

# 令和5年度

## 建設委員会 地方都市行政視察調査報告書（案）

### 1 訪問先及び調査事項

調査日	訪問先	調査事項
令和5年11月6日	愛知県刈谷市	刈谷駅周辺における再開発事業について
令和5年11月7日	愛知県豊田市	豊田市地域公共交通計画について

### 2 調査内容

#### 愛知県刈谷市

##### 1. 市の概要

刈谷市は愛知県のほぼ中央に位置し、西三河平野西部にある衣浦湾へ注ぐ逢妻川の下流に面している。

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

明治21（1888）年には、現在のJR東海道本線の開業に合わせて刈谷駅が設置され、大正3（1914）年には後の名鉄三河線である三河鉄道が開業して、かつて城下町として栄えた地区に刈谷市駅が設置された。

それにより、刈谷駅と刈谷市駅の2つの鉄道駅を中心としてまちが発展し、市の中央部には最先端技術を駆使した自動車関連産業の工場が並んでいる。

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

現在の市域面積は、50.39平方キロメートル、総人口は令和5年11月1日現在で、152,972人である。

##### 2. 視察経過

刈谷市議会事務局を訪問し、各担当課（都市政策部市街地整備課、都市政策部まちづくり推進課）から説明を受け、質疑応答を行った。

### 3. 説明内容

下記の調査事項について、各担当課より説明を受けた。

- (1) 刈谷市のまちづくりの概要について
- (2) 市街地再開発について
- (3) 刈谷駅周辺地区市街地総合再生基本計画について
- (4) 刈谷駅周辺の再開発事業について
- (5) まちなかウォークアブル推進事業について

#### (1) 刈谷市のまちづくりの概要について

刈谷市中心市街地まちづくり基本計画に定める、中心市街地のまちづくりの方向性は次のとおりである。

一つ目は、刈谷駅の北口と南口を一体としてとら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す。

二つ目は、刈谷駅と刈谷市駅をつなぐ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す。

三つ目は、刈谷市駅から亀城公園周辺までの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す。

#### (2) 市街地再開発について

これまでに、法定再開発が1件、民間再開発が7件終了している。また、今年度から事業化された民間再開発が2件ある。

刈谷市では、優良建築物等整備事業（共同化タイプ）を利用した民間再開発事業が多い。

この制度は、事業要件、地域要件、敷地要件、建築物の基準を満たせば、設計費、土地整備費、共同施設整備費が補助対象となり、補助率は国が3分の1、地方自治体が3分の1、民間事業者が3分の1の割合だが、愛知県の場合は、地方自治体の3分の1に対して県から2分の1の補助があるので、最終的に国が3分の1、県が6分の1、地方自治体が6分の1、民間事業者が3分の1の割合で事業が実施できる。

#### (3) 刈谷駅周辺地区市街地総合再生基本計画について

##### ①計画の背景

刈谷駅周辺地区は、約10万人/日の利用者を有する、JR東海道本線及び名鉄三河線の刈谷駅を中心とした地区であり、刈谷市まちなかマネジメント構想～刈谷駅北口周辺エリア編～では、まちづくりの方向性を「人を引き寄せる回遊とにぎわいのあるまちづくり」と定めている。

刈谷市中心市街地まちづくり基本計画では、魅力的で誰もが愛着を持ち、市内外に誇ることができる高次都市機能を備えるまちづくり及び地域住民をはじめ、就業者などの来訪者も含め、誰もが、集い、回遊しやすい活気とにぎわいのあるまちづくりを目指すことと

している。

これらのまちづくりを実現するため、市街地再開発などの手法を活用し、効果的なまちづくりを実施することが求められている。

## ②計画の目的

建物の更新にあわせた適切な開発誘導と公共施設の配置検討を行い、土地の有効活用・都市機能の更新・市街地環境の整備などを推進することによって、刈谷駅周辺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、都市の競争力や魅力の向上に寄与するための方針などを策定することを目的としている。

## ③計画期間

本計画の計画期間は、令和3（2021）年度から令和12（2030）年度までの概ね10年間としている。

ただし、今後の社会情勢の変化及び上位・関連計画との整合などを踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行う。

## ④重点整備地区

重点整備地区として位置づけられた地区には、市の玄関口にふさわしい交流とにぎわいの拠点を形成する駅前拠点開発推進地区や、交通結節機能の強化とにぎわい創出を同時に実現する駅一体開発推進地区等がある。

# (4) 刈谷駅周辺の再開発事業について

## ①南桜地区優良建築物等整備事業

近隣商業地域から商業地域へ、準防火地域から防火地域へ変更等を行った。

また、道路拡幅、電線類地中化も行った。

## ②刈谷駅北地区整備事業

商業、オフィス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に図り、活気とにぎわいの創出、まちなか居住を推進する。

平成29年実施設計、平成30年6月解体工事着手、平成30年10月建築工事着手、令和3年5月竣工。

また、刈谷駅北地区地域交流施設（愛称「K a r i C o C o」）を開設。

施設の特徴として、開館時間が長く午前7時から午後10時まで、スタッフが常駐、有料と無料のエリアがある等があげられる。

## ③刈谷駅周辺の今後の整備

南北歩行者通路から、歩行者デッキを延伸して、安全で快適な歩行空間の形成を目指すとともに、刈谷桜町地区優良建築物等整備事業の建物とデッキを接続することで、民間活力を活用した再開発と一体的に、回遊とにぎわいのあるまちづくりの実現を図っていく。

(5) まちなかウォークアブル推進事業について

令和元年6月、産学官のまちづくり関係者で構成される「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」は、新たな時代のまちづくりの方向性への提言として『「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生』をとりまとめた。

国土交通省では、この提言を受け、「まちなかウォークアブル推進事業」を令和2年度から新たに創設した。

またこの提言に共鳴し、ともに取組を進める「ウォークアブル推進都市」に、281団体の賛同（令和2年10月31日現在）があり、パートナーとして政策の検討を進めていくとした。

刈谷市もウォークアブル推進都市に賛同を示し、安全で快適な歩行空間づくりを推進するとともに、車中心から人中心の空間へと転換を図り、また、滞在環境の向上に資する取組みとして、道路やデッキ、ストリートファニチャーの整備、滞在環境整備に関する社会実験、ワークショップ等を行っている。

滞在快適性向上区域（通称：まちなかウォークアブル区域）は、刈谷駅周辺約1キロメートルの歩ける範囲としている。

課題としては、官民の土地・施設の一体的利用や連携を図り、持続的にまちづくりに取り組んでいくためには、周辺の既存事業者や企業、まちづくり団体との連携は必須である。

また、公共をはじめとした様々な空間を活用したまちづくりを図るためには、各公共空間の管理者や地権者との連携やまちのビジョンの共有が必要である。

#### 4、主な質疑応答（概要）

(問) 全国住み続けたい街ランキング2020で刈谷市は3位になっているが、この街の魅力を教えてほしい。

(答) 名古屋圏まで近いという立地の良さ、また、働く場所としては、刈谷駅の周辺に大規模な事業所がたくさんあること等があげられる。

さらに、刈谷ハイウェイオアシスは、入場者数の多い施設ランキングに入っている。住みやすく、働きやすいことが魅力である。

(問) 再開発が進む一方で、商店街の衰退が進む点に対して、どのような対策をしているのか。

(答) 再開発があると、従前より建物の価値が上がって、賃料が上がってしまうことが課題ではある。

開発に伴って、店をたたんだり、引っ越す方もいて、店を続けてもらうよう働きかけたりはしている。

(問) まちなかウォークアブル推進事業におけるイベントでの公園の活用に関しては、エリアマネジメントを実施しているという理解でいいのか。

(答) エリアマネジメントはまだ確立されていない。公園の活用に関しては、占用許可の申

請を行っている。

(問) 刈谷市に自然や緑地がたくさんあるということを知ってもらおうことが、ウォークブル推進事業の目的の一つなのかなと感じた。具体的に、緑地や公園などを増やす方を何かされているのか。

(答) 優良建築物等整備事業において、要件に空地进行を設けることや緑地率の確保などがある。市も、緑地を設けている場合補助金を出すなどしている。結果として再開発が進めば、景観や自然は確保できると考えている。

(問) 刈谷駅北地区の再開発事業について、平成11年に準備組合を設立したが、平成18年に権利者間の合意が得られずに休眠状態となった。

その後、平成26年に街区南側権利者で再開発の機運が高まったとのことだが、市が何かしらの働きかけをしたのか。

(答) 平成26年頃から、権利者間の意見調整にコンサルタントが入ったことが要因の一つである。

## 1. 市の概要

豊田市は平成17年の合併により市域が約3倍に広がり、市の面積は約918平方キロメートルと、愛知県全体の17.8%を占める広大な面積を持つ市である。

全国有数の製造品出荷額を誇る「クルマのまち」として知られ、世界をリードするものづくり中枢都市としての顔を持つ一方、市域のおよそ7割を占める豊かな森林、市域を貫く矢作川、季節の野菜や果物を実らせる田園が広がる、恵み多き緑のまちとしての顔を併せ持っている。

豊田市は、市町村合併に伴う都市としての一体性の形成と、都市と山村の共生、交流人口拡大による地域の活性化を図るため、公共交通ネットワークを構築することを目的に、平成18年度に第1次となる「豊田市公共交通基本計画」（平成18年度～27年度）を、また、平成27年度に第2次計画（平成28年度～令和7年度）を策定し、交通結節点の整備などに取り組むことで、公共交通の充実した都市となった。

現在の市域面積は、918.32平方キロメートル、総人口は令和5年11月1日現在で、416,651人である。

## 2. 視察経過

豊田市議会を訪問し、調査事項について担当課（都市整備部交通政策課）から説明を受け、質疑応答を行った。

## 3. 説明内容

豊田市地域公共交通計画について、担当課より説明を受けた。

### (1) 交通を取り巻く社会状況と対応

#### ①人口減少・高齢化の進展

年少人口（0～14歳）、生産年齢人口（15～64歳）は減少し、高齢化率が今後ますます上昇すると推計され、高齢者など移動に制約を受ける人への、移動支援がより一層必要となる。

#### ②運行経費と運賃収入の差の拡大

交通が充実する一方で、おいでんバス等の運行には多額の経費が掛かっている。収支状況については運行経費と、運賃収入の差（市の財政負担額）が大きくなっている。

今後も運行経費と運賃収入の差が広がり、現状路線の維持すら困難になる可能性があるため、将来にわたり利用できる移動サービスの構築が必要となる。

### ③新型コロナウイルス感染症による影響

令和2年度の1日あたりの公共交通利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少した。

また、市民を対象に行ったアンケート調査によると、電車やバスの利用を控える傾向がある一方で、自家用車や徒歩などの移動手段を選択する人が増加している。

今後はテレワークなどを踏まえた通勤需要などへの対応や、自由目的での外出機会の変化に着目したサービスが必要となる。

### ④移動に関する新技術の進展

SDGs や脱炭素社会の実現に向けた取組が加速する中で、交通分野においても、燃料電池自動車や小型電気自動車のシェアリングなど、先進的で環境に配慮した技術が注目されている。

Ma a S、CASEなど移動に関する新しい仕組みや技術の活用による、利便性の高い新たなモビリティサービスの実現が可能となる。

## (2) 基本目標

### ①まちのにぎわいを生み出す交通

市内において拠点となる地域核等の交通環境を整備し、主に公共交通での利用を促すことで人々が集まり、まち全体のにぎわいを創出していく。

### ②多様な移動手段を活用できる交通

地域・事業者・行政それぞれが互いに理解を深め、支え合いながら多様な移動手段を生み育て、地域特性に合った持続可能な移動サービスを実現していく。

### ③ミライへつなげる交通

SDGs、カーボンニュートラルといった共通課題へ対応しつつ、将来にわたって利用可能な交通モードの検討を進め、次世代の人々も移動に困らない環境をつないでいく。

## (3) 将来の基幹交通ネットワークと生活交通

基幹交通は、現在のネットワークを維持する一方、地域内の移動は生活交通として都市部・郊外部・山村部の地域特性に応じた持続可能な移動サービスを展開していく。

生活交通においては、デマンド交通、タクシー、住民間の助け合いによる送迎など、地域の実態に合わせて多様な移動手段を組み合わせしていく。

## (4) 生活交通の考え方

将来にわたり利用できる交通を目指すためには、今までにない視点が必要となり、特に生活交通においては「自助・共助・公助」を組み合わせしていく。

今後は高齢化の進展等により、「移動に困る人」が増えていくため、地域の支え合いによる「共助」と「公助」で地域の移動を支えていく。

また、「公助」による移動サービスは、これまで以上に利用ニーズや実態に合ったも

のへ転換を図っていく。

「共助」と「公助」の組み合わせによる例としては、デマンド交通（公助）を地元企業の協賛金（共助）で支える等がある。

#### (5) 生活交通の再構築（重点施策）

##### ①地域バス及び地域タクシーの運行・改善

現在運行している地域バス、地域タクシーの評価を行い、運行形態やサービス内容を見直し、持続可能な移動手段へ転換を図っていく。

##### ②住民共助による輸送への支援

ボランティア輸送の保険に対する補助や、安全運転講習参加への支援等、移動に困る人を協力して送迎する地域に対して支援を行い、地域が取り組みやすい環境をつくっていく。

##### ③一般乗用タクシーの活用

タクシー事業者と定期的に意見交換を行う等、生活交通の移動手段として、一般乗用タクシーの活用の充実を図っていく。

#### (6) 地域バスについて

##### ①実証運行の検証及び評価について

アンケート調査の実施や、統計的指標を活用し、収支率に関しては、コミュニティバスの「おいでんバス」は40パーセント、地域バスは10パーセントを目標に掲げている。

なかなか改善に結びついていないことが課題である。

##### ②AIデマンド交通システムについて

5地域で運行している。そのうちの一つに「チョイソコにこここバス」があり、週に2回走っている。現在、実証実験を行っており、なかなか予約が取りにくいことから、午前中は3便に増やして運行している。

特色として、企業等に協賛金という形で参画してもらっている。

## 4、主な質疑応答（概要）

(問) 地域タクシーに対して、市からの支援はあるのか。

(答) 利用者負担が300円、残りは市が負担している。

(問) AIデマンド交通システムについて、オペレーター代や事務費等がかかるが、採算面はどのようになっているのか。

(答) 協賛金でカバーできるわけではないので、実際は赤字である。

(問) 小学校区の数が75地域あり、通学に不便な地域にはどのような支援をしているのか。

(答) 地域バスがない地域には、スクールバスを走らせている。



(問) スクールバスの運行や通学に要する経費の補助があるが、実施を始めてから長いのか。

(答) 最近始めたものではなく、かなり前から実施している。

(問) 共助で相乗りをする場合、市はどのような支援を行っているのか。

(答) 現在支援は行っていない。

地域によっては、乗りたい方が2キロメートルまでを500円で利用できるように、地域でタクシーチケットを買っているところもある。

地域で行っている仕組みに対して、市が支援できないか検討しているところである。

(問) おいでんバスの定期券を購入した人のうち、70歳以上はどれくらいいるのか。

(答) 令和4年度の1か月券の購入者は、1,321人である。

(問) 小型電気自動車のシェアリングは、市が行っているのか、民間が行っているのか。

(答) 市と民間が共同して行っている。

(問) おいでんバスの収支率を40パーセントに設定したのは、どのような考え方からか。

(答) 民間バス会社が、人口減少等により撤退した路線を、市が走らせている。

収支が100%にならない路線だが必要なものであり、どこまで市が投資するかと考えた時に、今より少しでも改善していこうということで40%に設定している。

(問) 都市部において、遠距離ではないが、歩くには遠い場所へ移動する際の支援策は何かあるのか。

(答) 新しい取り組みとして進めていきたいものに、コミュニティカーシェアリングというものがある。これは、地域の中で、共同で車を借りるという取り組みである。