

# KARIYA CITY

第4次  
刈谷市都市計画マスタープラン  
2023年度～2032年度

## 表紙の解説



- ・パズルを完成させるためにはすべてのピースが必要であり、無駄なピースはありません。「つくる」のではなく、今までつくってきたものを大切に「つかう」時代であることを表現しています。
- ・パズルのピースはそれぞれ形が違っており、それぞれのピースに役割があります。これは本市及び各地域が持つ個性と魅力を表現しています。
- ・パズルは各ピースがつながって完成することから、各地域がネットワークでつながり、一体的な都市となることを表現しています。
- ・強調した「C」は、「Compact な City に Change し、Coming generation へ Connect する」のそれぞれの頭文字をとったもので、全体構想で掲げた将来都市像である「多機能集約・連携型都市構造」を実現し、これからの世代につないでいくという意味が込められています。

# 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。

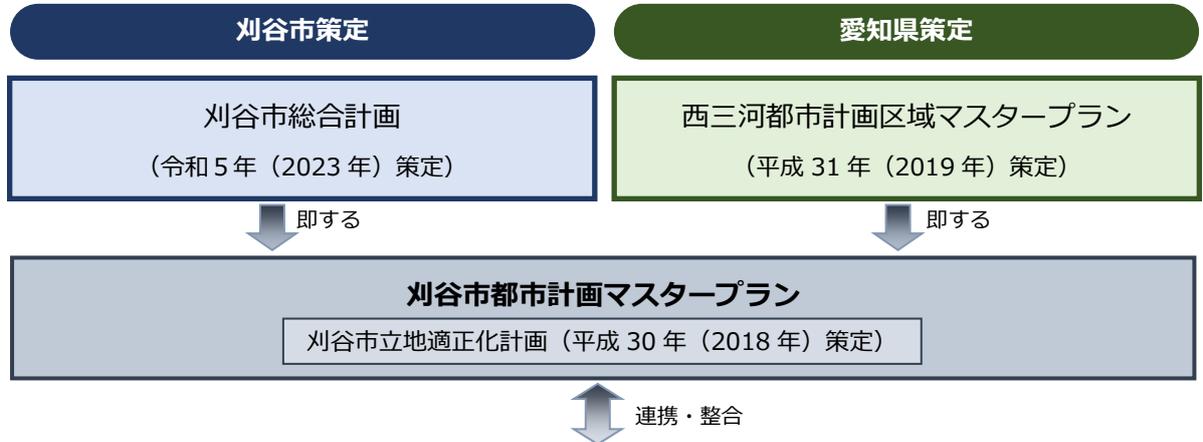
一方、人口減少・少子高齢化の進展、東日本大震災を契機とした大規模自然災害に対する意識の高まりなど、全国の都市が抱える課題は大きく変化しており、こうした状況は本市においても例外ではありません。

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。

### 3 都市計画マスタープランの位置づけ

本計画は上位計画に即しつつ、関係する個別計画と連携・整合を取り定めます。



- 都市計画に関する主な計画
  - 刈谷市緑の基本計画 (令和5年(2023年)策定)
  - 刈谷市都市交通戦略 (平成24年(2012年)策定)
  - 刈谷市雨水対策マスタープラン (平成28年(2016年)策定)
- その他関連計画

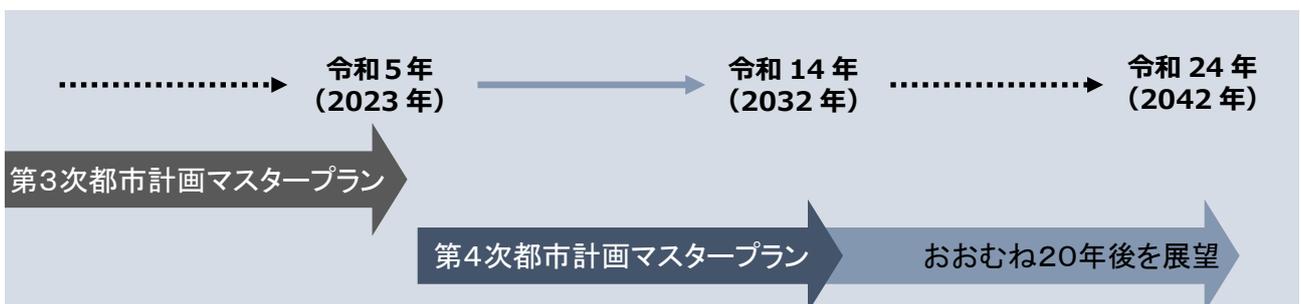
### 4 対象区域

本市は、全域が西三河都市計画区域に含まれています。このため、本計画の対象区域は市全域とします。



### 5 計画期間

本計画は令和5年(2023年)を基準年次とし、おおむね20年後の都市の将来像を展望したうえで、目標年次を令和14年(2032年)として定めます。



## 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。

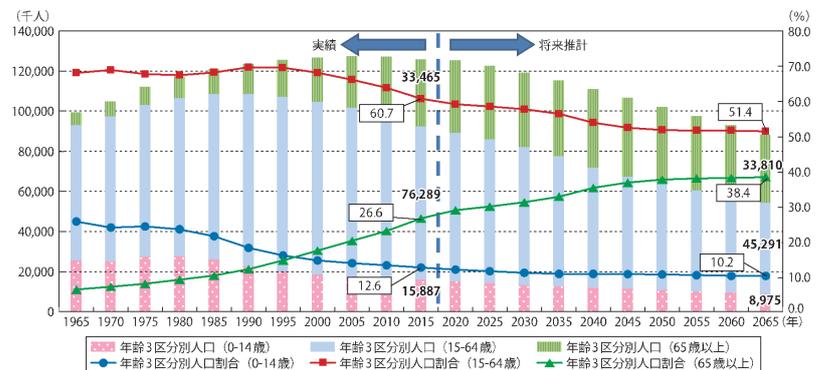


図 わが国の人口構造変化(出典:令和元年度国土交通白書)

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。

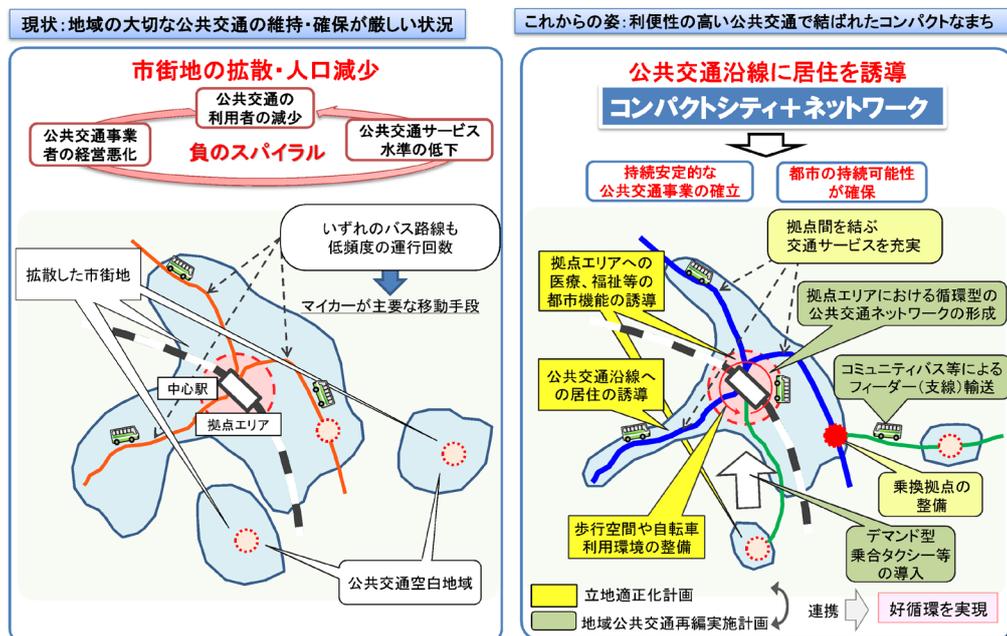


図 コンパクト・プラス・ネットワークのイメージ(出典:立地適正化計画作成の手引き(R4))



## ■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。

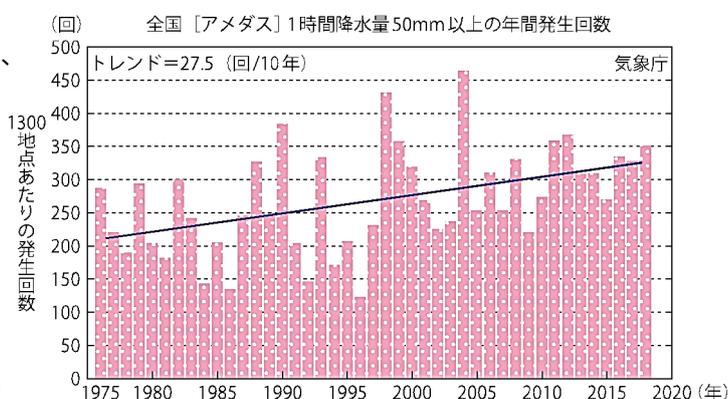


図 大雨の年間発生回数(出典:令和元年度国土交通白書)

## ■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。CO<sub>2</sub>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。

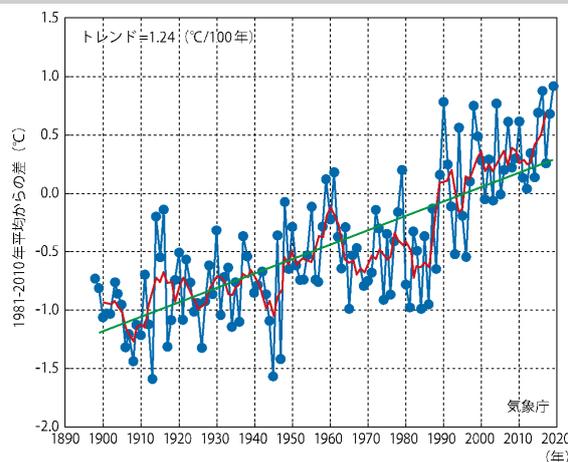


図 観測された日本の平均地上気温の変化  
(出典:令和2年度国土交通白書)

■ 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

**W**alkable 歩きたくなる  
**E**ye level まちに開かれた1階  
**D**iversity 多様な人の多様な用途、使い方  
**O**pen 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)

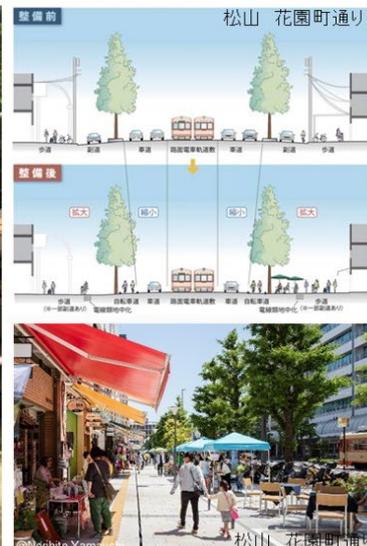


図 街路空間の再構築・利活用の取組事例(出典:国土交通省 HP)

**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

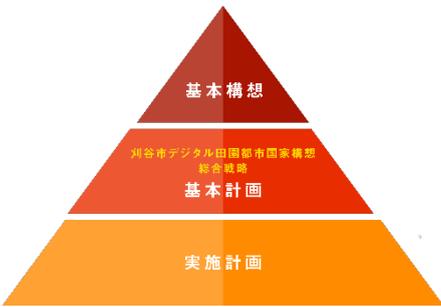
総合計画は、本市における全ての計画や施策の最上位に位置付けられるものであり、まちづくりのビジョンや将来都市像を示すとともに、これらの実現に向けての具体的な施策の方向性を示す「まちづくりのナビゲーション」としての役割を担っているものです。本市においては、令和5年（2023年）3月に第8次刈谷市総合計画を策定し、以下のとおり基本構想や基本計画などが示されています。



#### 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



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

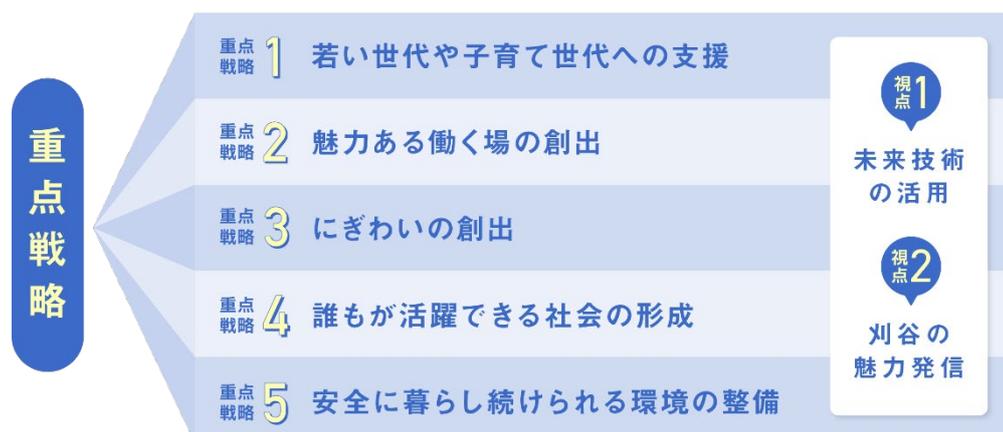
- 商業や文化、医療などの高次都市機能が集積する刈谷駅周辺を本市の都市活動の中心的な拠点として位置付け、多様な都市機能や都市基盤施設の強化・再編などを図り、本市の玄関口としてふさわしいまちづくりを進めます。
- その他の鉄道駅周辺などを、それぞれの地域の核となる地域拠点と日々の暮らしに必要なサービスの提供を図る生活拠点に位置付け、地域ごとの特色をいかしたまちづくりを進めます。
- 拠点間を結ぶ公共交通や主要な道路を軸として位置付け、交通ネットワークの形成・機能強化により、一体の都市として持続可能な集約・連携型の都市構造の構築を進めます。

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。

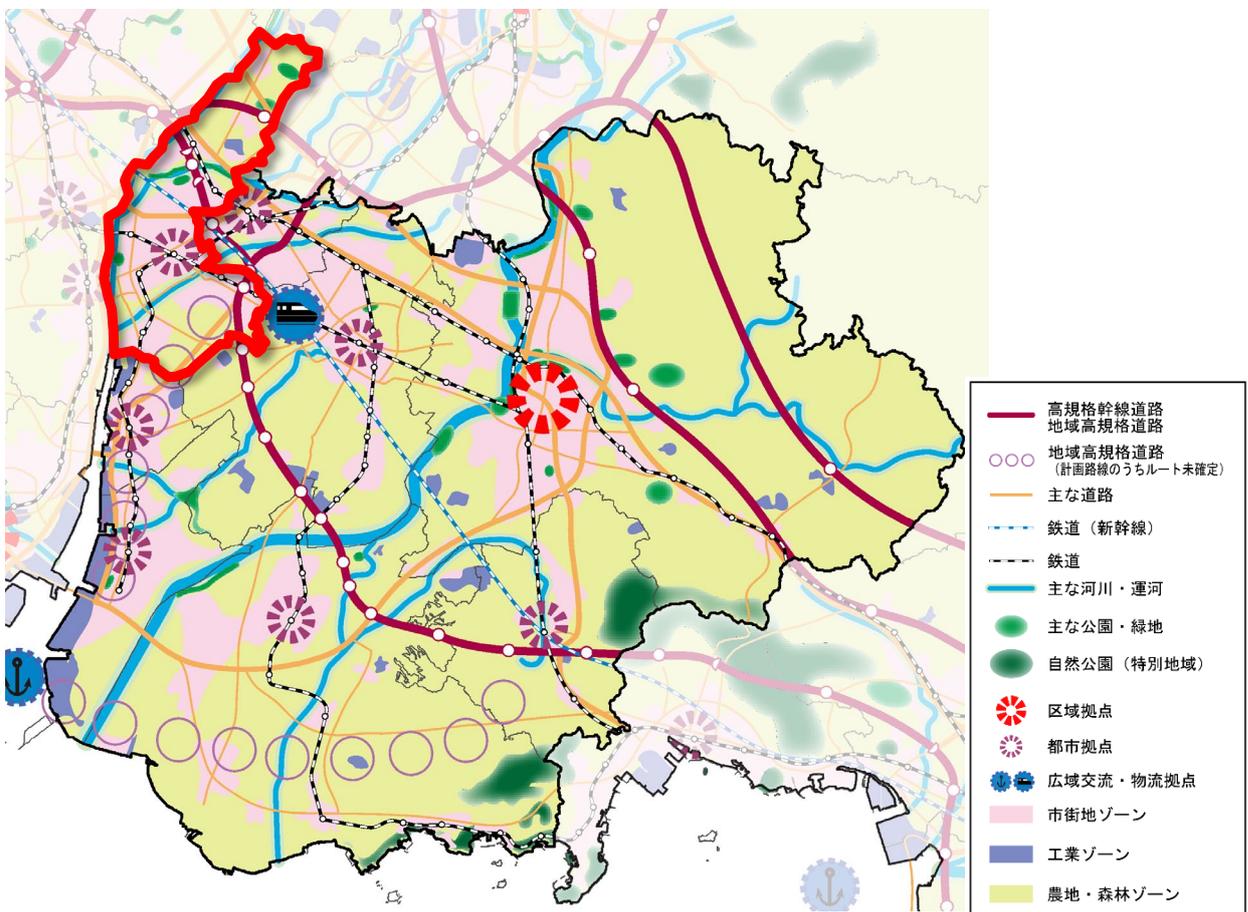


図 将来都市構造図

## 4 現状と課題

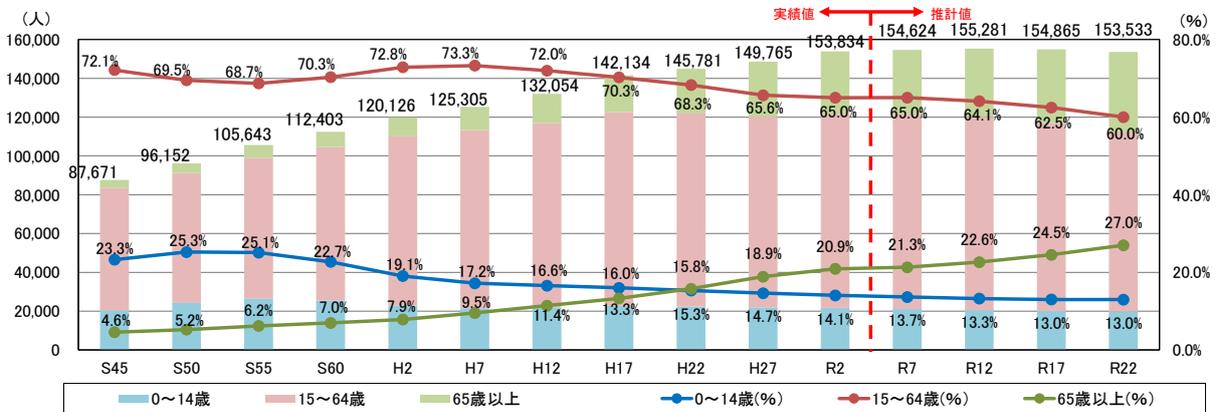
計画改定のねらい、時代潮流及び上位計画を踏まえつつ、都市構造、都市活力、都市生活、都市環境の4つの視点から本市における現状と課題を整理します。

### 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。



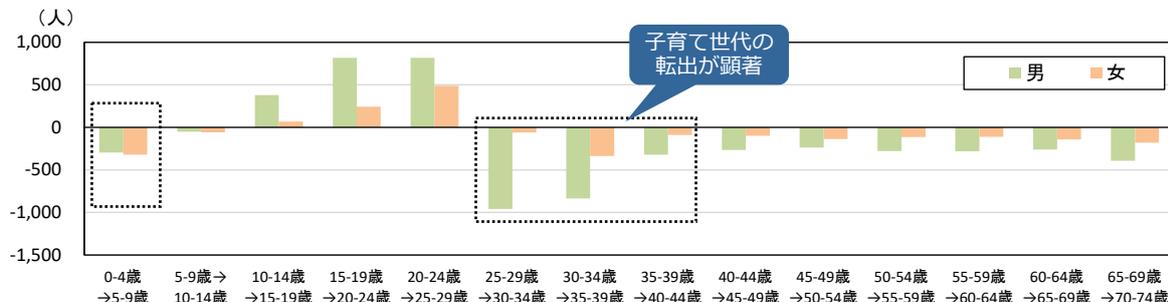
※推計値は、国立社会保障・人口問題研究所の推計であり、転出抑制や出生率向上などの政策を考慮していないものである。

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。

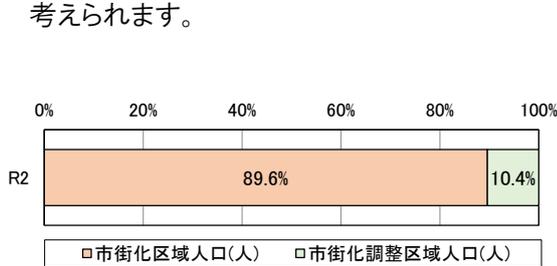


図 市街化区域・市街化調整区域の人口割合  
(出典:都市計画基礎調査(R3))



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。

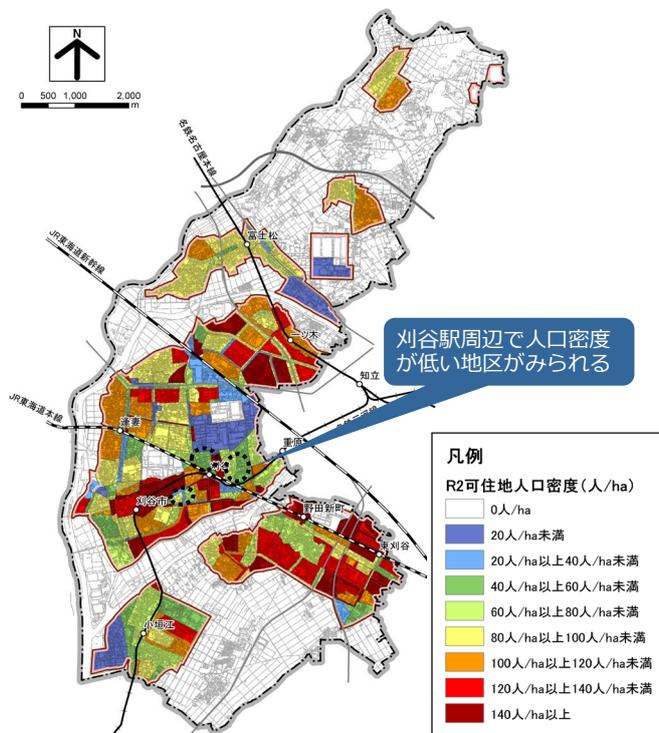


図 可住地人口密度  
(出典:国勢調査(R2))

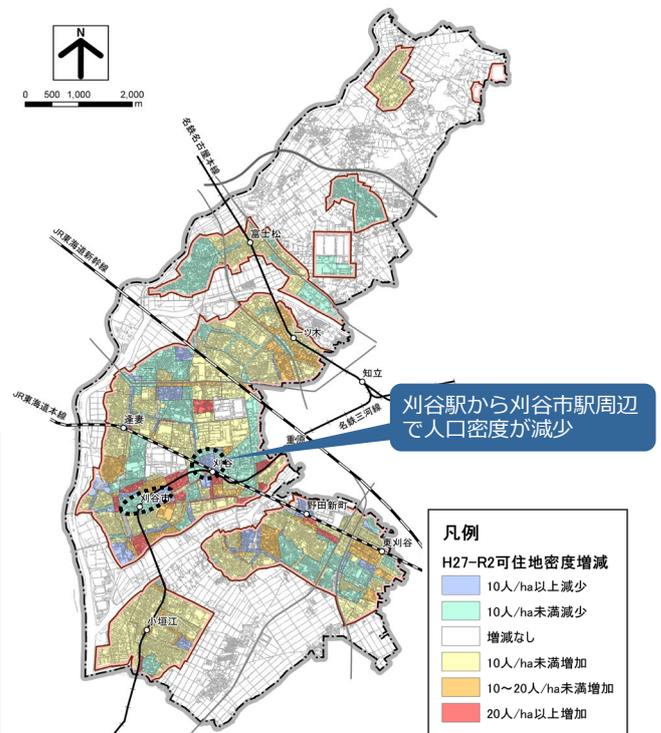


図 可住地人口密度の増減(H27-R2)  
(出典:国勢調査)

⇒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。

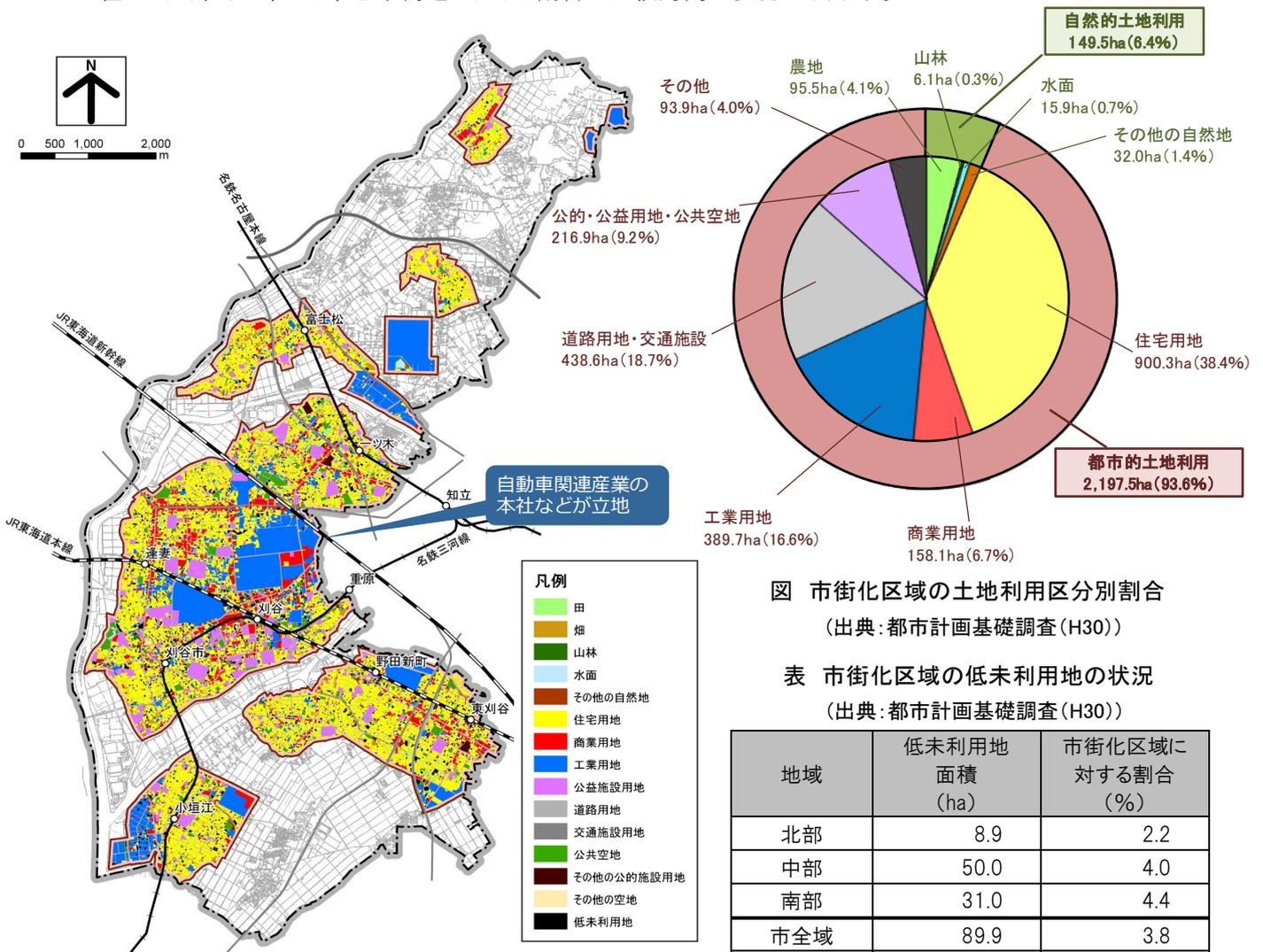


図 土地利用現況 (出典:都市計画基礎調査(H30))

図 市街化区域の土地利用区別割合

(出典:都市計画基礎調査(H30))

表 市街化区域の低未利用地の状況

(出典:都市計画基礎調査(H30))

地域	低未利用地 面積 (ha)	市街化区域に 対する割合 (%)
北部	8.9	2.2
中部	50.0	4.0
南部	31.0	4.4
市全域	89.9	3.8
中心市街地	14.5	6.5

※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。

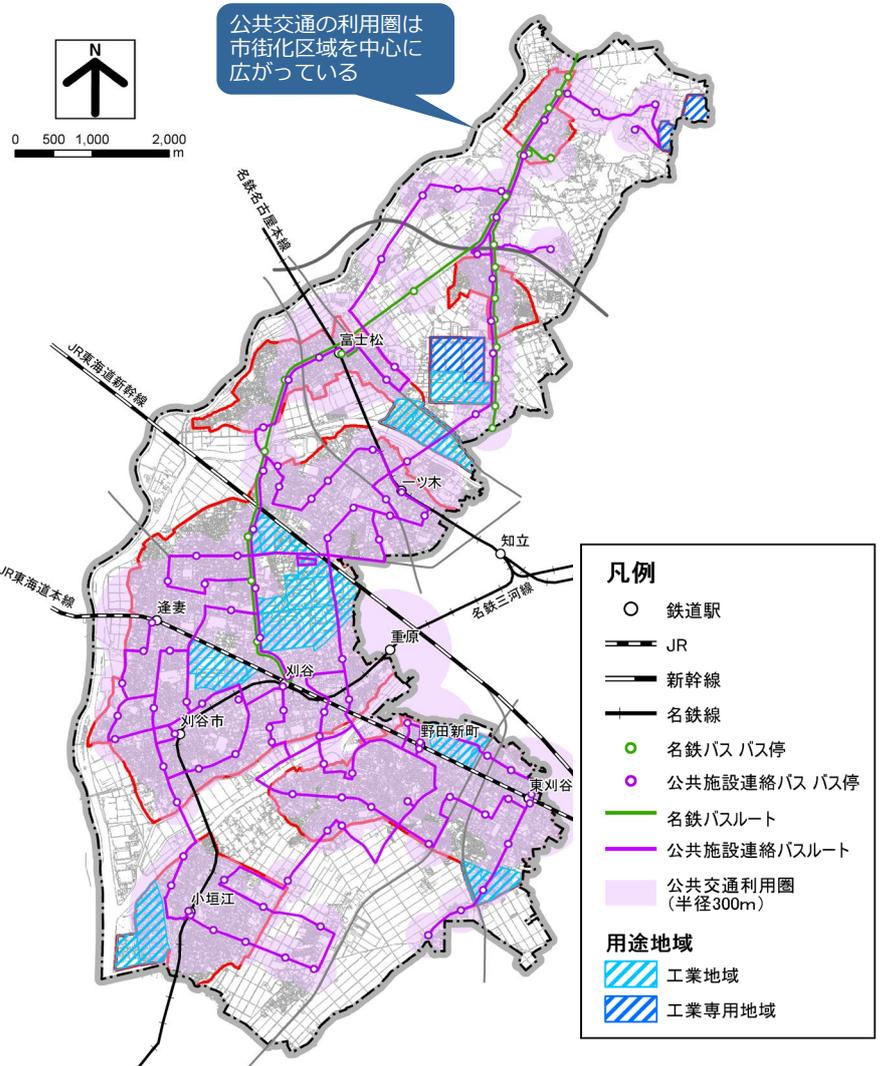
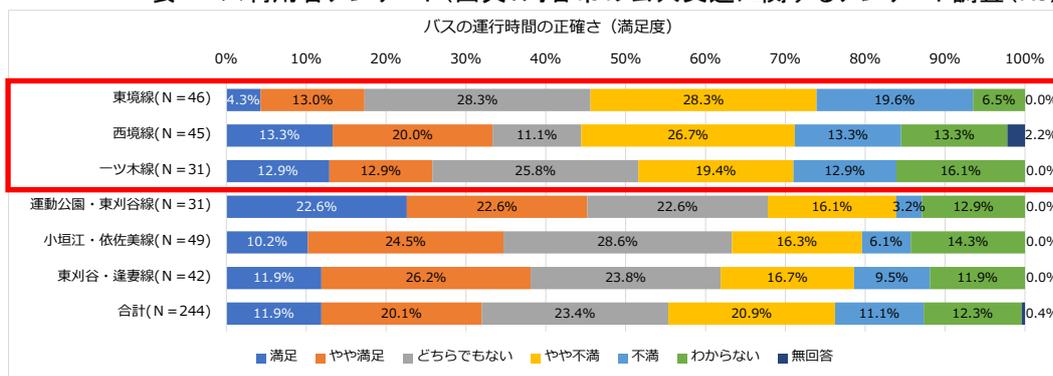


図 公共交通の運行状況

(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。

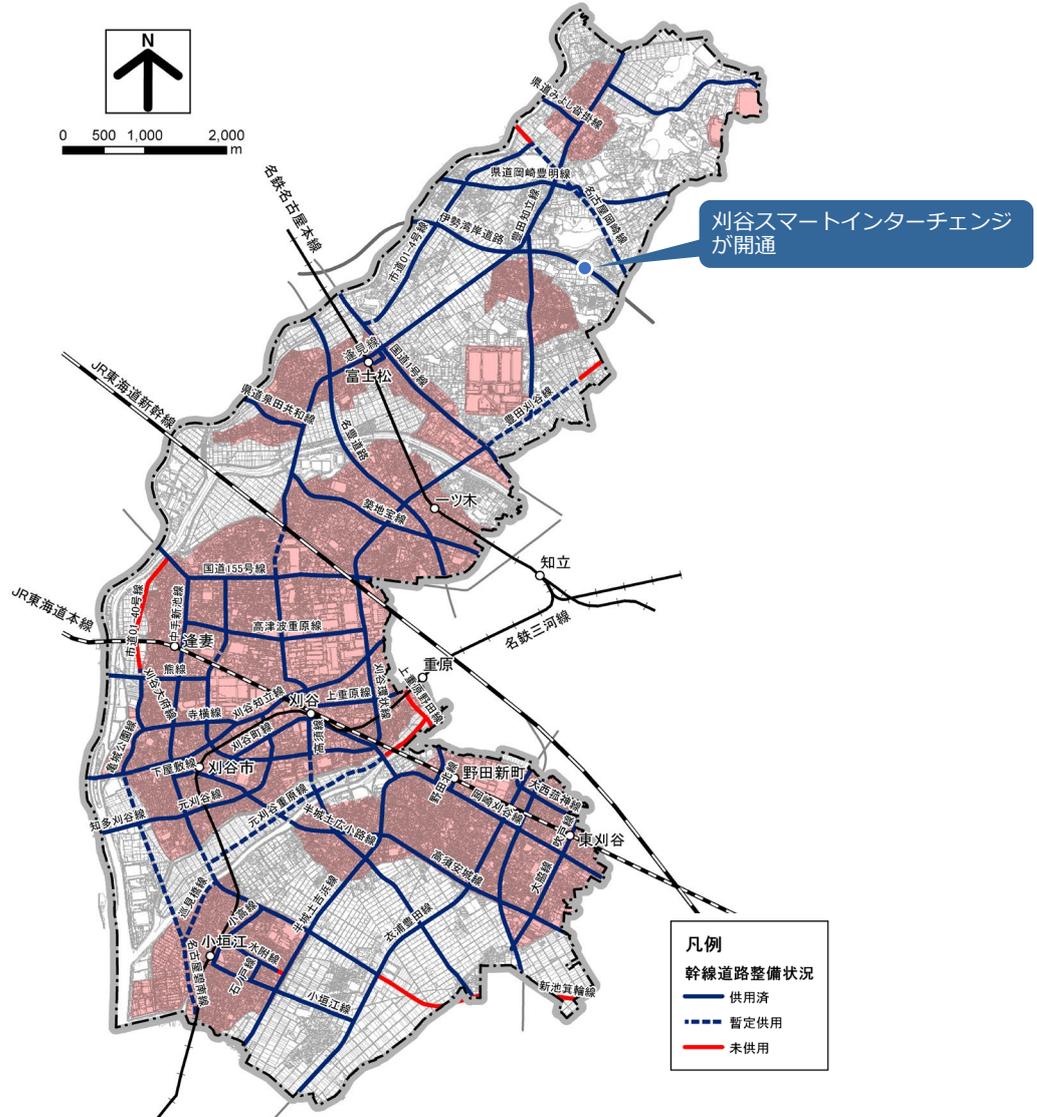


図 幹線道路の整備状況(R3)

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

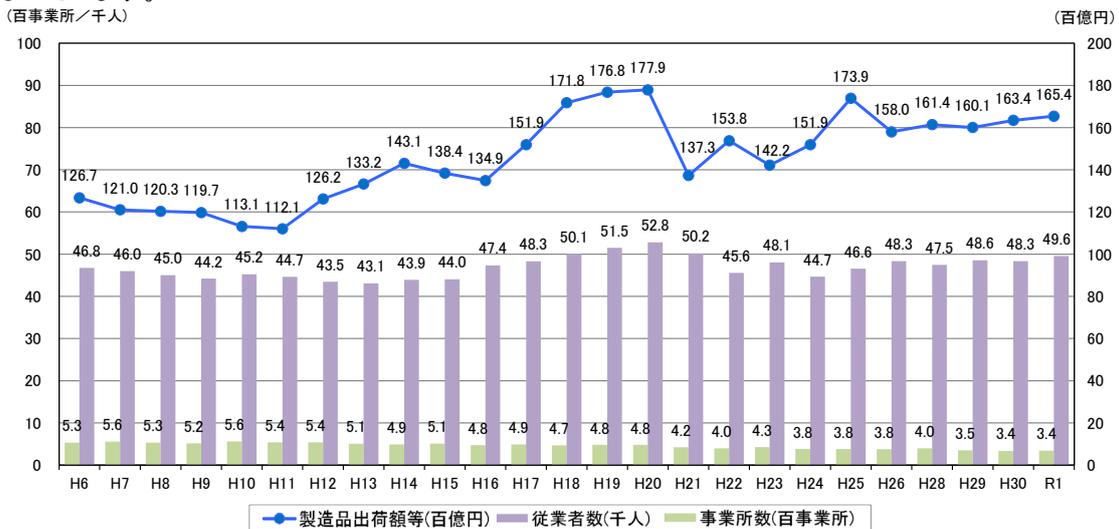
⇒広域及び地域間の連携を図るため、人・モノの円滑な移動と交流を促す軸の形成が求められます。

視点2 都市活力

1 産業

■工業

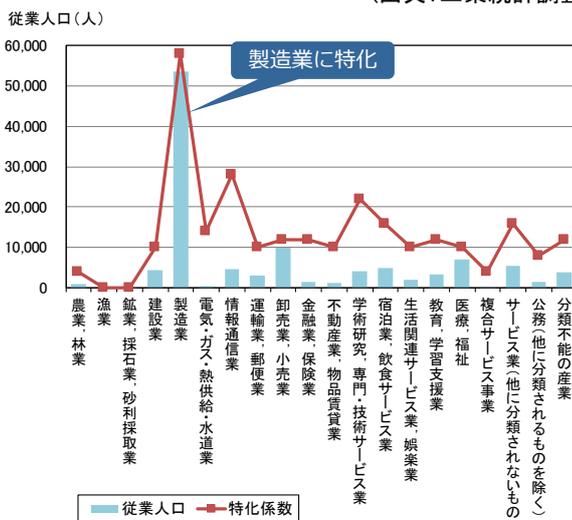
本市には自動車関連産業の本社が複数立地しています。そして、製造品出荷額等は県内だけでなく、全国でも上位に位置しており、その業種別内訳をみると自動車関連の製造業が約6割を占めています。さらに、従業員構成も製造業に特化していることから、自動車関連産業は本市の雇用・財政・活力を支える重要な基幹産業となっています。



※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))

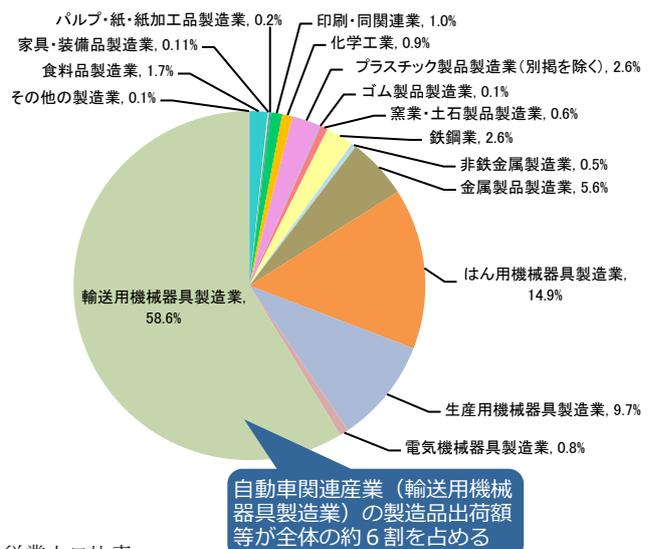
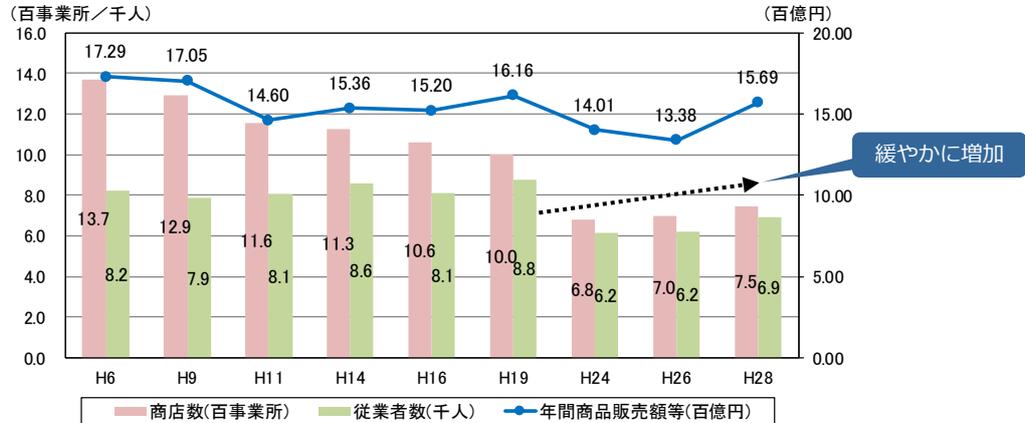


図 業種別出荷額(出典:工業統計調査(R1))

⇒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。

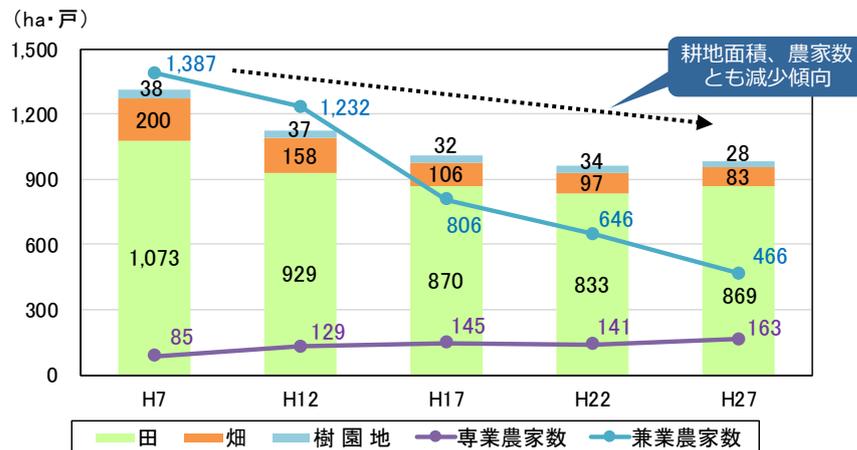


図 経営耕地面積、農家数の動向 (出典:刈谷の統計)

⇒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。

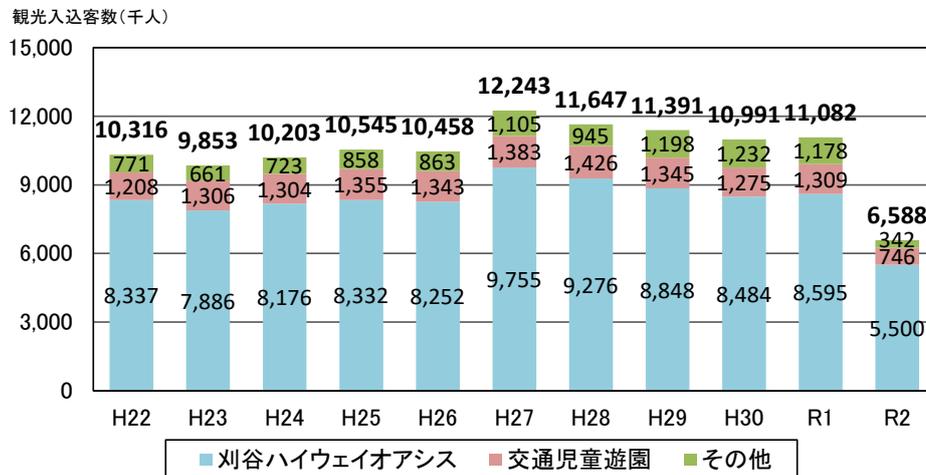


図 観光入込客数の動向 (出典:観光レクリエーション利用者統計)

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。

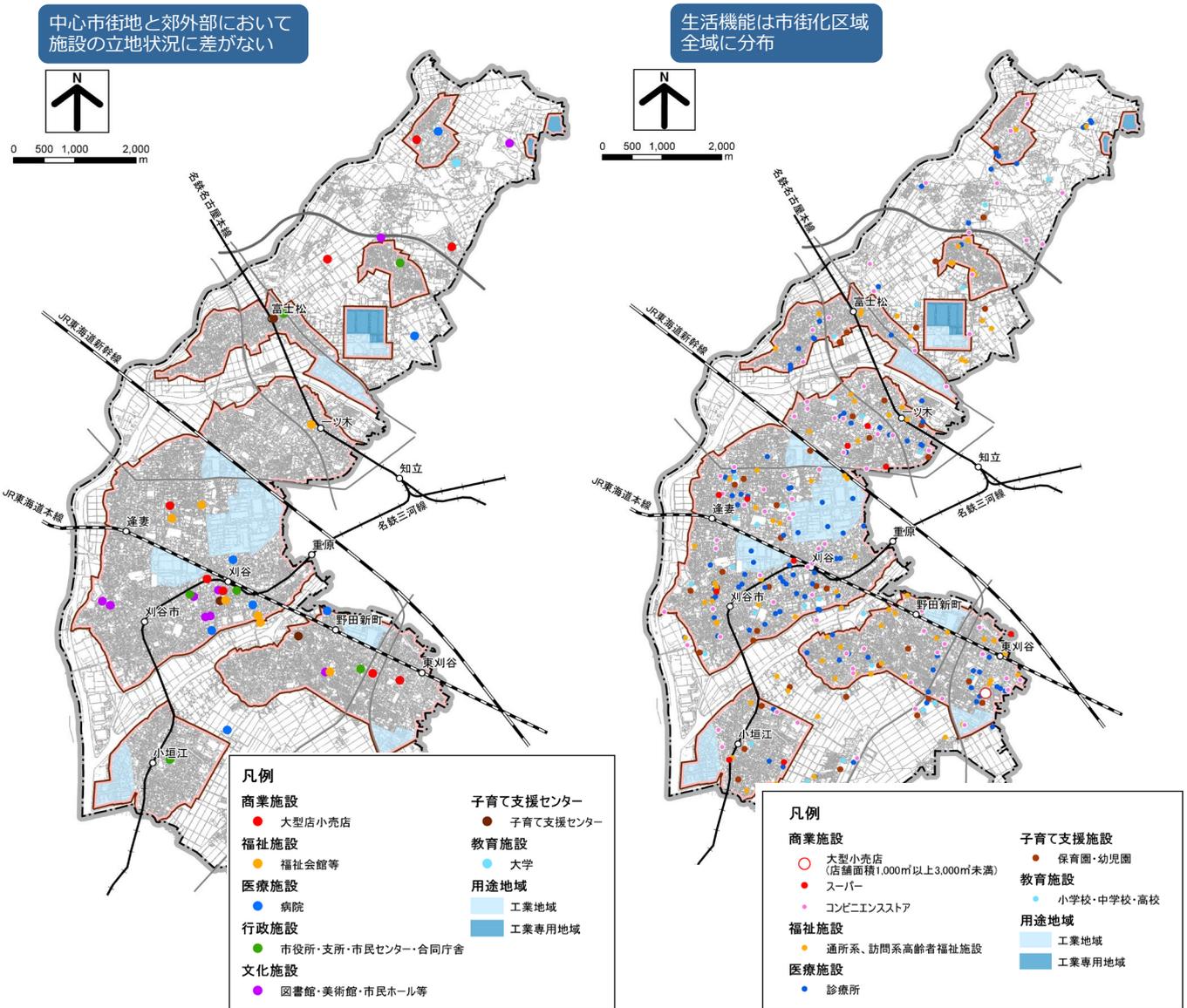


図 都市機能の分布状況

(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 <sup>2</sup> /人)
刈谷市	8.6
愛知県	7.8

※国では10 m<sup>2</sup>/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

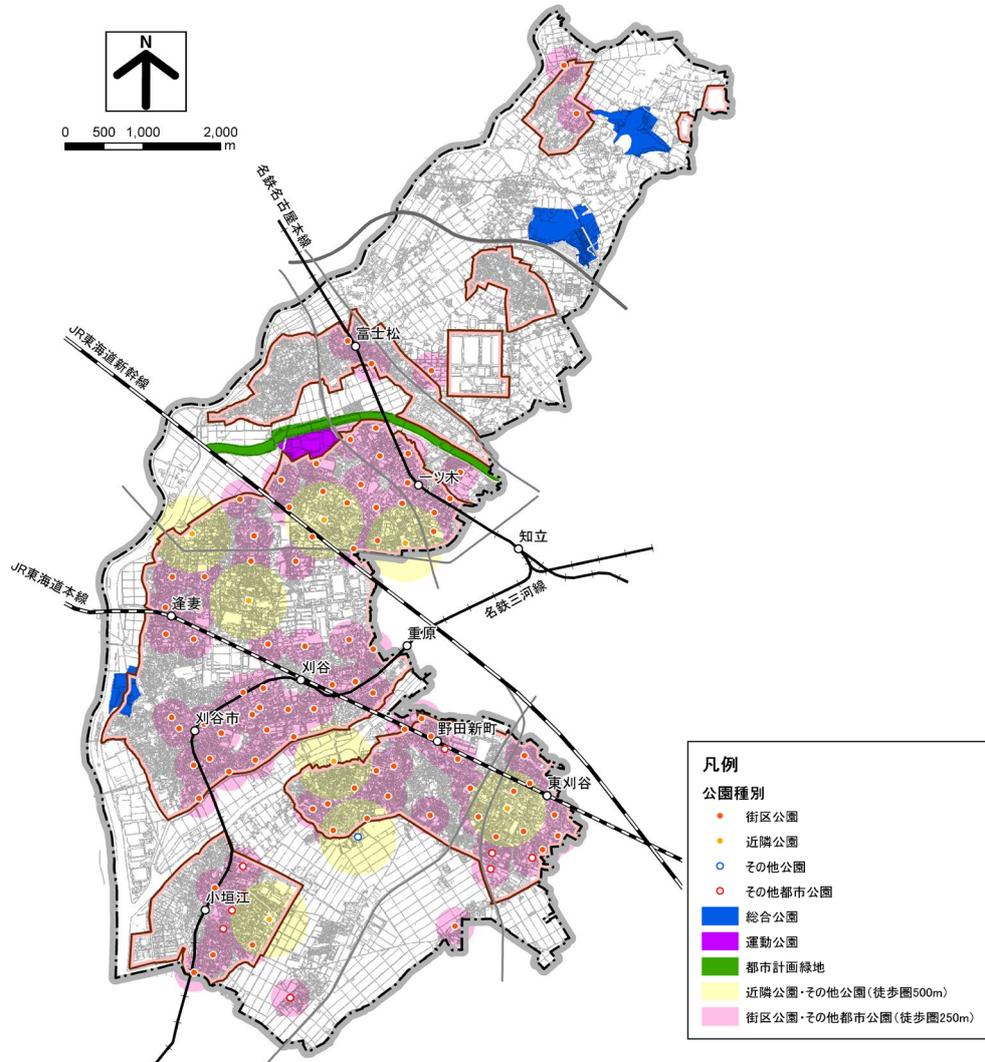


図 都市公園の分布状況

⇒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。

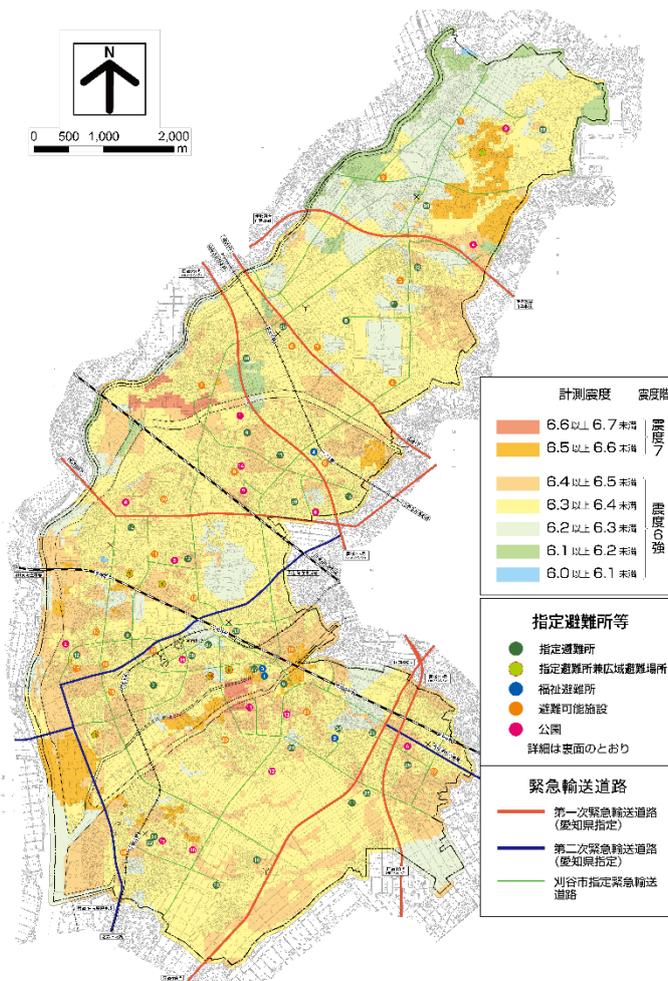


図 地震ハザードマップ

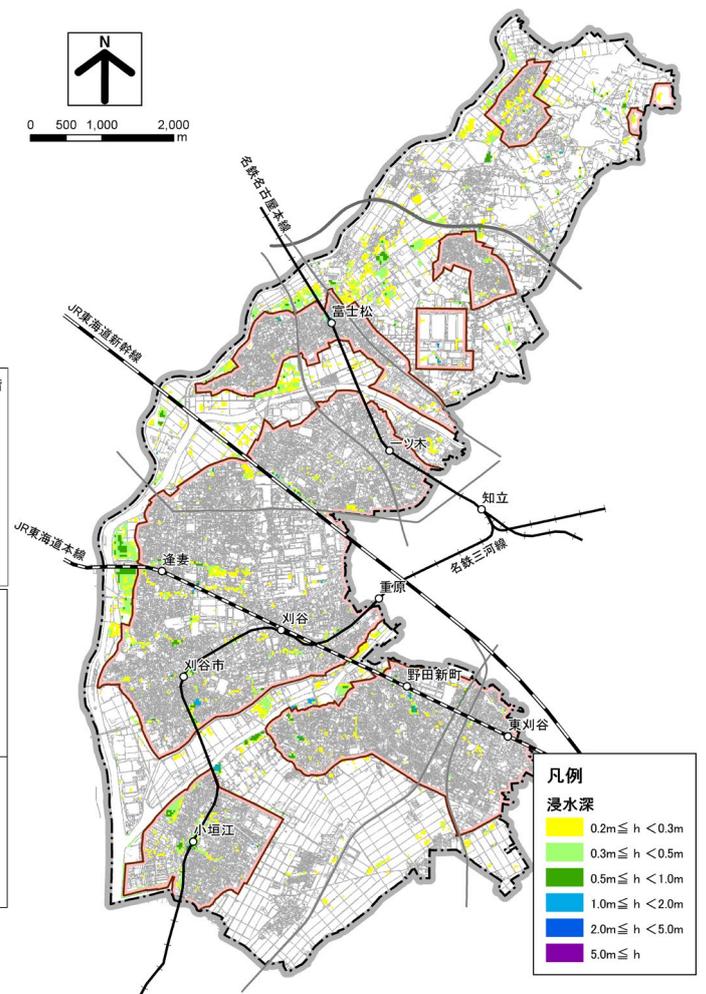


図 現況施設による浸水の解析結果

(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。

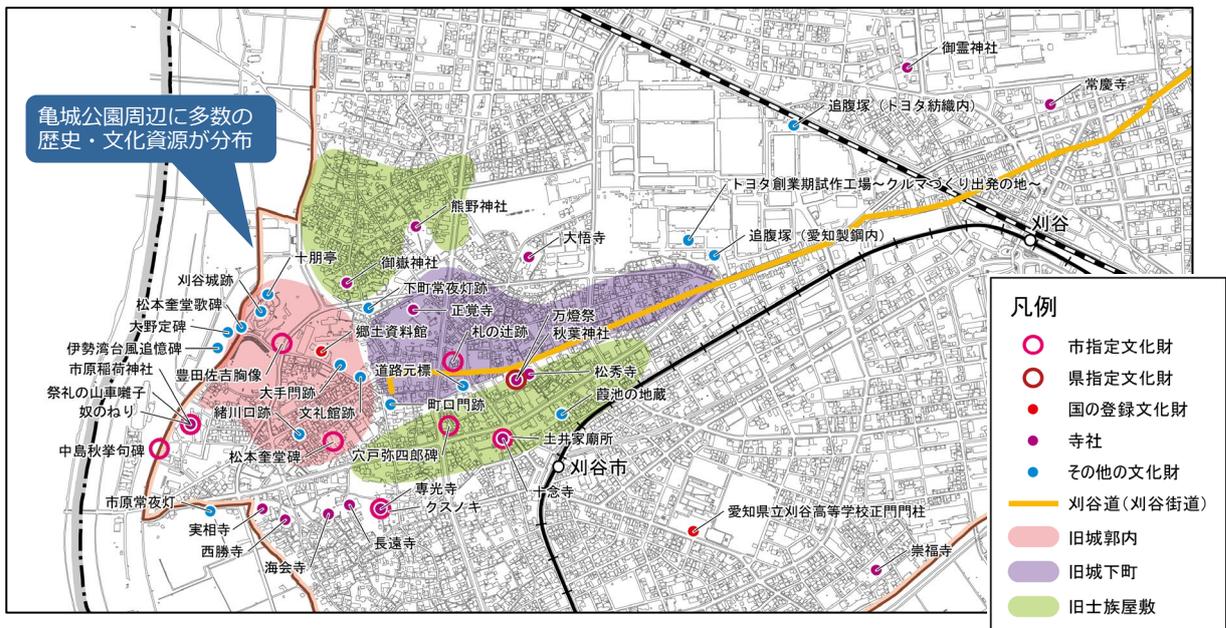


図 中心市街地における歴史・文化資源

⇒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。

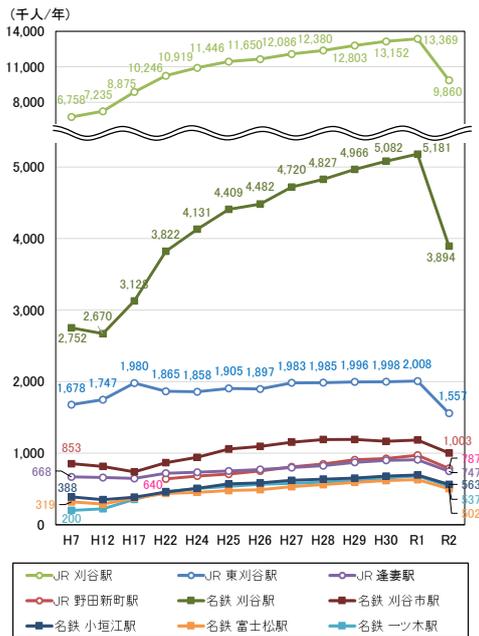


図 鉄道駅利用者数の推移

(出典: 刈谷の統計、都市計画基礎調査)

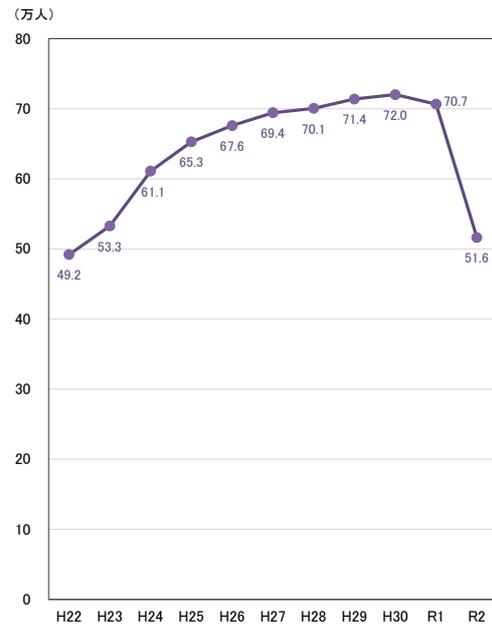


図 公共施設連絡バスの乗車人員の推移

(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。

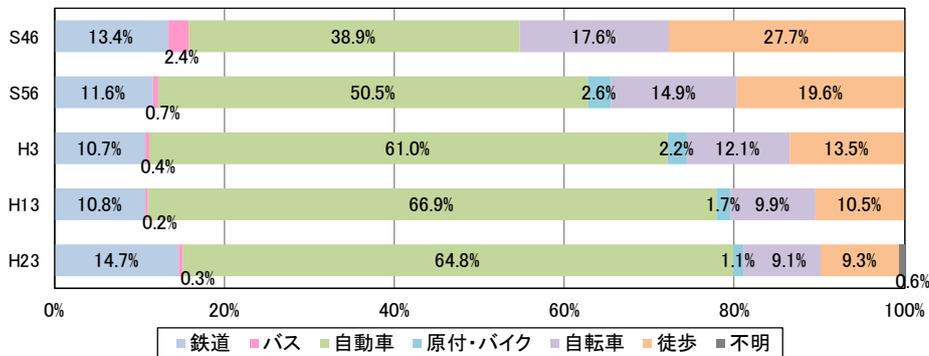


図 手段別移動の内訳 (出典: 中京都市圏パーソントリップ調査)

⇒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。

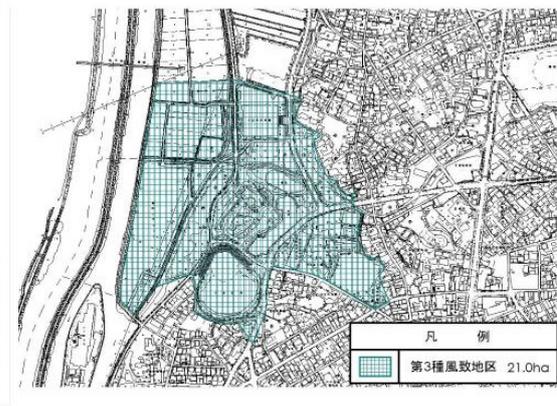
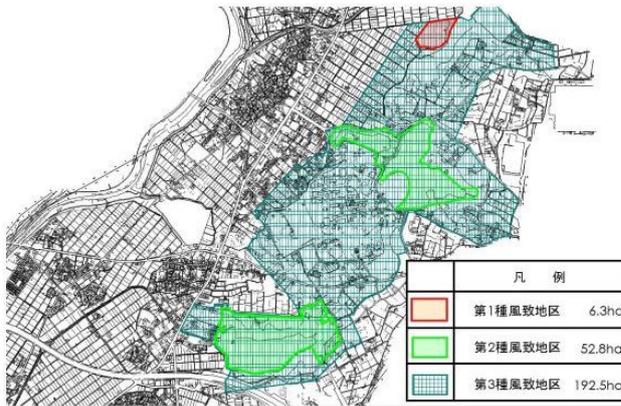


図 風致地区箇所図(洲原風致地区)

図 風致地区箇所図(亀城跡風致地区)

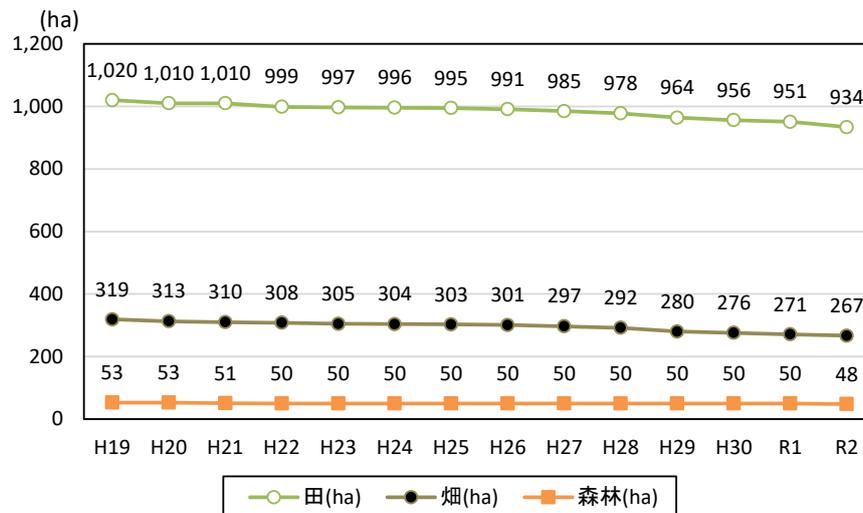


図 自然的土地利用の推移 (出典:土地に関する統計年報)

⇒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。