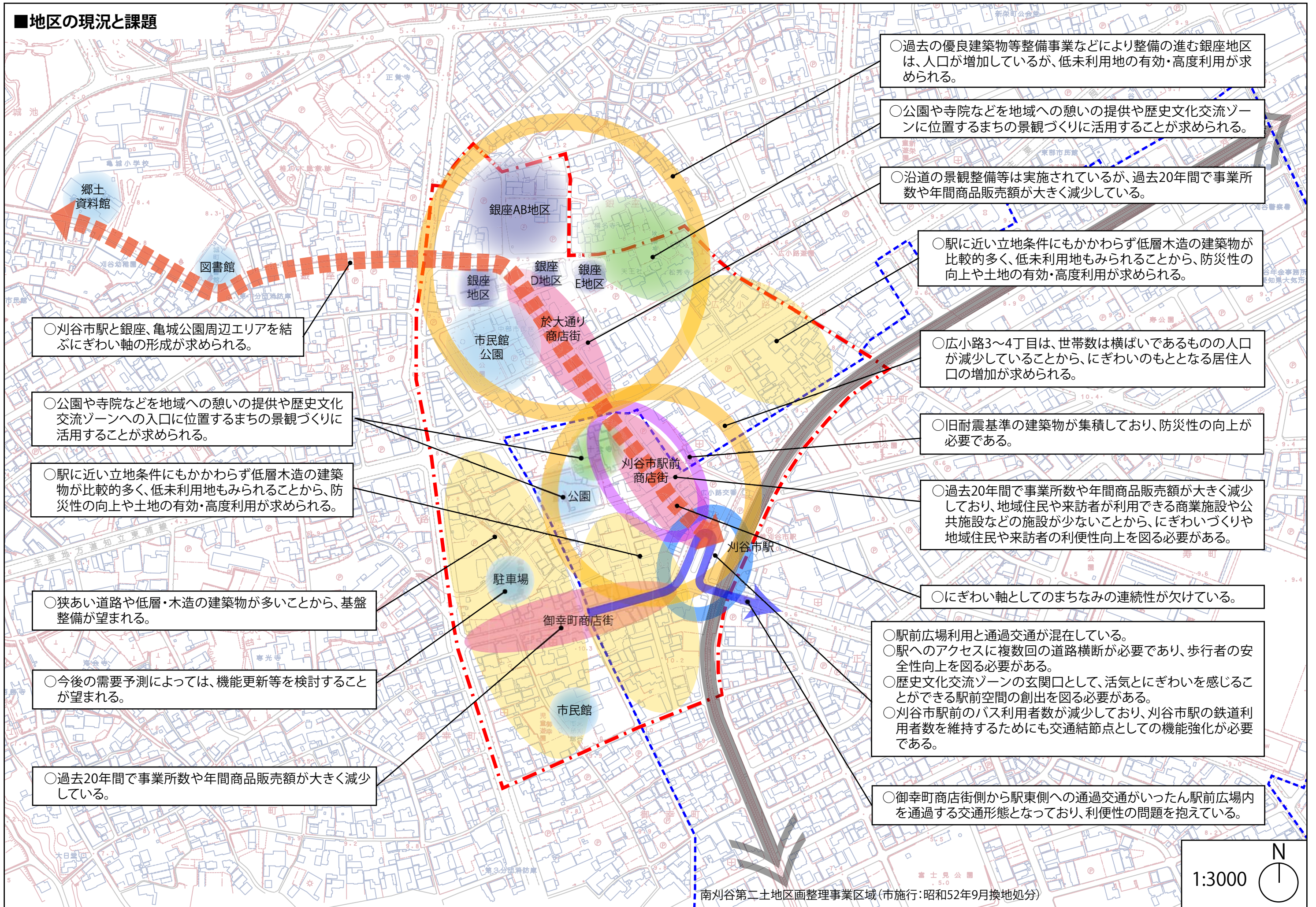
3-2 本地区の位置別の課題

整理した要素別の整備課題を本地区のエリア別に整理します。

| 項目 | 要素 | 課題 |
|-----------------|-----------------|--|
| 地区全体 (にぎわい軸) | 土地利用・ まちなみ整備 | ・刈谷市駅と銀座、亀城公園周辺エリアを結ぶにぎわい軸の形成が求められます。 |
| 駅前 エリア | にぎわい・ まちなか居住 | <ul style="list-style-type: none"> ・広小路3~4丁目は、世帯数は横ばいであるものの人口が減少していることから、にぎわいのもととなる居住人口の増加が求められます。 ・過去20年間で事業所数や年間商品販売額が大きく減少しており、地域住民や来訪者が利用できる商業施設や公共施設などの施設が少ないことから、新たなにぎわいづくりに取り組む必要があります。 |
| | 基盤整備 | <ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場利用と通過交通が混在しています。 ・駅西側から駅東側への通過交通がいったん駅前広場内を通過する交通形態となっており、自動車利用者の利便性に問題を抱えています。 ・駅へのアクセスに道路横断が複数回必要であり、歩行者の安全性に問題を抱えています。 ・刈谷市駅前のバス利用者数が減少しており、刈谷市駅の鉄道利用者数を維持するためにも交通結節点としての機能強化が必要です。 |
| | 土地利用 まちなみ整備 | <ul style="list-style-type: none"> ・歴史文化交流ゾーンの玄関口として、活気とにぎわいを感じることが出来る駅前空間の創出を図る必要があります。 ・にぎわい軸としてのまちなみの連続性が欠けています。 |
| | 建物・ 機能更新 | <ul style="list-style-type: none"> ・旧耐震基準の建築物が集積しており、防災性の向上が必要です。 ・駅に近い立地条件にもかかわらず低層木造の建物が比較的多く、低未利用地もみられることから、土地の有効・高度利用が求められます。 |

| 項目 | 要素 | 課題 |
|-------------|-----------------|---|
| 銀座 エリア | にぎわい・ まちなか居住 | ・沿道の景観整備等は実施されているが、過去 20 年間で事業所数や年間商品販売額が大きく減少しています。 |
| | 土地利用 まちなみ整備 | ・過去の優良建築物等整備事業などにより整備の進む銀座地区は、人口が増加していますが、低未利用地の有効・高度利用が求められます。 ・公園や寺院などを地域への憩いの提供や歴史文化交流ゾーンに位置するまちの景観づくりに活用することが求められます。 |
| その他の エリア | にぎわい・ まちなか居住 | ・御幸町商店街は、過去 20 年間で事業所数や年間商品販売額が大きく減少しています。 |
| | 基盤整備 | ・駅前エリア西側は、狭あい道路や低層木造の建築物が多いことから、基盤整備が望まれます。 |
| | 土地利用 まちなみ整備 | ・駅前エリア東側は、駅に近い立地条件にもかかわらず低層木造の建築物が比較的多く、低未利用地もみられることから、防災性の向上や土地の有効・高度利用が求められます。 |
| | 建物・ 機能更新 | ・御幸駐車場は今後の需要予測により、機能更新等を検討することが望まれます。 |

■地区の現況と課題



○過去の優良建築物等整備事業などにより整備が進む銀座地区は、人口が増加しているが、低未利用地の有効・高度利用が求められる。

○公園や寺院などを地域への憩いの提供や歴史文化交流ゾーンに位置するまちの景観づくりに活用することが求められる。

○沿道の景観整備等は実施されているが、過去20年間で事業所数や年間商品販売額が大きく減少している。

○駅に近い立地条件にもかかわらず低層木造の建築物が比較的多く、低未利用地もみられることから、防災性の向上や土地の有効・高度利用が求められる。

○広小路3～4丁目は、世帯数は横ばいであるものの人口が減少していることから、にぎわいのもととなる居住人口の増加が求められる。

○旧耐震基準の建築物が集積しており、防災性の向上が必要である。

○過去20年間で事業所数や年間商品販売額が大きく減少しており、地域住民や来訪者が利用できる商業施設や公共施設などの施設が少ないことから、にぎわいづくりや地域住民や来訪者の利便性向上を図る必要がある。

○にぎわい軸としてのまちなみの連続性が欠けている。

○駅前広場利用と通過交通が混在している。
○駅へのアクセスに複数回の道路横断が必要であり、歩行者の安全性向上を図る必要がある。
○歴史文化交流ゾーンの玄関口として、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図る必要がある。
○川谷市駅前のバス利用者数が減少しており、川谷市駅の鉄道利用者数を維持するためにも交通結節点としての機能強化が必要である。

○御幸町商店街側から駅東側への通過交通がいったん駅前広場内を通過する交通形態となっており、利便性の問題を抱えている。

○川谷市駅と銀座、亀城公園周辺エリアを結ぶにぎわい軸の形成が求められる。

○公園や寺院などを地域への憩いの提供や歴史文化交流ゾーンへの入口に位置するまちの景観づくりに活用することが求められる。

○駅に近い立地条件にもかかわらず低層木造の建築物が比較的多く、低未利用地もみられることから、防災性の向上や土地の有効・高度利用が求められる。

○狭あい道路や低層・木造の建築物が多いことから、基盤整備が望まれる。

○今後の需要予測によっては、機能更新等を検討することが望まれる。

○過去20年間で事業所数や年間商品販売額が大きく減少している。

南川谷第二土地区画整理事業区域(市施行:昭和52年9月換地処分)

1:3000



4. 地区整備の基本方針

4-1 地区整備の基本方針

本地区の現況及び課題を踏まえ、地区整備の基本方針を示します。

課題としては、下記に示す5点にまとめられます。

- 本地区に関係する4商店街の店舗等の減少
- 駅前広場と道路が一体となっており自動車の利便性と歩行者の安全性が低い
- 駅周辺に地域住民や来訪者の利便性を高める機能、施設が少ない
- 駅前エリアを中心に老朽建築物が多く、防災性が低い
- 低未利用地が点在し、土地の有効・高度利用が図られていない

本地区の主な課題

また、本地区の立地や地区内の現況からみるポイントとしては、下記の5点があげられます。

- 中心市街地に位置している
- 鉄道駅が存在する
- 亀城公園など歴史や文化に触れるエリアに近接している
- 公園や寺院など地域住民等に憩を提供する空間が複数存在する
- 市内や知多地域をつなぐ幹線道路が地区内を通過している

本地区のポイント

本地区は中心市街地まちづくり基本計画において歴史文化交流ゾーンに位置していること、鉄道駅が地区にあることから、これらの特徴や市の位置づけを活かした地区整備を進めていくことが必要です。

一方で、中心市街地に位置しているものの駅前の商店街はかつてのようになぎわいが失われ、商業地としての機能が低下しているため、地域住民や来訪者が利用できる施設や機能が駅前に不足しています。加えて、鉄道駅が存在するものの、駅前広場や駅周辺の道路が利用しやすく安全な形態となっていないため、交通結節点としての機能が充足していない状況です。したがって、駅前立地を十分に活かす地区整備が必要です。

また、本市の上位計画の実現を図るためには、歴史文化交流ゾーンの玄関口にふさわしい空間づくりや施設・機能の配置も求められる状況です。

よって、課題やポイント等を踏まえ、地区整備の基本方針を下記のように設定します。

～ 地区整備の基本方針 ～

『駅前立地の利便性を活かした歴史と文化の薫るまちづくり』

地区整備の基本方針を実現させるためのまちづくりの目標として下記の3点を設定します。

① 歴史と文化を感じるまち

- ・刈谷市駅と亀城公園周辺エリアを結ぶにぎわい軸を形成し、刈谷の歴史と文化を感じることができるまちづくりを目指します

② 活気とにぎわいのあるまち

- ・公共空間の充実を図り、地域住民はもとより市外から訪れる人にも利便性が高い、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目指します

③ 安心して暮らすことができるまち

- ・質の高い居住環境を整備し、まちなか居住の促進を図ります

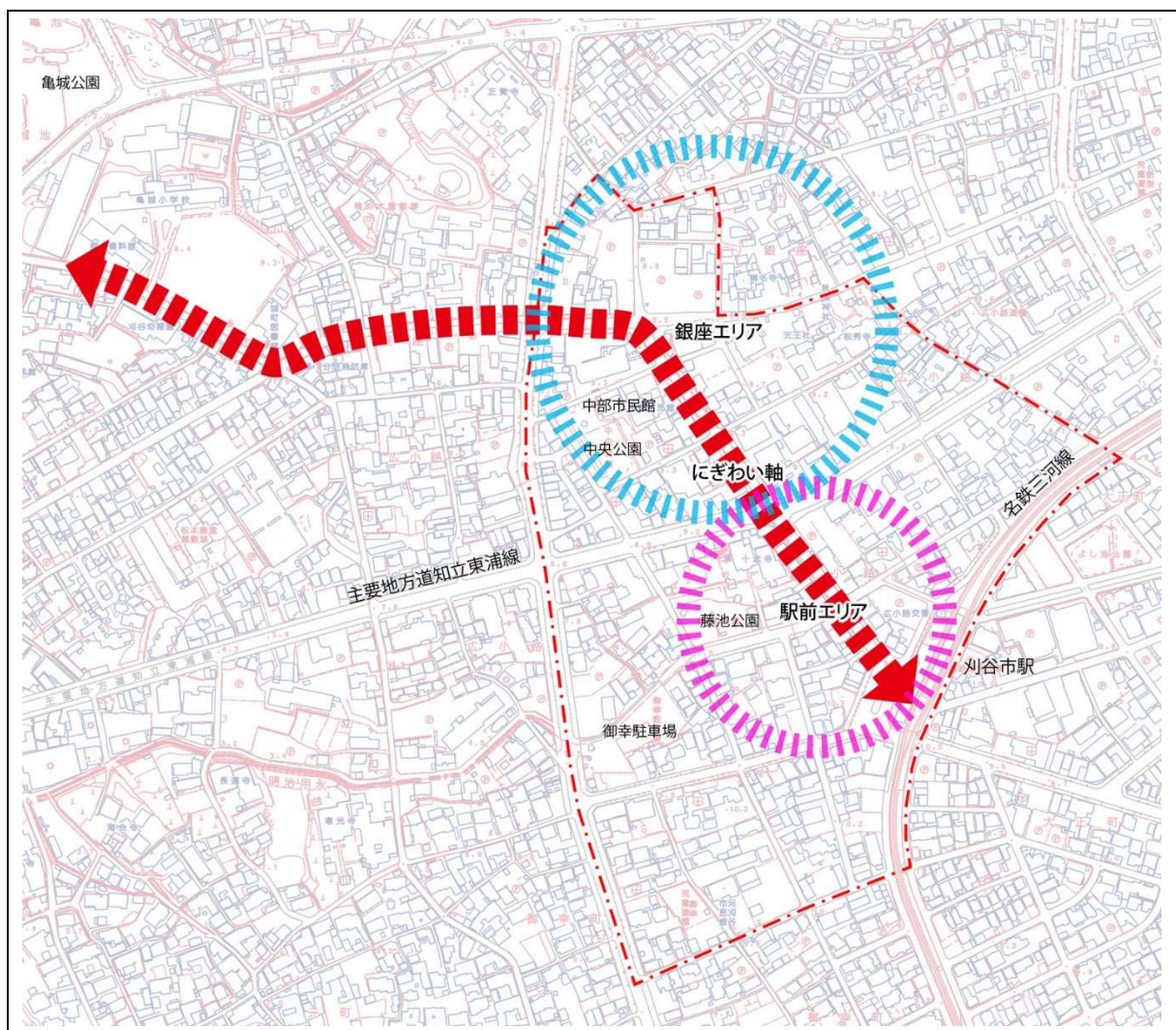
まちづくりの目標

4-2 各エリアの整備の基本方針

本地区の中でもエリアによって、まちの役割・現況は異なります。そのため、駅前エリアと銀座エリアを結ぶ軸線（「にぎわい軸」）は、その先の亀城公園までを周辺の歴史的・文化的資源を活用したまちづくりを推進するために重要であります。

この軸をもとに、地区整備の基本方針とそれに基づくまちづくりの目標を実現させるため、駅を中心とした「駅前エリア」と共同化等による整備が進む「銀座エリア」の2つのエリアにおける整備の基本方針を設定します。

また、この2つのエリア以外については、住宅地となっていることから良好な居住環境の維持や地元の機運の高まりによる良好な居住環境の創出が期待されます。



各エリアの位置関係

(1) 駅前エリアの基本方針

駅前から銀座エリアへとつながる刈谷市駅前商店街沿いの「駅前エリア」は、鉄道駅や商店街が存在するなど、本地区の重要なエリアです。しかし、現況では利用しにくく安全面に問題のある駅前広場や道路、店舗数の減少により商業地としての機能が低下した商店街、老朽建築物や低未利用地、寺院など歴史的・文化的資源の有効活用など、様々な課題を抱えています。これらの課題を改善し、歴史文化交流ゾーンの玄関口にふさわしいエリアとするため、下記のとおり基本方針を設定します。

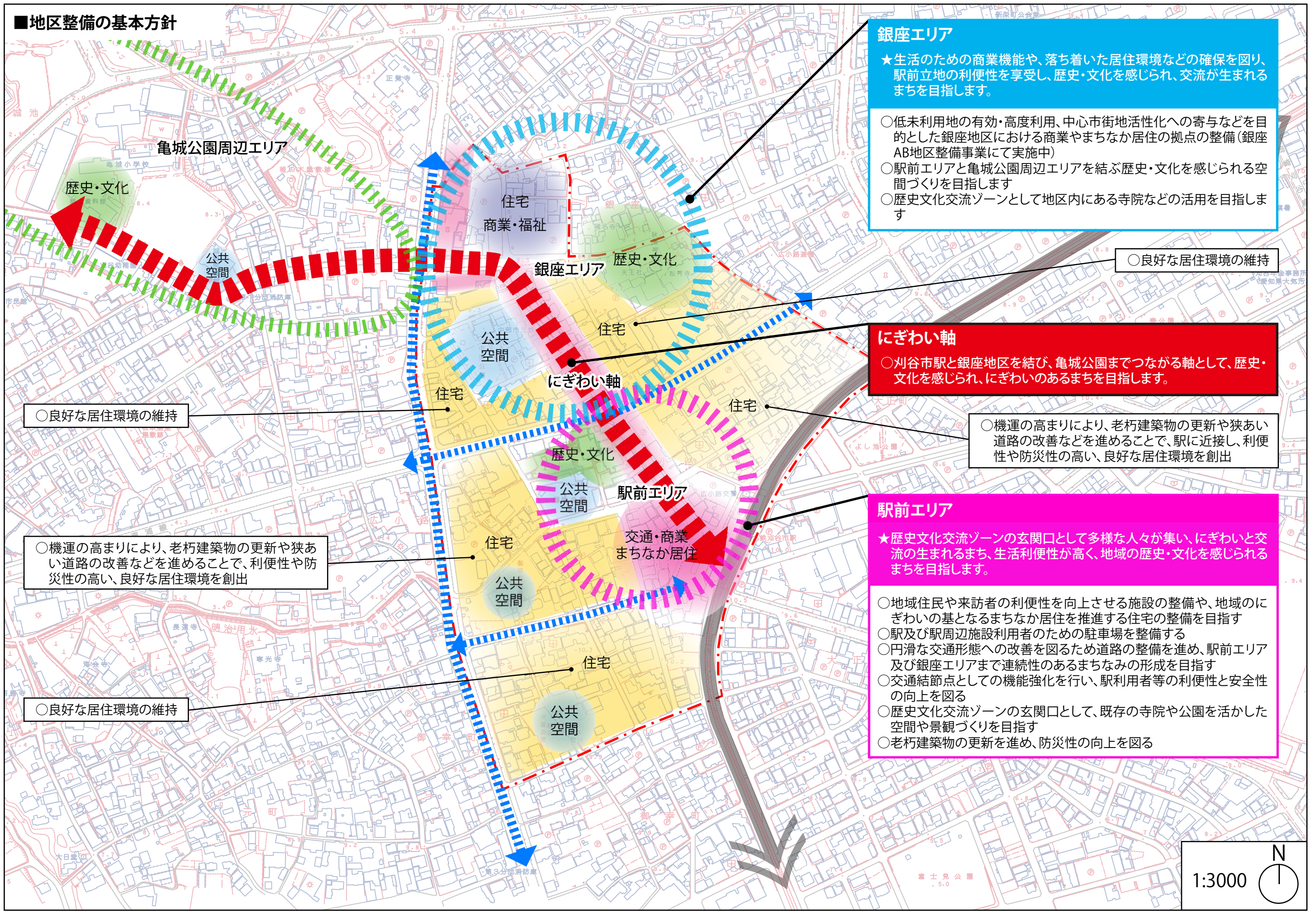
| | |
|-------|--|
| 基本方針 | ○歴史文化交流ゾーンの玄関口として多様な人々が集い、にぎわいと交流の生まれるまち、生活利便性が高く、地域の歴史・文化を感じられるまちを目指します。 |
| 具体的内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域住民や来訪者の利便性を向上させる施設の整備や、地域のにぎわいの基となるまちなか居住を推進する住宅の整備を目指す ・ 駅及び駅周辺施設利用者のための駐車場を整備する ・ 円滑な交通形態への改善を図るため道路の整備を進め、駅前エリアから銀座エリアまで連続性のあるまちなみの形成を目指す ・ 交通結節点としての機能強化を行い、駅利用者の利便性と安全性の向上を図る ・ 歴史文化交流ゾーンの玄関口として、既存の寺院や公園を活かした空間や景観づくりを目指す ・ 老朽建築物の更新を進め、防災性の向上を図る |

(2) 銀座エリアの基本方針

主要地方道知立東浦線より北側に位置する「銀座エリア」は、これまでに優良建築物等整備事業や道路整備などが行われており、歴史や文化を感じることができる、良好な居住環境が整備されつつあります。この状況を踏まえ、銀座エリアの基本方針を下記のとおり設定します。

| | |
|-------|---|
| 基本方針 | ○生活のための商業機能や、落ち着いた居住環境などの確保を図り、駅前立地の利便性を享受し、歴史・文化を感じられ、交流が生まれるまちを目指します。 |
| 具体的内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 低未利用地の有効・高度利用、中心市街地活性化への寄与などを目的とした銀座地区における商業やまちなか居住の拠点の整備（銀座 AB 地区整備事業にて実施中） ・ 駅前エリアと亀城公園周辺エリアを結ぶ歴史・文化を感じられる空間づくりを目指します ・ 歴史文化交流ゾーンとして地区内にある寺院などの活用を目指します |

■地区整備の基本方針



銀座エリア

- ★生活のための商業機能や、落ち着いた居住環境などの確保を図り、駅前立地の利便性を享受し、歴史・文化を感じられ、交流が生まれるまちを目指します。
- 低未利用地の有効・高度利用、中心市街地活性化への寄与などを目的とした銀座地区における商業やまちなか居住の拠点の整備(銀座AB地区整備事業にて実施中)
- 駅前エリアと亀城公園周辺エリアを結ぶ歴史・文化を感じられる空間づくりを目指します
- 歴史文化交流ゾーンとして地区内にある寺院などの活用を目指します

○良好な居住環境の維持

にぎわい軸

- 刈谷市駅と銀座地区を結び、亀城公園までつながる軸として、歴史・文化を感じられ、にぎわいのあるまちを目指します。
- 機運の高まりにより、老朽建築物の更新や狭あい道路の改善などを進めることで、駅に近接し、利便性や防災性の高い、良好な居住環境を創出

駅前エリア

- ★歴史文化交流ゾーンの玄関口として多様な人々が集い、にぎわいと交流の生まれるまち、生活利便性が高く、地域の歴史・文化を感じられるまちを目指します。
- 地域住民や来訪者の利便性を向上させる施設の整備や、地域のにぎわいの基となるまちなか居住を推進する住宅の整備を目指す
- 駅及び駅周辺施設利用者のための駐車場を整備する
- 円滑な交通形態への改善を図るため道路の整備を進め、駅前エリア及び銀座エリアまで連続性のあるまちなみの形成を目指す
- 交通結節点としての機能強化を行い、駅利用者等の利便性と安全性の向上を図る
- 歴史文化交流ゾーンの玄関口として、既存の寺院や公園を活かした空間や景観づくりを目指す
- 老朽建築物の更新を進め、防災性の向上を図る

○良好な居住環境の維持

○機運の高まりにより、老朽建築物の更新や狭あい道路の改善などを進めることで、利便性や防災性の高い、良好な居住環境を創出

○良好な居住環境の維持

5. 重点整備地区の整備方針

5-1 重点整備地区の設定

市街地整備による投資効果を高めるためには、重要な区域や施策を重点的に取り組む必要があります。そのため、地区整備の基本方針をもとに、本計画の目的を実現させるため、特に重点的に整備等の施策を実施する区域として重点整備地区を設定し、整備プログラムを設定します。

重点整備地区は、解決すべき地区の課題や地区整備の基本方針、地元の再開発への機運の高まりにより設立された権利者組織（名鉄刈谷市駅前地区市街地再開発準備組合）の状況などを踏まえて設定します。そのため、銀座エリアはこれまでに優良建築物等整備事業などにより整備が実施されてきており地区の整備方針が実現されつつあること、駅前エリアは歴史文化交流ゾーンの玄関口として重要なエリアであることから、駅前エリアを中心とした範囲を重点整備地区として設定します。

この重点整備地区において、整備プログラムを実施し、地区整備の基本方針である「駅前立地の利便性を活かした歴史と文化の薫るまちづくり」の実現を図ります。

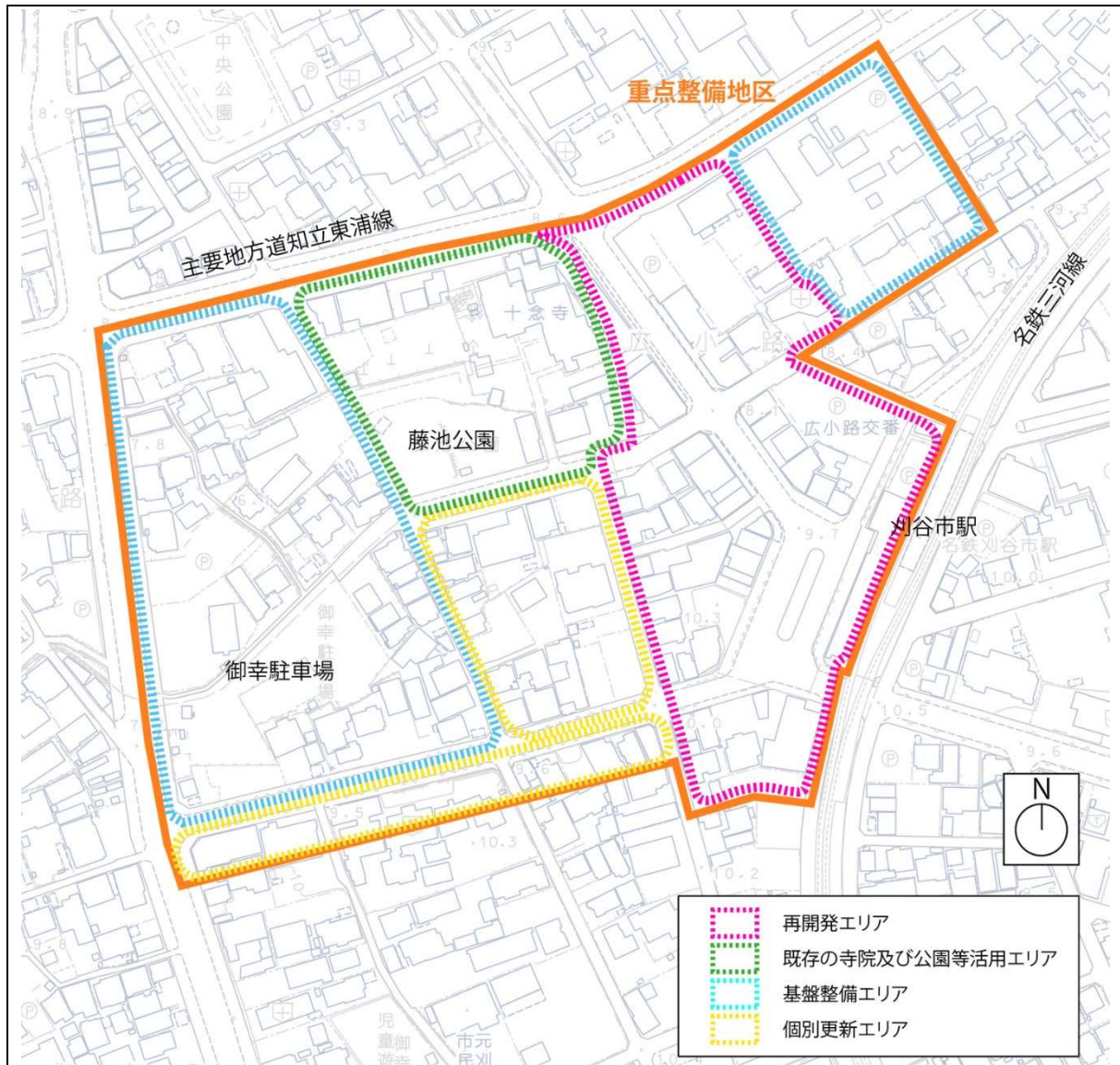


本計画の重点整備地区

5-2 重点整備地区の整備方針

重点整備地区内を効果的に整備するため、まちの骨格を形成し、整備効果が高いエリアがあることから、地区を複数のエリアに区分し、整備の方向性を示した整備方針を定めます。

地区の現況や課題、地区整備の基本方針を踏まえ、下記のとおり4つのエリアに区分します。



重点整備地区のエリア区分

(1) 再開発エリア

道路や駅前広場の再整備を行い、歴史文化交流ゾーンの玄関口としての整備が求められる駅南側から刈谷市駅前商店街にかけての範囲を再開発エリアとして設定します。

| | |
|-------|--|
| 整備目標 | ○共同化による一体的な機能更新及び駅前広場や道路の再整備により、刈谷市駅前ににぎわいと交流の生まれるまちづくりを推進 |
| 具体的内容 | ・駅前広場や道路の再整備や、共同化等により一体的な機能の更新 ・にぎわいを生み出す施設、機能の配置 ・駅及び駅周辺施設利用者のための駐車場の整備 |

(2) 既存の寺院及び公園等活用エリア

既存の藤池公園や十念寺のある街区について、歴史文化交流ゾーンの玄関口における歴史・文化を感じる、憩いの空間づくりを推進するエリアとして設定します。

| | |
|-------|--|
| 整備目標 | ○既存の寺院及び公園を活かした空間や景観づくりを行い、公園等を活用し、沿道の歩行者空間の充実 |
| 具体的内容 | ・再整備を図る道路に面するように空間を整備することで、歴史・文化を感じることができる空間づくり ・緑や憩いを提供するために、公園等の再整備 |

(3) 基盤整備エリア

再開発エリアの東側及び西側で、過去に土地区画整理事業が実施されておらず、都市基盤の整備が行われていない範囲について、基盤整備エリアとして設定します。

| | |
|-------|--|
| 整備目標 | ○共同化等を用いた基盤整備による良好な居住環境の創出 |
| 具体的内容 | ・地元の機運の高まりによるまちづくりの検討・実施を目指し、共同化等を用いながら道路や街区整備による良好な居住環境の創出の支援 ・より効果的な基盤整備を行うため、地域の需要や地元の要望等により必要に応じた公有地の有効活用 |

(4) 個別更新エリア

再開発エリアの西側や重点整備地区内の南側のエリアなど、過去に土地区画整理事業が実施され基盤整備されている区域もあることから、今後個別更新により、さらに良好な居住環境を創出するエリアとして設定します。

| | |
|-------|---|
| 整備目標 | ○建物の更新時期に合わせた適切な単位での共同化等を用いた個別更新による良好な居住環境の創出 |
| 具体的内容 | ・民間主導による建物の共同化等による良好な居住環境の創出の支援 |

5-3 整備プログラム

重点整備地区の整備方針を実現させるため、各エリアにおいて下記に示す整備プログラムを実施します。実施については、地元の機運の高まり、基本方針の実現効果や整備効果を考慮し、まちづくりへの波及効果が見込まれるエリアから優先的に取り組む必要があります。

そのため本計画期間においては、「再開発エリア」と道路整備と一体的に整備を行う必要が考えられる「既存の寺院及び公園等活用エリア」の整備に取り組むこととします。

この他のエリアについては、地元の機運の高まりや今後の社会情勢の変化等に応じて検討を行います。

(1) 再開発エリア

| | |
|----------|--|
| 整備目標 | ○共同化による一体的な機能更新及び駅前広場や道路の再整備により、刈谷市駅前のにぎわいと交流の生まれるまちづくりを推進 |
| 整備手法 | <ul style="list-style-type: none"> ・市街地再開発事業 ・優良建築物等整備事業 ・公共による整備（道路、駅前広場）等 |
| 導入用途イメージ | <ul style="list-style-type: none"> ・商業系（各種物販、飲食、サービス 等） ・業務系（オフィス） ・住宅系 ・文化系（歴史や文化に関する施設、映画館 等） ・医療・福祉系（クリニック 等） ・交通系（駐車場、駐輪場 等） ・公共施設（道路、駅前広場 等） |

(2) 既存の寺院及び公園等活用エリア

| | |
|----------|---|
| 整備目標 | ○既存の寺院及び公園を活かした空間や景観づくりを行い、公園等を活用し、沿道の歩行者空間の充実 |
| 整備手法 | <ul style="list-style-type: none"> ・市街地再開発事業 ・公共による整備 等 |
| 導入用途イメージ | <ul style="list-style-type: none"> ・寺院（既存の十念寺の活用） ・公園施設（既存の藤池公園の活用 等） |

5-4 民間と公共の役割について

本計画を実現させるためには、民間と公共の連携や役割分担が重要となります。そのため、各エリアにおける整備プログラムを推進する役割については、下記のとおりと考えられます。

| 主体 | 民間 | 公共 |
|------|---|--|
| 主な役割 | <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりの機運の醸成、検討組織の設立 ・市街地再開発事業や優良建築物等整備事業の実施 ・導入用途の積極的な整備や誘致 ・地域の居住環境、魅力等を高める建物や機能への積極的な更新 | <ul style="list-style-type: none"> ・公共施設（道路、駅前広場、公園等）の整備 ・市街地再開発事業や優良建築物等整備事業の推進の支援 ・必要な導入用途の検討 ・地域住民等によるまちづくりへの支援 |

民間と公共の役割イメージ

重点整備地区の整備方針

既存の寺院及び公園等活用エリア

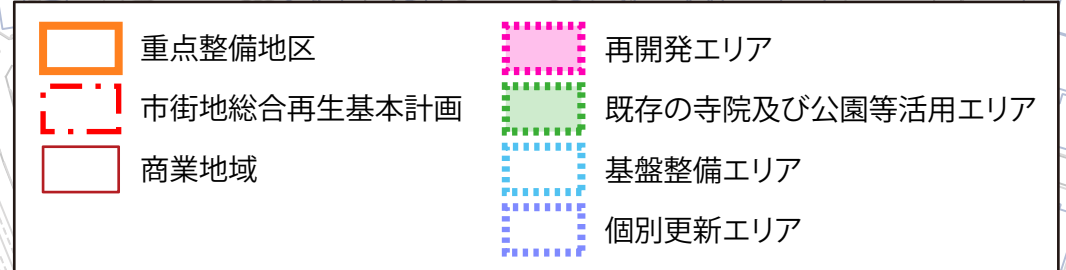
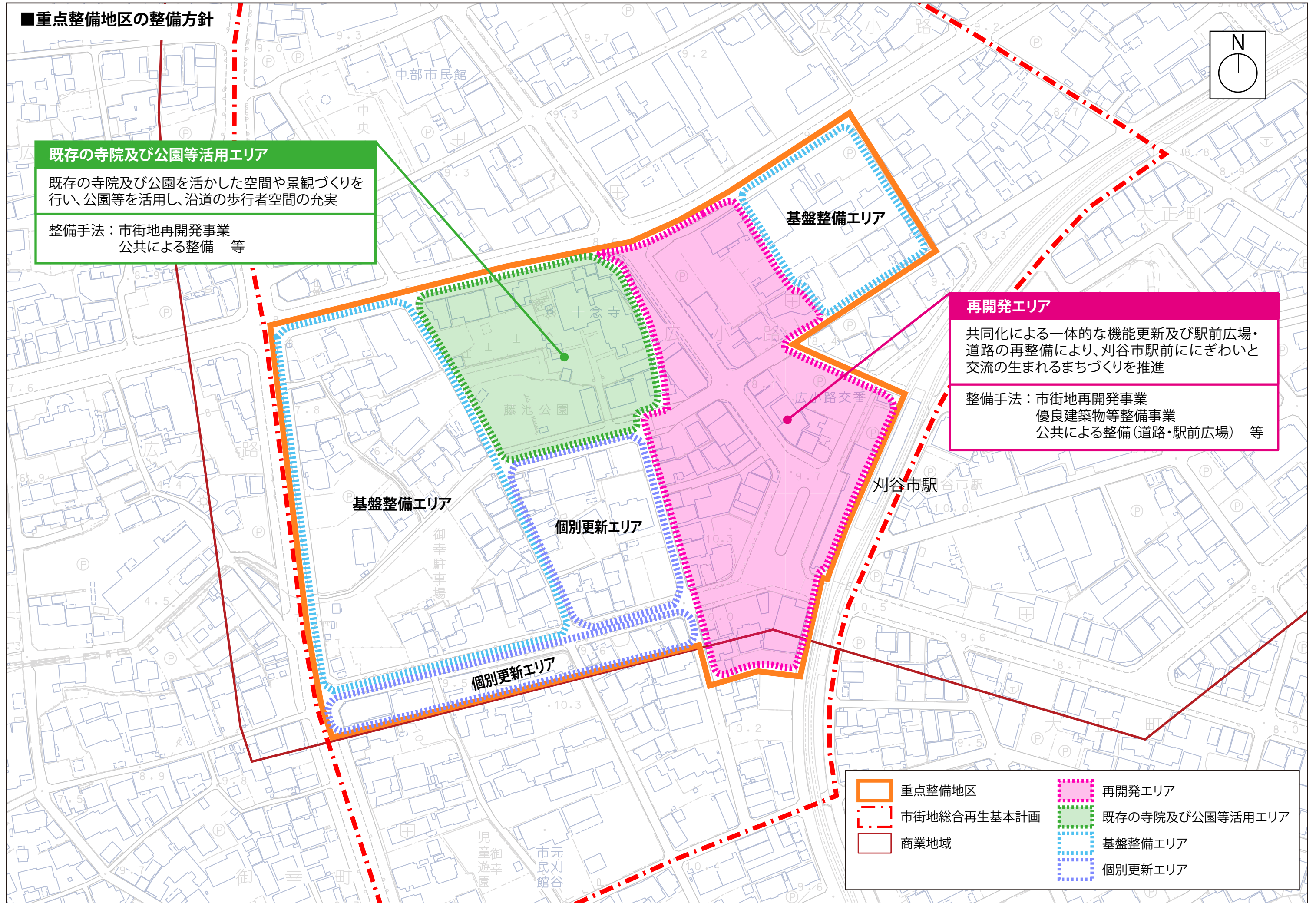
既存の寺院及び公園を活かした空間や景観づくりを行い、公園等を活用し、沿道の歩行者空間の充実

整備手法：市街地再開発事業
公共による整備 等

再開発エリア

共同化による一体的な機能更新及び駅前広場・道路の再整備により、刈谷市駅前ににぎわいと交流の生まれるまちづくりを推進

整備手法：市街地再開発事業
優良建築物等整備事業
公共による整備（道路・駅前広場） 等



刈谷市駅周辺地区市街地総合再生基本計画

発行 年 月

発行者 刈谷市／ 編集 都市政策部市街地整備課

〒448-8501 刈谷市東陽町1丁目1番地

TEL : 0566-62-1025

FAX : 0566-23-9331