

亀山市都市マスタープラン
(骨子案)

令和8年6月

[目 次]

第1章 計画の大綱	1
1 都市マスタープランについて	1
2 人口フレーム	3
第2章 都市の現況と市民意向	5
1 都市の現況	5
2 市民意向	22
第3章 前都市マスタープランの総括	25
1 定量的目標値の達成状況	25
2 目標に対する評価と課題	26
第4章 都市づくりを取り巻く状況	33
1 国の状況	33
2 三重県の状況	35
3 第3次亀山市総合計画	37
第5章 都市マスタープランの主要課題	39
計画の体系	41
第6章 都市づくりの基本理念と目標	42
1 都市づくりの基本理念	42
2 都市づくりの目標	43
第7章 将来都市構造	45
第8章 土地利用の方針	52
1 土地利用の基本的な考え方	52
2 土地利用の区分	52
3 土地利用の方針	53

第9章 都市づくりの方針 57

- | | | |
|---|-----------------|----|
| 1 | 用途地域等の指定方針 | 58 |
| 2 | 市街地整備の方針 | 59 |
| 3 | 交通ネットワーク整備の方針 | 60 |
| 4 | 公園・緑地整備の方針 | 61 |
| 5 | 上下水道・河川施設整備の方針 | 62 |
| 6 | 公共公益施設整備の方針 | 63 |
| 7 | 都市防災の方針 | 64 |
| 8 | 環境形成の方針 | 64 |
| 9 | 景観形成・歴史まちづくりの方針 | 64 |

第10章 地域づくりの方針 65

- | | | |
|---|----------------|----|
| 1 | 地域づくりの基本的な考え方 | 65 |
| 2 | 地域づくりの方向性 | 65 |
| 3 | 地域づくり計画の策定について | 66 |

第11章 計画の推進と管理 67

- | | | |
|---|-------|----|
| 1 | 計画の推進 | 67 |
| 2 | 計画の管理 | 67 |

第1章 計画の大綱

1 都市マスタープランについて

(1) 計画策定の目的

本市は、平成31年3月に、平成31年から令和9年までを計画期間とする亀山市都市マスタープランを策定し、第2次亀山市総合計画基本構想に掲げる都市空間形成方針の具現化に向けた都市づくりを推進してきました。

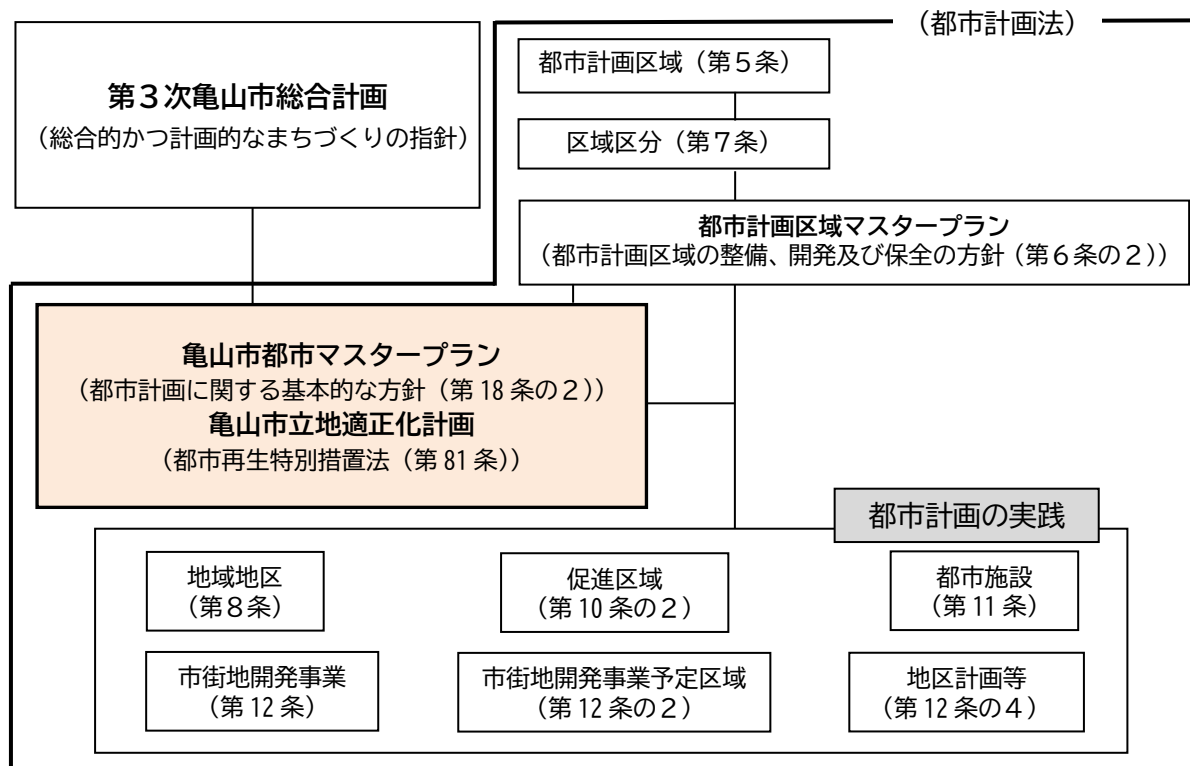
今般、現行の亀山市都市マスタープランの計画期間が令和8年度末をもって終了するとともに、令和8年3月には第3次亀山市総合計画（以下「総合計画」といいます。）が策定され、新たなまちづくりの指針が示されたことから、総合計画基本構想に掲げる「都市空間形成と土地利用の方針」の具現化に向け、本市における都市づくりの基本理念と目標、将来都市構造やその実現のための都市づくりの方針等を明らかにし、本市が今後も持続的に発展するとともに、将来にわたって暮らしやすい都市を形成することを目的として、新たな亀山市都市マスタープランを策定します。

(2) 計画の位置付け

亀山市都市マスタープラン（以下「本計画」といいます。）は、都市計画法第18条の2の規定に基づく「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として策定します。

また、令和8年3月に策定された総合計画及び県が定める都市計画区域マスタープラン「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（以下「都市計画区域マスタープラン」といいます。）に即したものとします。

■ 都市計画体系における「都市マスタープラン」の位置付け



(3) 対象区域

本計画において具現化を図るべき総合計画基本構想の「都市空間形成と土地利用の方針」が、本市全域を対象としていることから、本計画においても本市の全域を対象区域とします。

(4) 計画期間

本計画の計画期間は、おおむね10年後を見据えつつ、令和9年度から令和16年度までの8年間とします。ただし、本市の将来都市構造に大きな影響を与える都市動向の変化が生じる場合は、必要に応じて本計画の見直しを行うものとします。

(5) 計画の構成

本計画においては、第1章で計画策定の目的や人口フレームなどの計画の大綱を定め、第2章で都市の現況と市民意向、第3章で前都市マスタープランの総括、第4章で都市づくりを取り巻く状況、第5章で都市マスタープランの主要課題を整理し、第6章で都市づくりの基本理念と目標を定めるとともに、第11章で計画の推進と管理について定めま

す。
また、第7章から第9章までを全体構想とし、第7章で将来都市構造、第8章で土地利用の方針、第9章で都市づくりの方針を定めるとともに、第10章を地域別構想とし、地域づくりの方針を定めます。

■亀山市都市マスタープランの構成

- | |
|--------------------|
| 第1章 計画の大綱 |
| 第2章 都市の現況と市民意向 |
| 第3章 前都市マスタープランの総括 |
| 第4章 都市づくりを取り巻く状況 |
| 第5章 都市マスタープランの主要課題 |
| 第6章 都市づくりの基本理念と目標 |

【全体構想】

- | |
|--------------|
| 第7章 将来都市構造 |
| 第8章 土地利用の方針 |
| 第9章 都市づくりの方針 |

【地域別構想】

- | |
|---------------|
| 第10章 地域づくりの方針 |
|---------------|

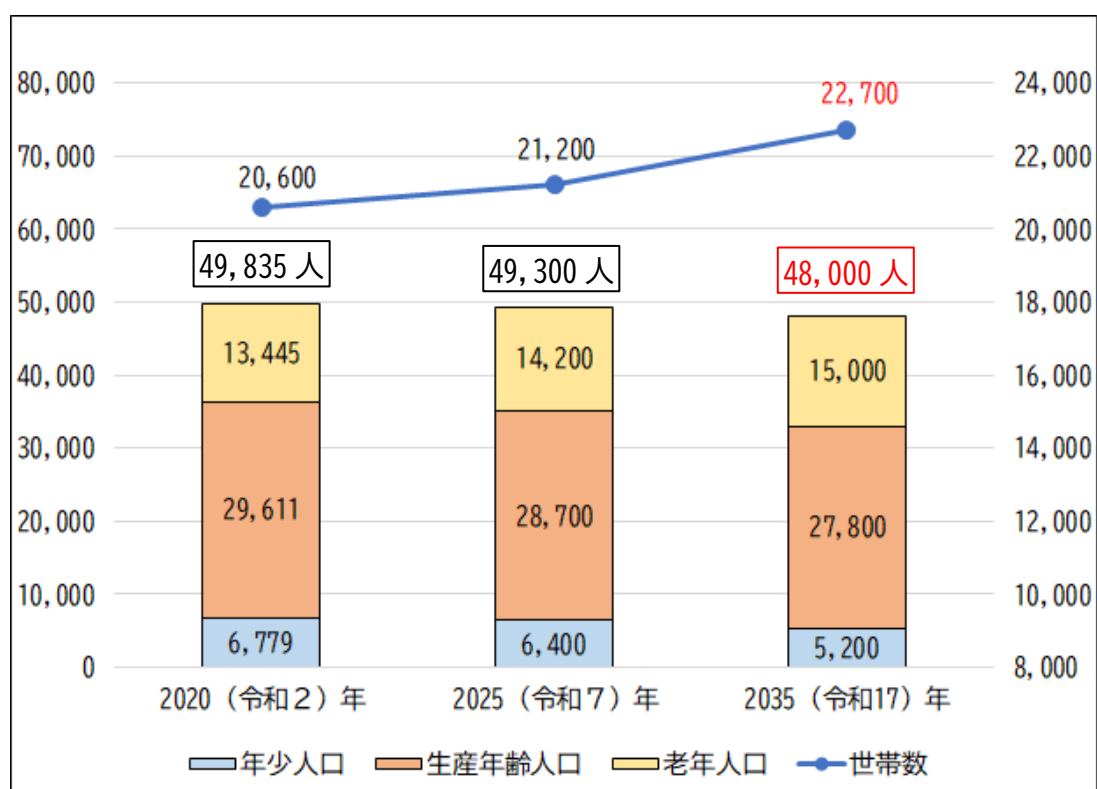
- | |
|---------------|
| 第11章 計画の推進と管理 |
|---------------|

2 人口フレーム

本計画において想定する人口及び世帯数は、上位計画である総合計画との整合を図るため、以下に示す総合計画基本構想における将来人口の見通しの令和17年の将来推計人口48,000人、総世帯数22,700世帯とします。

将来推計人口	(令和17年)	48,000人
将来推計世帯数	(令和17年)	22,700世帯

■ 将来推計人口の見通し



長期的には、次世代産業等の立地や鈴鹿亀山道路インターチェンジの設置、リニア中央新幹線三重県駅の設置等に伴う産業集積や居住の促進等により、人口の社会増が期待できると思いますが、現時点においては、これらの波及効果による具体的な試算はできないことから、将来推計人口には反映していません。

出典：亀山市人口ビジョン

第2章 都市の現況と市民意向

1. 都市の現況

(1) 都市計画の状況

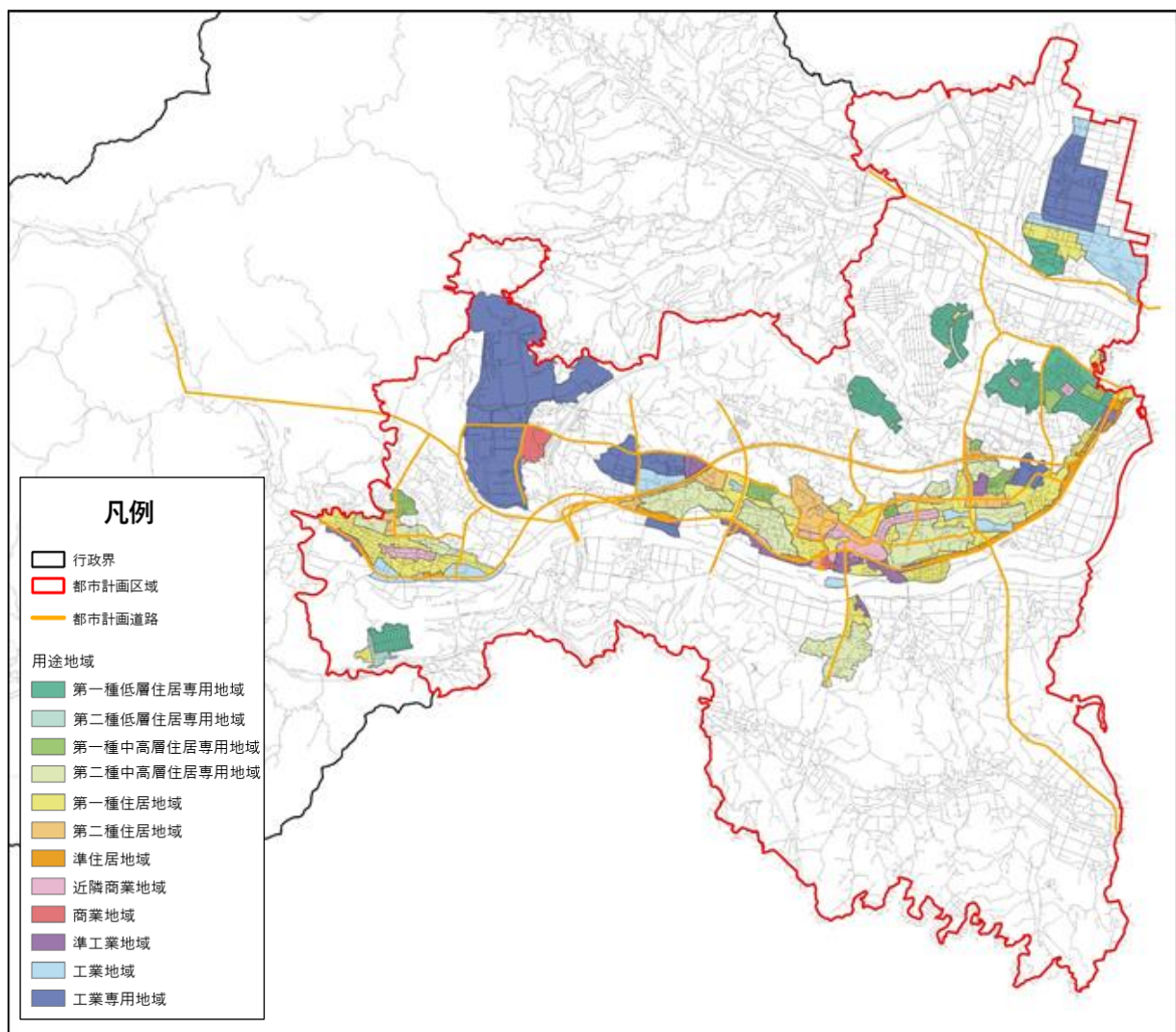
本市の都市計画区域は、本市及び津市の一部からなる亀山都市計画区域に属し、その面積は6,447haで市域の約3分の1を占めています。また、用途地域指定面積は1,234haで、都市計画区域の19.1%を占めており、その内訳は住居系が55.1%、商業系が5.2%、工業系が39.7%の割合となっています。

なお、亀山都市計画では、市街化区域と市街化調整区域との区分（区域区分）を適用していません。

【亀山都市計画区域】

市町名	亀山市	津市芸濃町	計
都市計画区域	6,447ha	719ha	7,166ha

■ 用途地域指定状況図



用途 区分	住居系用途							商業系用途		工業系用途			合計
	第一種 低 層	第二種 低 層	第一種 中高層	第二種 中高層	第一種 住 居	第二種 住 居	準住居 地 域	近隣商 業地域	商 業 地 域	準工業 地 域	工 業 地 域	工業専 用地域	
面積 (ha)	147.0	8.3	34.7	190.0	206.3	66.5	27.7	48.2	16.0	50.4	102.1	336.8	1,234
比率 (%)	11.9	0.7	2.8	15.4	16.7	5.4	2.2	3.9	1.3	4.1	8.3	27.3	100
	55.1							5.2		39.7			100

【その他の都市計画】

都市計画道路は、22路線が計画決定されており、整備率は概成済を加えて61.7%となっています。また、都市計画公園は、総合公園2か所、地区公園2か所、街区公園7か所の43.58haが計画決定されています。

○土地利用

分類	計画決定面積	備考
高度利用地区	約0.7ha	亀山駅周辺2ブロック
準防火地域	20.0ha	亀山駅周辺～本町周辺
伝統的建造物群保存地区	25.0ha	関宿周辺
地区計画	約13.5ha	亀山PAスマートIC周辺地区
第一種市街地再開発事業	約1.2ha	亀山駅周辺

○都市施設

	路線数	計画決定 延長	改良済 延長	概成済 延長
都市計画道路	22	67,810m	18,717m	23,140m
整備率 (%)		61.7	27.6	34.1

分類		計画決定面積	備考
駅前広場		0.4ha	駅前高塚線（JR亀山駅前）
都市計画公園		43.58ha	11公園
内 訳	総合公園	26.8ha	2公園
	地区公園	14.6ha	2公園
	街区公園	2.18ha	7公園
下水道		7,423.9ha	北勢沿岸流域下水道（南部処理区）
		約1,739ha	流域関連亀山市公共下水道
都市下水路		約49ha	お虎川都市下水路
ごみ処理場		5.49ha	亀山市八輪衛生公苑ごみ処理場
汚物処理場		1.4ha	亀山市衛生公苑
火葬場		2.60ha	亀山市斎場

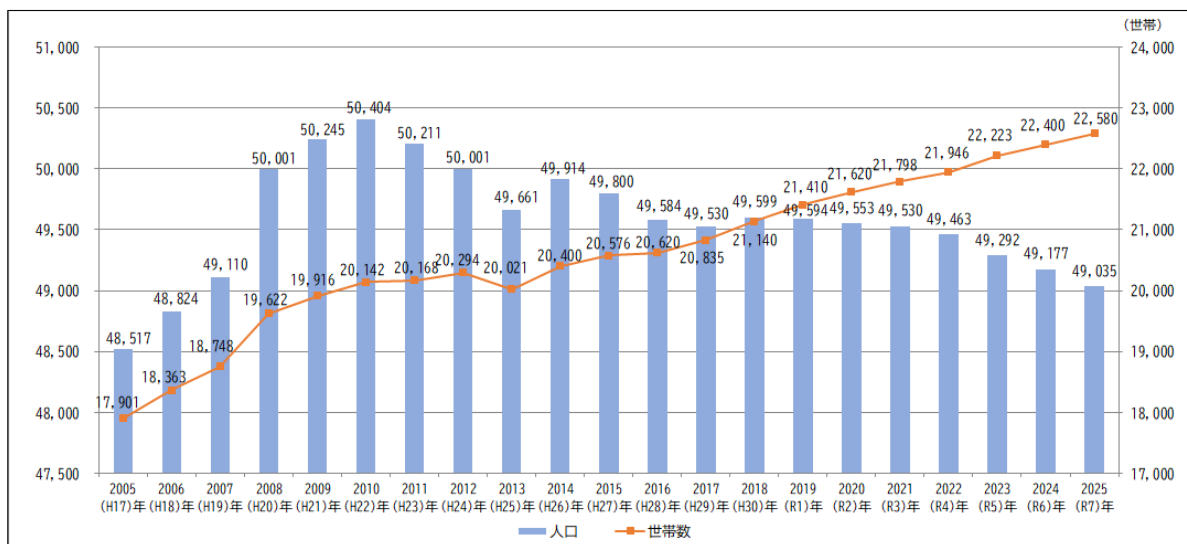
(2) 人口の動向

(ア) 人口・世帯数の動き

本市の人口は、平成22年まで増加傾向を示し、平成25年まで減少に転じましたが、その後は5万人弱の人口で推移し、令和3年以降は緩やかな減少傾向を示しています。

また、世帯数は、平成25年を除き増加しています。

■ 人口・世帯数の推移



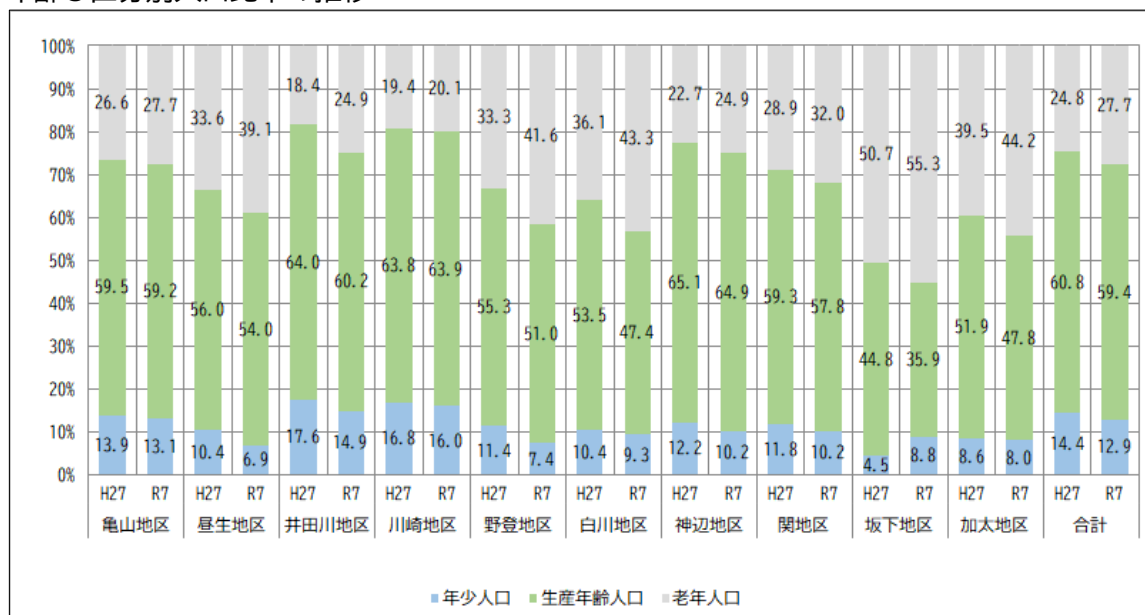
出典：住民基本台帳（各年4月1日）

(イ) 年齢3区分別人口比率

本市の人口比率を年齢3区分別でみると、年少及び生産年齢人口比率は低下し、老年人口比率は上昇しています。

地区別にみると、市北東部地域（井田川地区、川崎地区）では、市全体の平均より年少及び生産年齢人口比率が高く、老年人口比率が低くなっています。

■ 年齢3区分別人口比率の推移



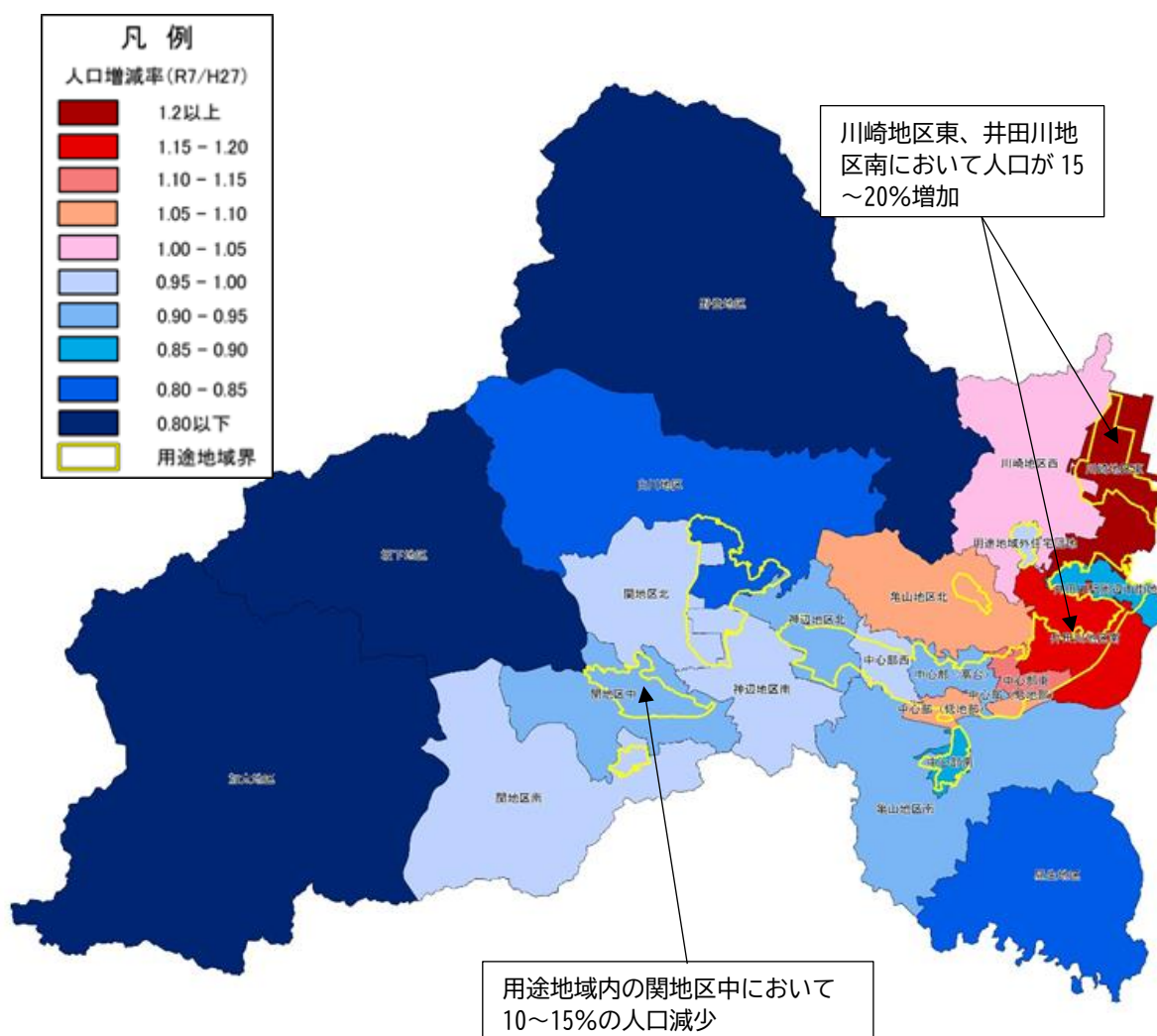
出典：住民基本台帳（各年4月1日）

(ウ) 地区別人口（増減率）

平成27年から令和7年の人口増減率は以下の図のとおりで、川崎地区東、井田川地区南、亀山地区北、中心部東及び低地部で増加しています。特に、川崎地区東、井田川地区南では15%～20%以上の人口増加となっています。

一方、用途地域内は川崎地区東と中心部東及び低地部を除く全ての地区で減少しており、関地区中では10～15%の人口減少となっています。

■ 人口増減率図

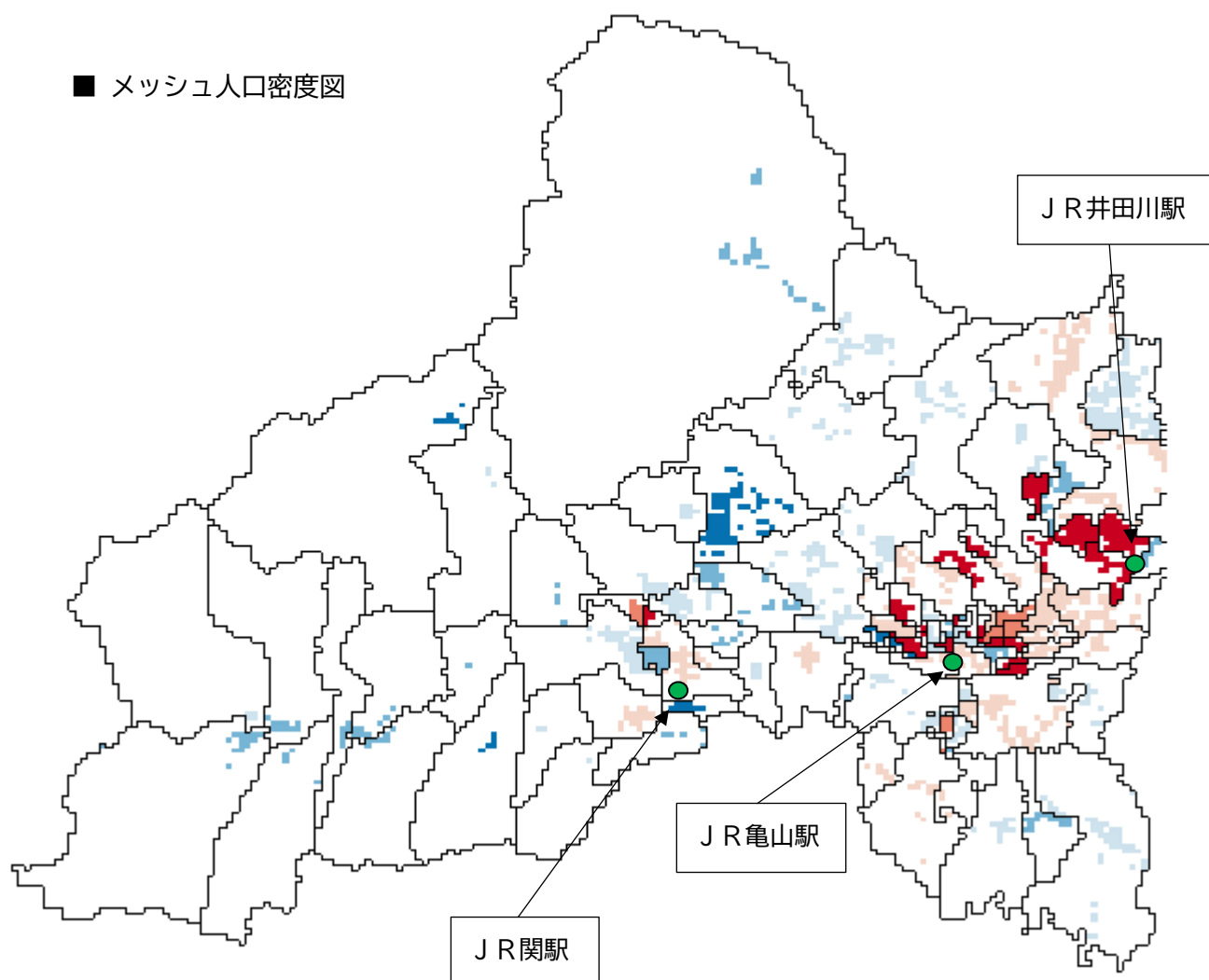


出典：住民基本台帳（各年4月1日）

※地区区分を用途地域の指定状況によって
細分化し整理しています。

(エ) 人口密度

令和7年の人口密度が40人／haを超えている主な地域は、JR亀山駅西部と東部、JR井田川駅周辺、医療センター及び総合保健福祉センター（あいあい）周辺、みずきが丘及びアイリス町の住宅団地となっています。



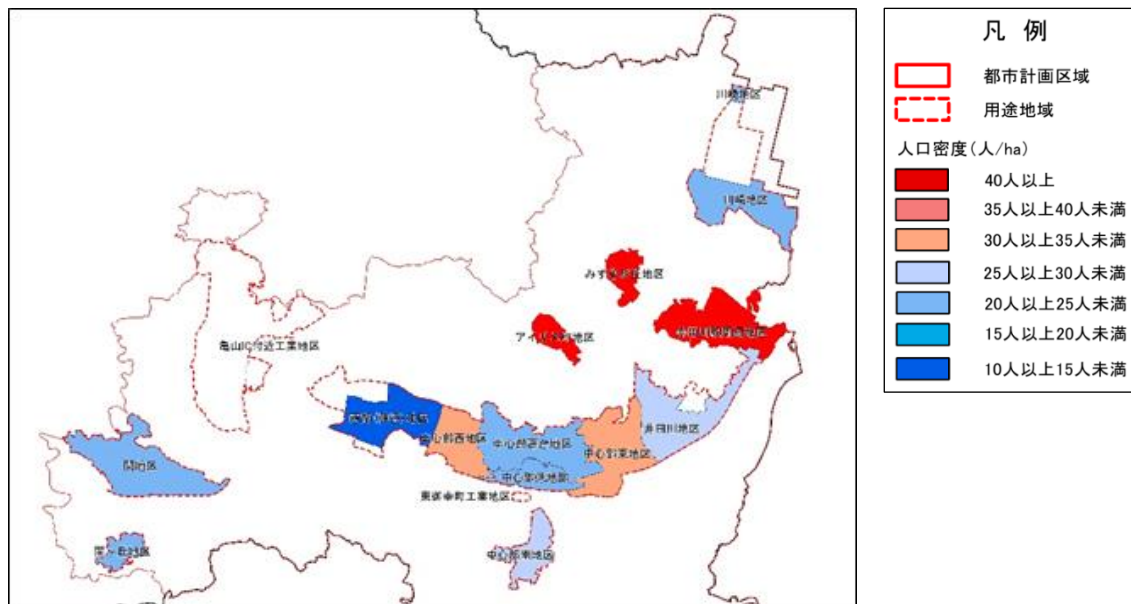
	10 人／ha 未満
	10 人／ha 以上 20 人／ha 未満
	20 人／ha 以上 30 人／ha 未満
	30 人／ha 以上 40 人／ha 未満
	40 人／ha 以上 50 人／ha 未満
	50 人／ha 以上

※住民基本台帳（令和7年10月1日）を基に、
国土交通省国土技術政策総合研究所「小地域
（町丁・字）を単位とした将来人口・世帯予測
ツール：バージョン 3.0」により作成

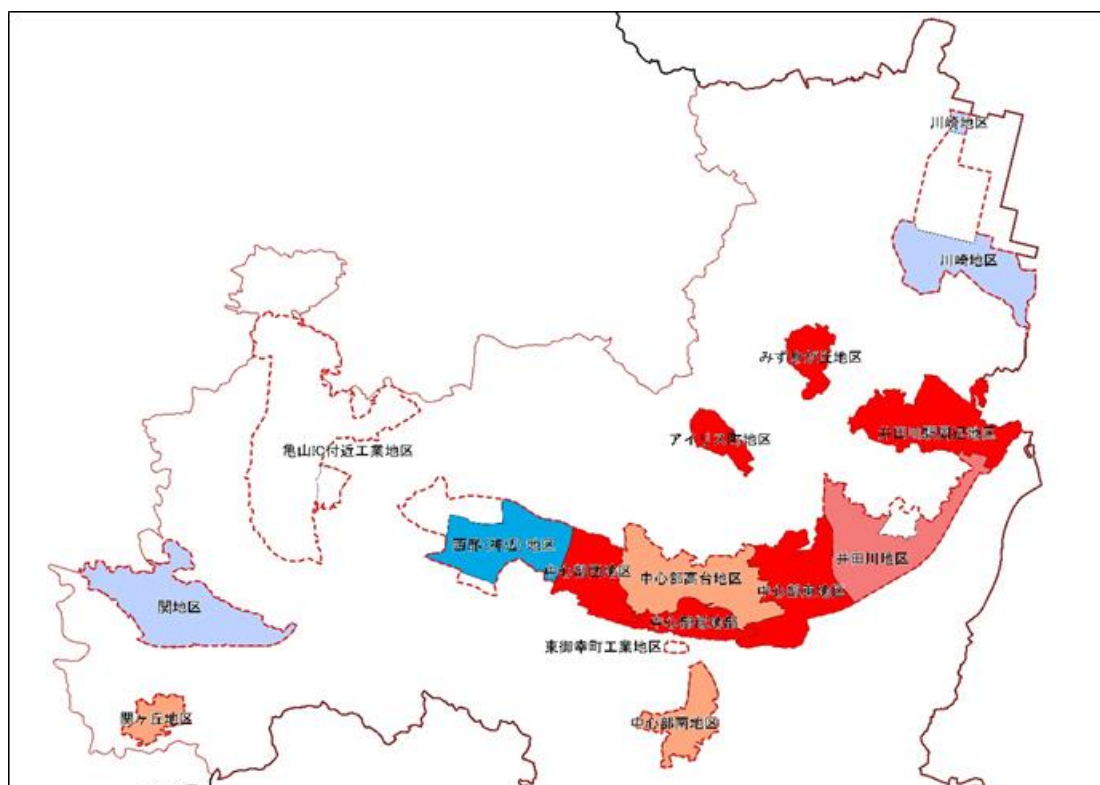
本市の用途地域（工業専用地域を除く897.2ha）における令和7年の人口密度を地域区別にみると、40人/haを超えているのは、井田川地域の住宅団地、みずきが丘及びアイリス町の大規模住宅団地となっています。

本市が河岸段丘の複雑な地形であることを踏まえ、斜面緑地や原野等を除いた人が住むことの可能な可住地の人口密度をみても、人口密度が40人/haを超えるのは大規模な住宅団地を除くと、亀山地区（中心部低地部、中心部東、中心部西）の中心部のみとなっています。

■ 用途地域内地域区別人口密度



■ 用途地域内地域区別可住地人口密度



出典：住民基本台帳（令和7年4月1日）

(3) 土地利用の状況

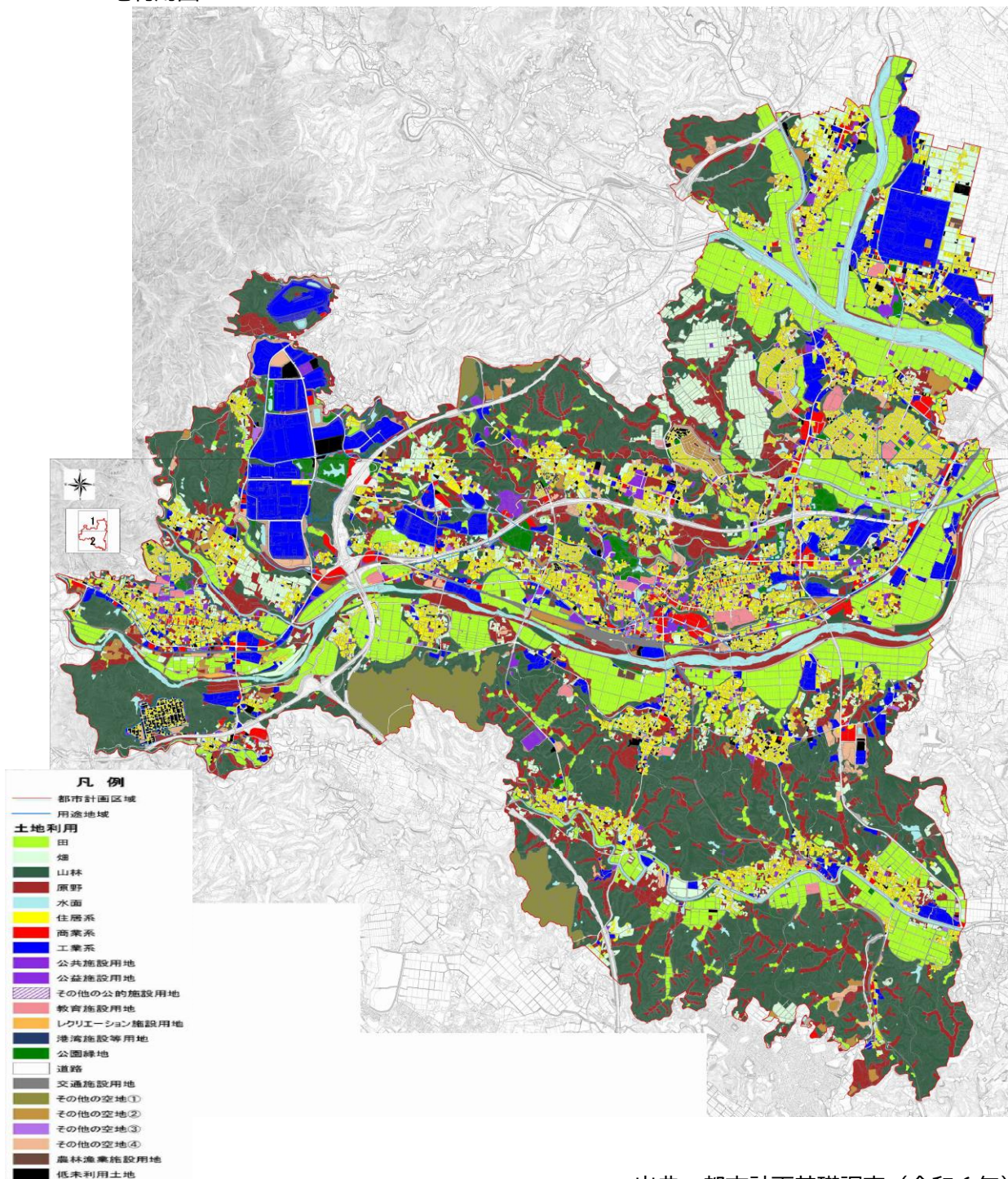
本市の都市計画区域内の土地利用の状況は、平成30年と令和6年で比較すると、農地が12.5%減少し、工業系用途が8.4%増加しています。

用途地域内でみると、商業系用途と農地が減少し、工業系用途が増加しています。

一方、用途地域外では商業系用途の増加がみられるとともに、住居系用途についても、用途地域内の0.7%（約2ha）の増加に対して、用途地域外では2.2%（約7.7ha）の増加となっており、用途地域外での都市的土地利用が進んでいます。

また、太陽光発電施設用地面積が54.4%（約22.5ha）増加しています。

■ 土地利用図



出典：都市計画基礎調査（令和6年）

■ 土地利用の推移表

		宅地 (ha)				非宅地 (ha)			合計 (ha)
		住居系	商業系	工業系	小計	農地	山林原野等	小計	
都市計画 区域	平成 30 年	624.03	83.50	433.08	1,140.61	1,455.91	3,850.48	5,306.39	6,447.00
	令和 6 年	633.76	85.04	469.74	1,188.54	1,272.71	3,985.75	5,258.46	6,447.00
	増減率 (%)	1.56	1.84	8.46	4.20	△ 12.58	3.51	△ 0.90	0.00
用途地域	平成 30 年	277.01	41.90	283.06	601.97	89.91	457.52	547.43	1,149.40
	令和 6 年	279.06	41.53	295.99	616.58	66.60	466.22	532.82	1,149.40
	増減率 (%)	0.74	△ 0.88	4.57	2.43	△ 25.93	1.90	△ 2.67	0.00
用途地域外	平成 30 年	347.02	41.60	150.02	538.64	1,366.00	3,392.96	4,758.96	5,297.60
	令和 6 年	354.70	43.51	173.75	571.96	1,206.11	3,519.53	4,725.64	5,297.60
	増減率 (%)	2.21	4.59	15.82	6.19	△ 11.70	3.73	△ 0.70	0.00

出典：都市計画基礎調査（平成 30 年・令和 6 年）

■ 都市計画区域内における太陽光発電施設用地面積の推移

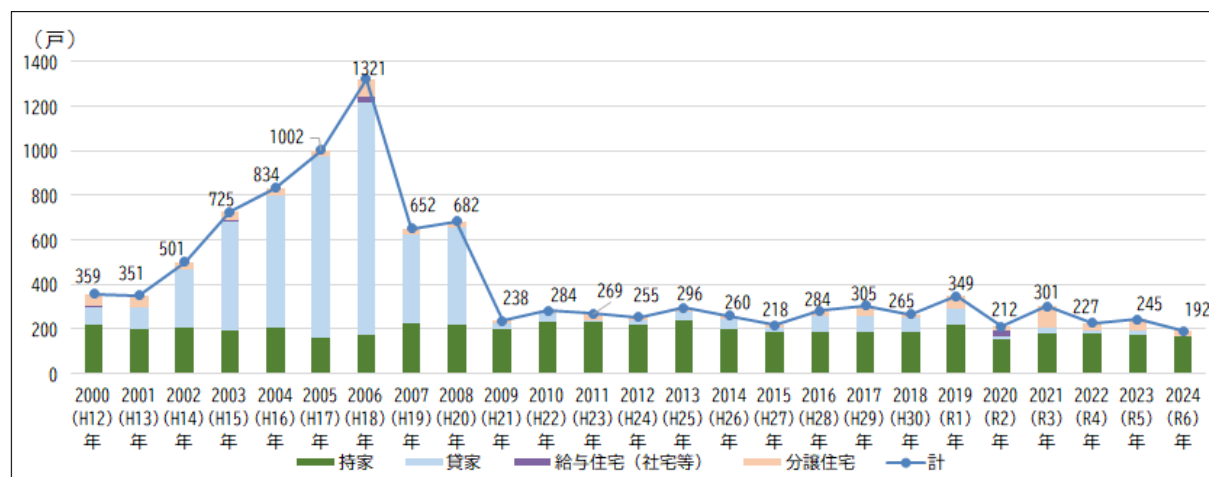
平成 30 年	41.35ha
令和 6 年	63.85ha
増減率 (%)	54.4%

出典：都市計画基礎調査（平成 30 年・令和 6 年）

（４）住宅の動向

本市の住宅供給は、平成 16 年の大規模工場立地による就業者の増加に伴い、平成 18 年をピークに平成 14 年から平成 20 年までの 7 年間に大幅に増加しました。その増加の内訳は、单身向け借家がほとんどですが、平成 21 年以後はその住宅着工数は減少傾向にあります。

また、持家の住宅着工数は年間 200 戸前後で推移しています。



出典：三重県建築着工統計調査

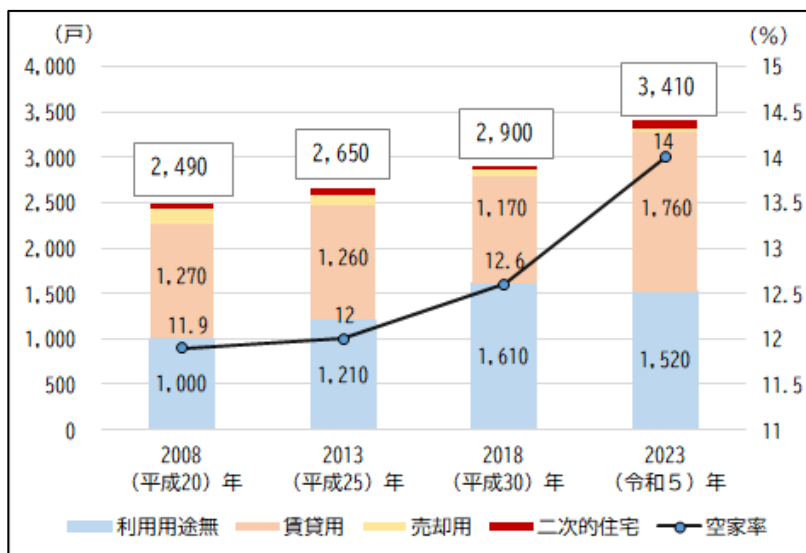
(5) 空き家の状況

令和5年住宅・土地統計調査によると、住宅総数24,390戸のうち空き家数は3,410戸、空き家率は14.0%で、平成30年と比較すると5年間で空き家数は510戸、空き家率は1.4%増加しており、三重県の空き家率16.3%を下回っていますが、全国の空き家率13.8%よりも高くなっています。

このうち、一般住宅の空き家数は1,520戸で空き家率は6.2%となっており、三重県の一般住宅の空き家率9.5%を下回っていますが、全国の一般住宅の空き家率5.9%よりも高くなっています。

また、本市が令和2年度に独自に行った空き家調査における地区別の空き家状況をみると、空き家率が10%を超えているのは、坂下(23.3%)、関(11.9%)、白川(11.2%)、野登(10.8%)、加太(10.2%)となっています。

■ 空き家の推移



2023 (令和5) 年		空家数 (戸)	空家率 (%)
内 訳	利用用途無	1,520	6.2
	賃貸用	1,760	7.2
	売却用	30	0.1
	二次的住宅	90	0.4
空家計		3,410	14.0

出典：各年住宅・土地統計調査

■ 地区別空き家の推移

地区名		川崎	井田川	昼生	亀山	神辺	野登	白川	関	坂下	加太	合計
平成27年11月～平成28年7月調査(※1)	空家数(戸)	71	112	50	466	40	53	32	219	27	37	1,107
	空家率(%)	2.6	2.5	7.7	6.5	2.8	6.2	9.4	9	20.8	8.8	5.5
令和2年度調査(※2)	空家数(戸)	95	97	49	462	43	74	31	231	27	41	1,150
	空家率(%)	5.1	2.4	9.2	9.1	5.8	10.8	11.2	11.9	23.3	10.2	7.3

※1：市内自治会に協力依頼
 ※2：水道休止及び未使用データを基に調査

出典：亀山市調べ

(6) 道路網の現状

市内には国道（高速道路含む。）7路線、主要地方道4路線、一般県道13路線があり、交通環境に恵まれています。

自動車交通の状況は、市内全体の交通量では平成27年調査に比べて5%減少していますが、長明寺町や川崎町、田村町といった市北東部に混雑度が高い路線が集中しています。

■ 市内道路網図



■ 国道・県道一覧

道路種別	路線名	
国道 (高速道路含む) (7路線)	新名神高速道路 (高速道路)	一般国道25号 (名阪国道)
	東名阪自動車道 (高速道路)	一般国道306号
	伊勢自動車道 (高速道路)	一般国道25号 (県管理)
	一般国道1号	(鈴鹿亀山道路 [計画])
主要地方道 (4路線)	(主) 津関線	(主) 亀山白山線
	(主) 四日市関線	(主) 亀山鈴鹿線
一般県道 (13路線)	(県) 鈴鹿関線	(県) 白木西町線
	(県) 亀山停車場石水溪線	(県) 鈴鹿芸濃線
	(県) 亀山城跡線	(県) 亀山安濃線
	(県) 亀山城跡上野線	(県) 関大山田線
	(県) 辺法寺加佐登停車場線	(県) 加太柘植線
	(県) 名越長明寺線	(県) 亀山関線
	(県) 平野亀山線	

※主要地方道：(主) 一般県道：(県) 市道：(市) 都市計画道路：(都)

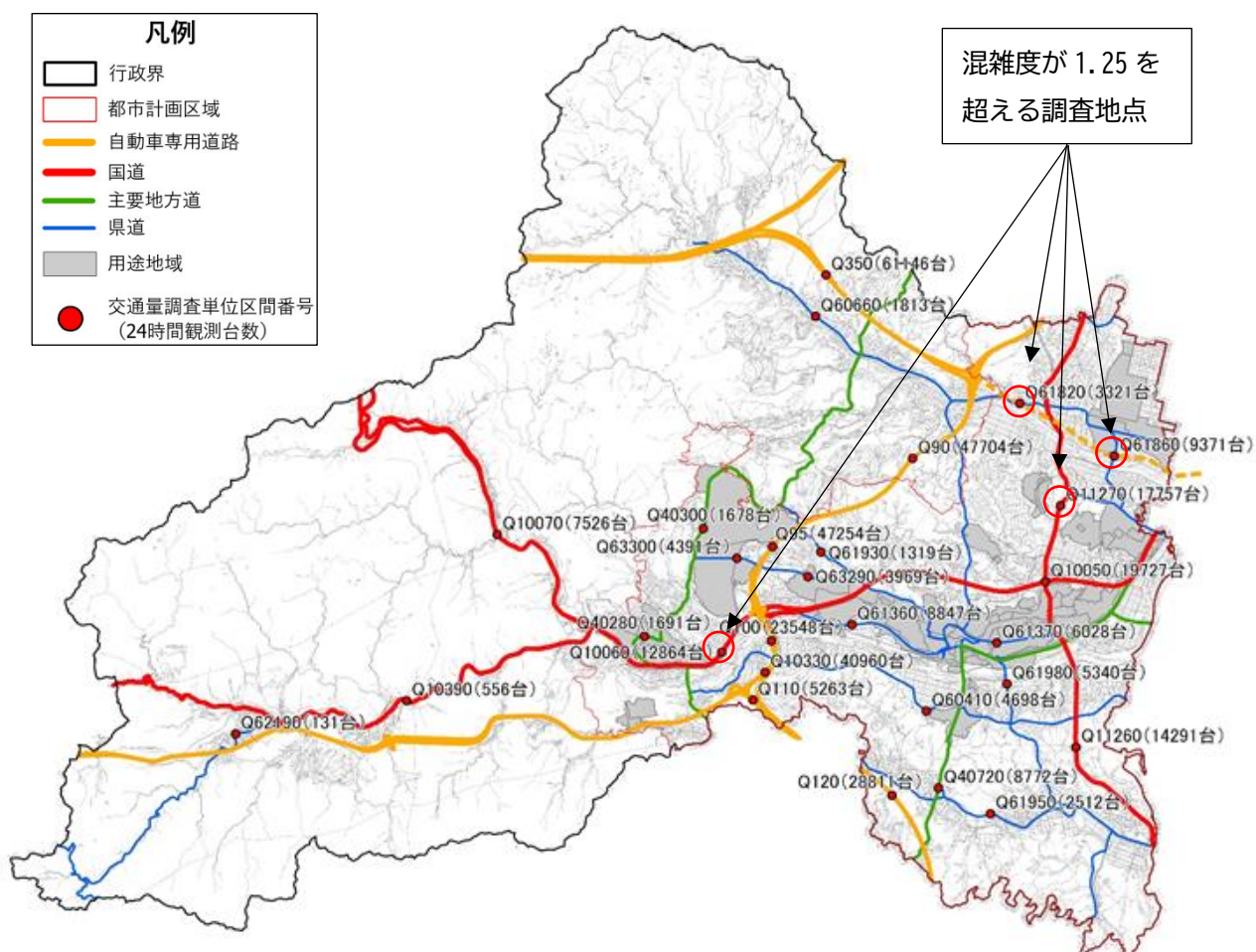
■亀山市内自動車交通量（平日）

単位：台

地点 番号	路線名	観測 地点名	平成27年度 24時間	令和3年度 24時間	混雑度	伸び率 (R3/H27)率
10050	一般国道1号	栄町	27,311	19,727	0.43	0.72
10060	〃	小野町	17,068	12,864	1.29	0.75
10070	〃	関町沓掛	7,472	7,528	0.75	1.01
10330	一般国道25号（名阪国	山下町	36,636	40,960	0.87	1.12
10390	〃	加太市場	674	556	0.07	0.82
11260	一般国道306号	下庄町	14,219	14,291	1.11	1.01
11270	〃	長明寺町	17,296	17,757	1.38	1.03
40300	四日市関線	白木一色町	1,205	1,678	0.21	1.39
40280	〃	関町木崎	1,779	1,691	0.22	0.95
40720	亀山白山線	安知本町	9,033	8,772	0.81	0.97
60410	鈴鹿関線	和賀町	4,145	4,698	0.76	1.13
60660	亀山停車場石水溪線	安坂山町	2,935	1,813	0.34	0.62
61360	亀山城跡線(旧R1)	布気町	10,054	8,847	1.18	0.88
61370	亀山城跡上野町線	東町	5,507	6,028	0.61	1.09
61820	辺法寺加佐登停車場線	川崎町	3,994	3,321	1.40	0.83
61860	名越長明寺線	田村町	9,108	9,732	1.25	1.07
61930	白木西町線	布気町	3,152	1,319	0.28	0.42
61950	鈴鹿芸濃線	三寺町	2,555	2,512	0.40	0.98
61980	亀山安濃線	阿野田町	5,165	5,340	0.78	1.03
62190	関大山田線	加太中在家	183	131	0.02	0.72
63300	亀山関線	布気町	2,920	4,391	0.57	1.50
合計			182,411	173,956		0.95

※「1」を超える箇所を着色。混雑度は1.25、伸び率は1.1を超える場合は黄色に着色

■令和3年度道路交通センサス交通量調査箇所図（鈴鹿建設事務所管内）

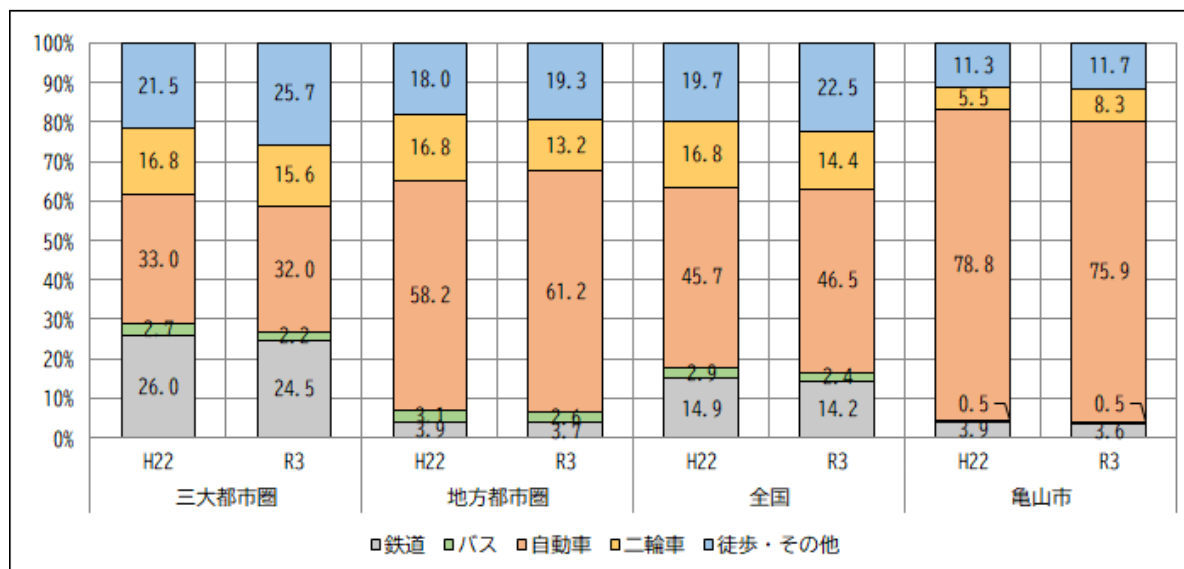


(7) 公共交通の状況

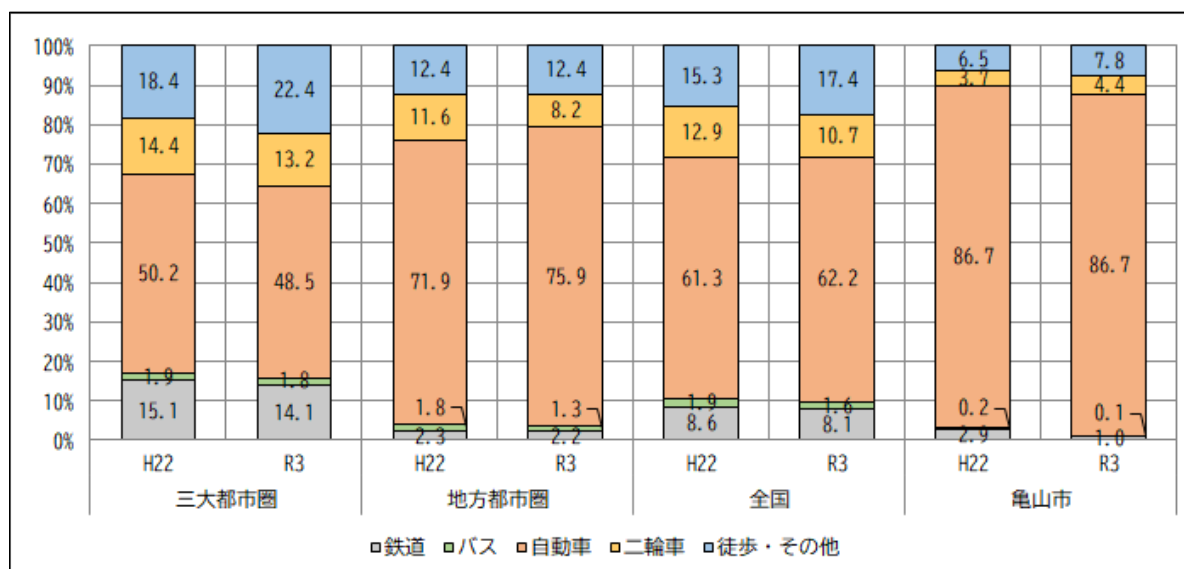
(ア) 人の動き

本市における代表交通手段は、平日、休日ともに自動車による移動が80%前後を占めるなど、自動車を中心とした移動が顕著となっており、地方都市圏や全国平均と比較しても、公共交通の分担率は低くなっています。

■ 代表交通手段分担率（平日）



■ 代表交通手段分担率（休日）



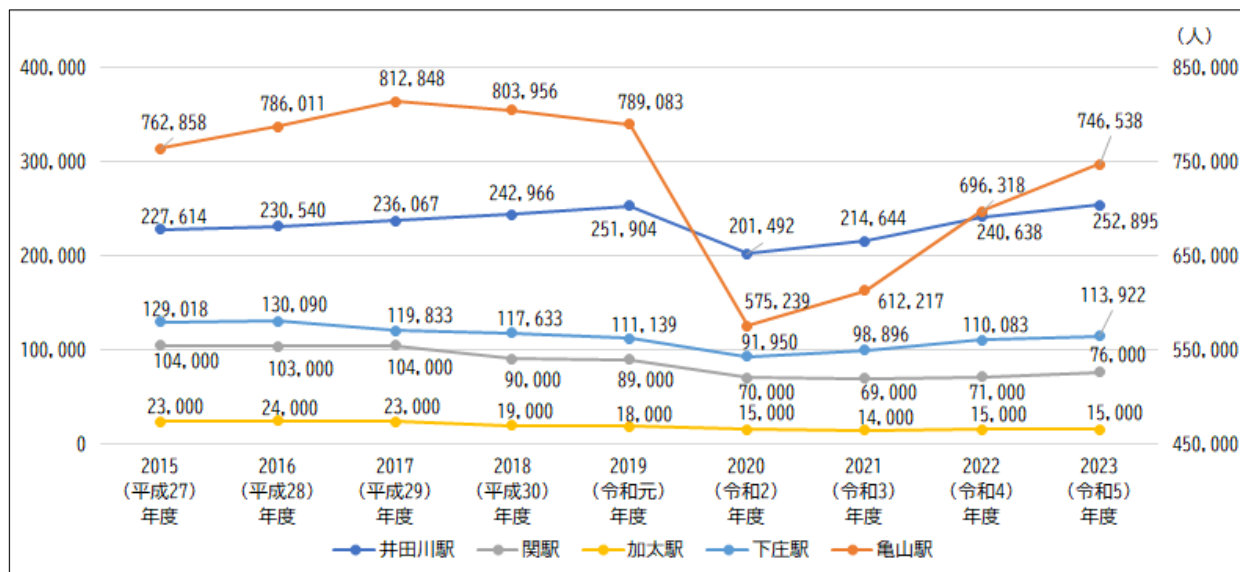
出典：全国都市交通特性調査

(イ) 鉄道・バスの状況

市内にはＪＲ関西本線の４駅及びＪＲ紀勢線の１駅があり、鉄道駅の乗車人員は、新型コロナウイルス感染症による影響もありますが、ＪＲ井田川駅を除き、コロナ禍前の水準より低くなっています。

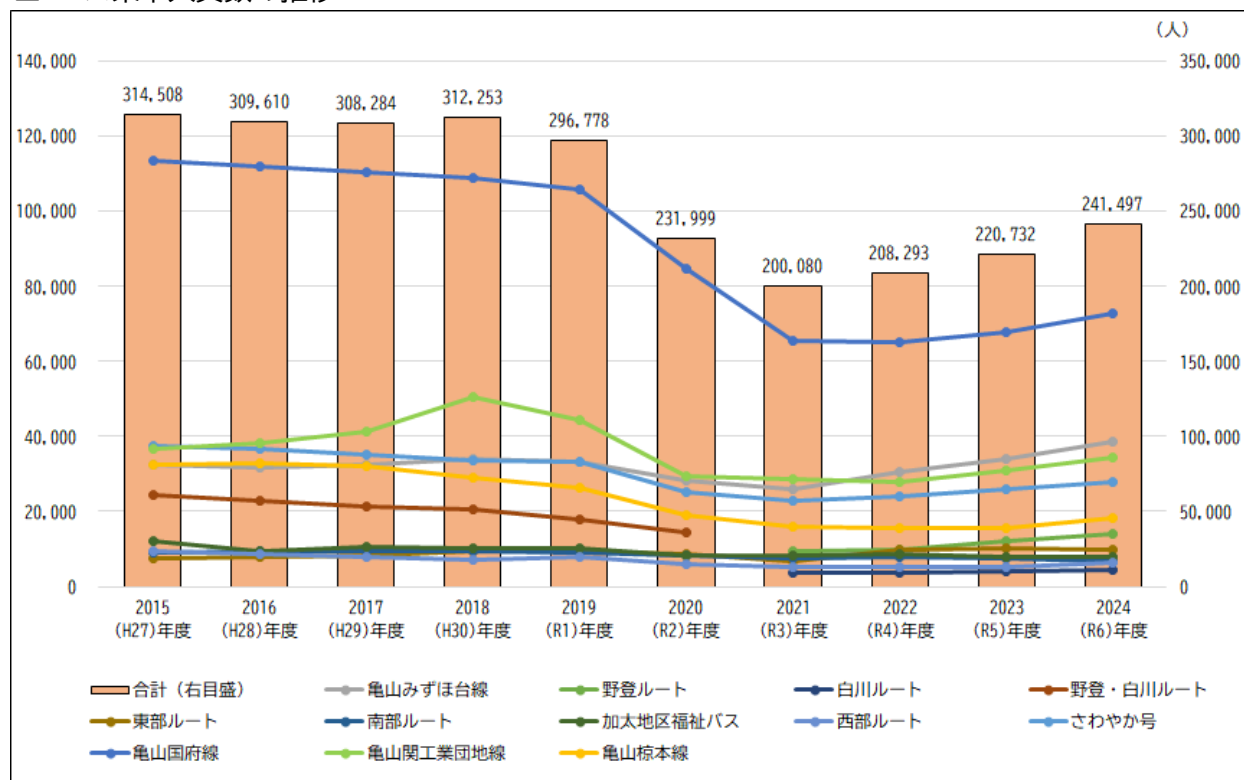
また、バスについては、営業路線が２路線、廃止代替路線が２路線、コミュニティバス路線が７路線あり、バス乗車人員数は、平成２９年度と比較して増加しているのは亀山みずほ台線・東部ルートのみで、他の路線は減少しています。

■ 鉄道乗車人員数の推移



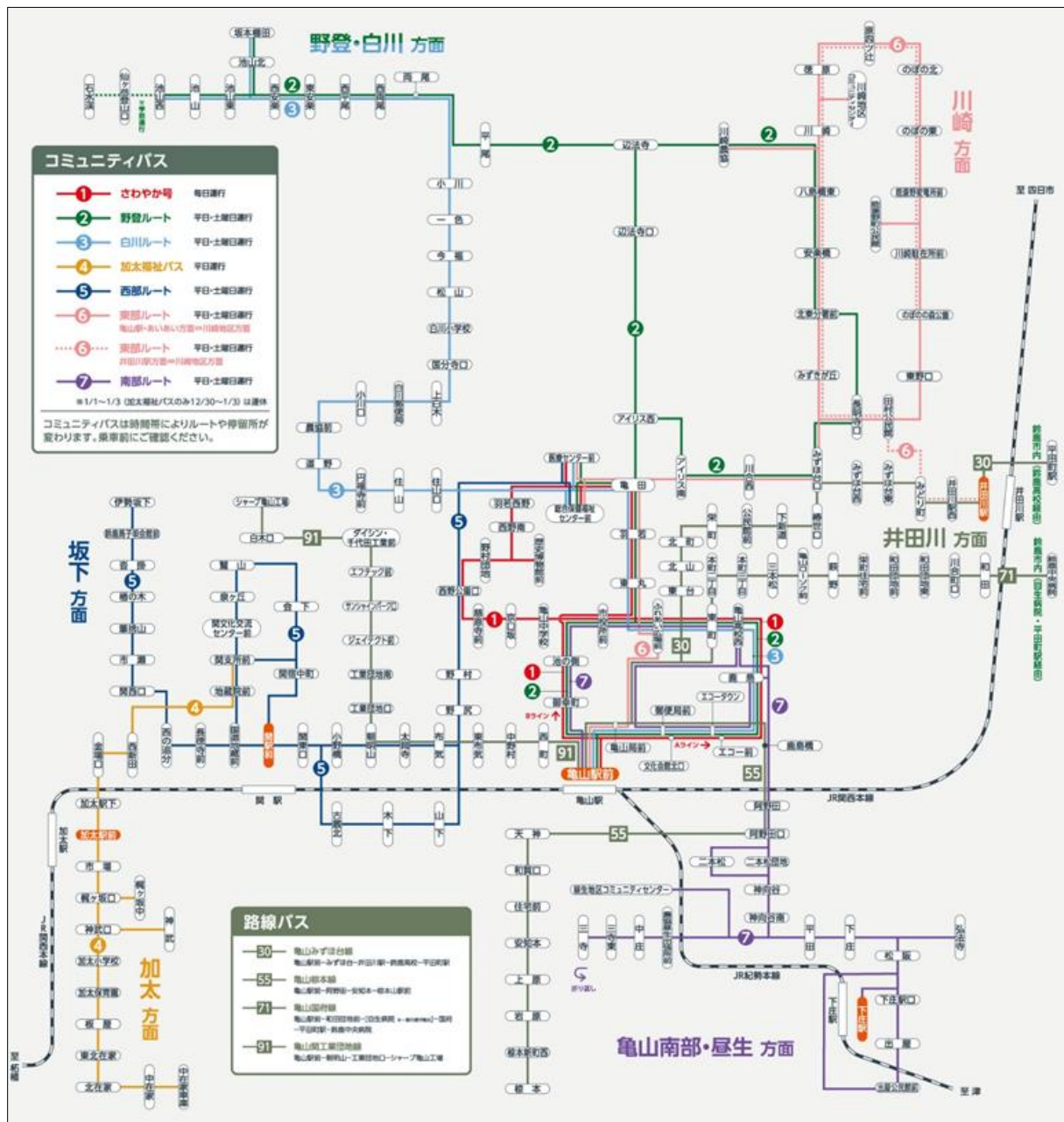
出典：三重県統計書

■ バス乗車人員数の推移



出典：亀山市調べ

■市内バス路線図



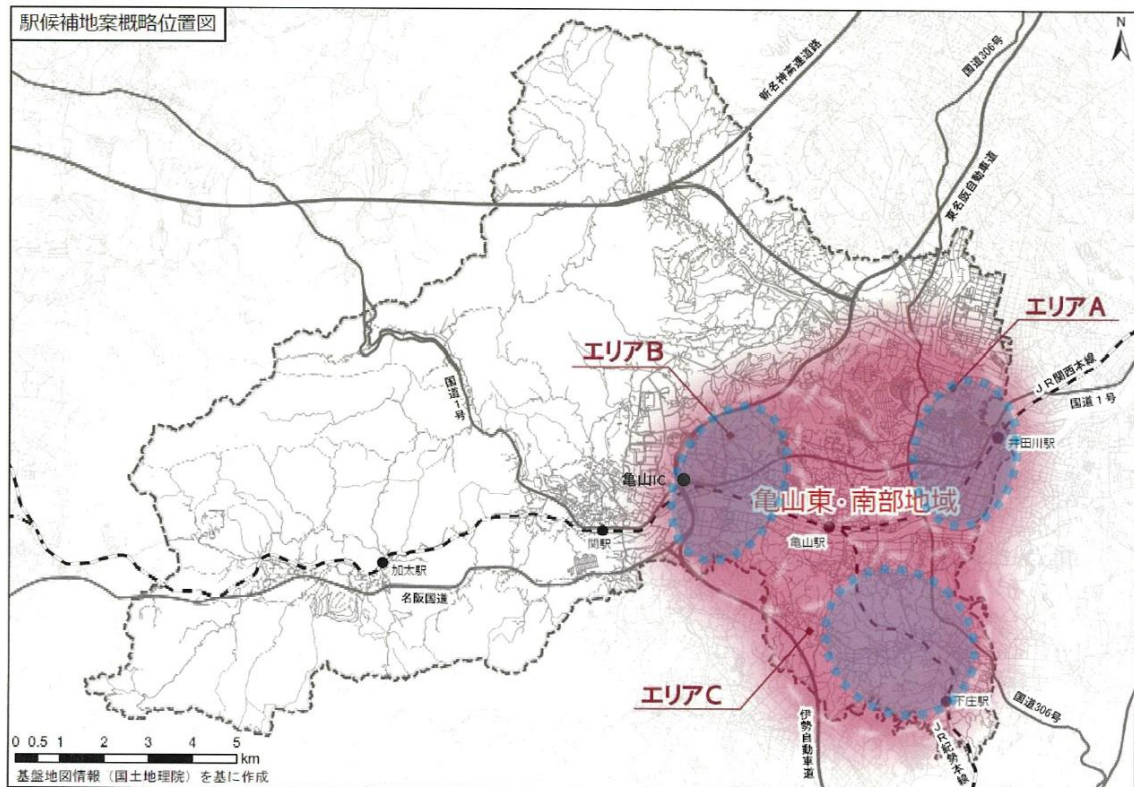
出典：亀山市（令和7年）

(ウ) リニア中央新幹線に関する動向

リニア中央新幹線の整備は、整備主体であるＪＲ東海において、先行区間（品川・名古屋間）の建設工事が進められているとともに、名古屋・大阪間においても環境影響評価に着手されています。

令和３年には、リニア中央新幹線建設促進三重県期成同盟会において県内駅位置候補を「亀山市」とすることが決定されるとともに、令和４年には、市内３か所の駅候補地について、広域的に評価・検討した結果をＪＲ東海等に伝えることが決議され、ＪＲ東海へ要望がなされています。

■リニア中央新幹線三重県駅候補地概略位置図



出典：リニア中央新幹線建設促進三重県期成同盟会令和４年度臨時総会資料

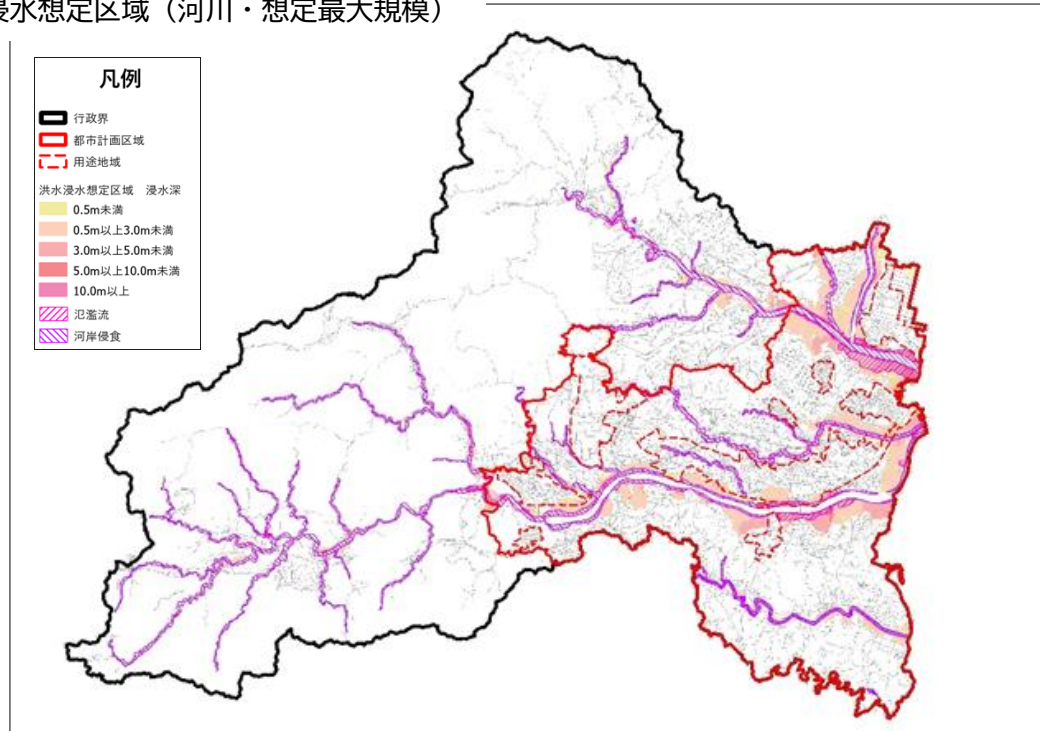
(8) 災害リスクの状況

(ア) 浸水想定区域

本市では、鈴鹿川、安楽川、棕川、中ノ川等の河川沿いに浸水想定区域が分布しています。多くは農地等に分布する一方、亀山駅付近や川合町等の市街地にも広がっています。

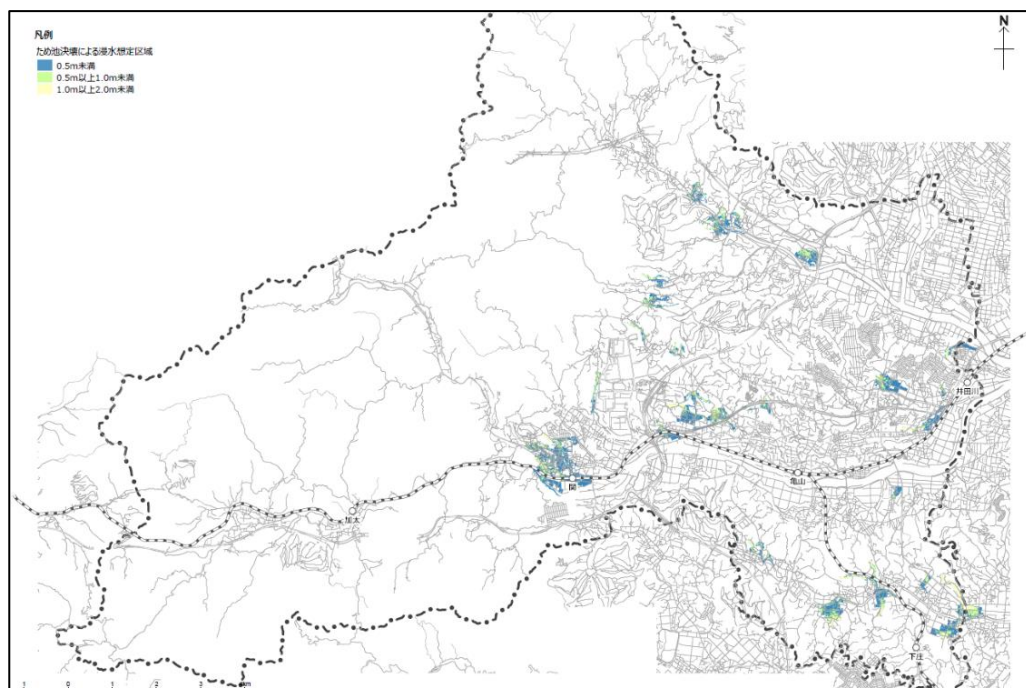
また、市内には多くの防災重点農業用ため池が存在しており、市街地では関地区などにおいて浸水想定区域が広く分布しています。

■ 浸水想定区域（河川・想定最大規模）



出典：国土数値情報（国土交通省）を基に作成（令和4年・令和6年）

■ 浸水想定区域（ため池）

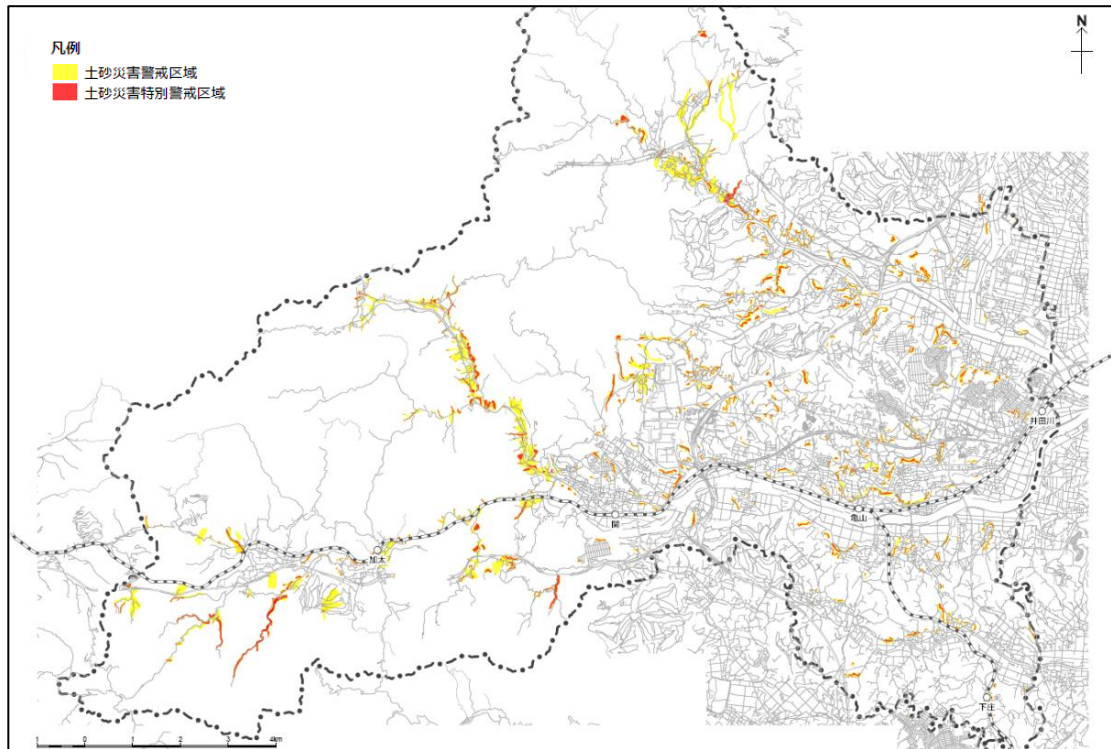


出典：亀山市ため池ハザードマップ（令和3年）

(イ) 土砂災害（特別）警戒区域

本市では、山地・丘陵地・段丘崖といった斜面が多く存在する地形特性から、土砂災害（特別）警戒区域が市域に広く分布しています。

■ 土砂災害（特別）警戒区域 分布図



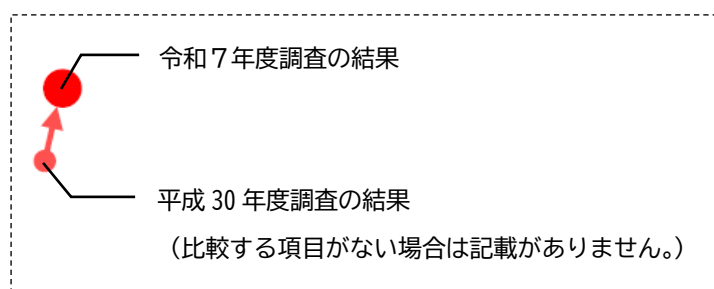
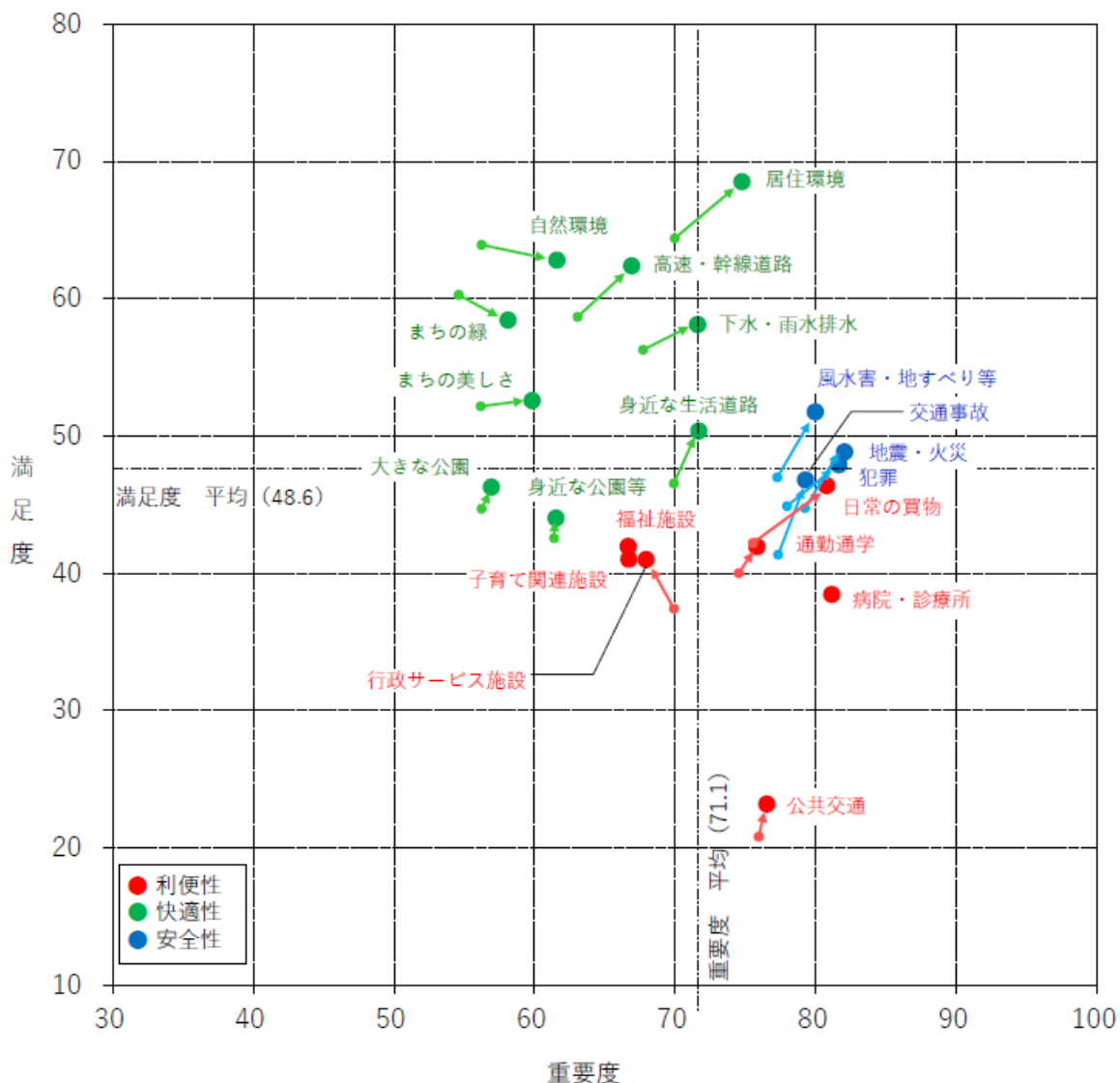
出典：国土数値情報（国土交通省）を基に作成（令和4年）

2 市民意向

(1) 市民の地域生活環境に対する評価

令和7年度に実施した18歳以上の市民1,200人を対象とした市民アンケート調査の結果によると、市民の地域生活環境に対する満足度は48.6ポイントで、前回調査（平成30年）と比較して、2ポイント上昇しています。安全性に関する項目の満足度が大きく上昇する一方、公共交通の利用の便利さや病院・診療所の利用しやすさ等の利便性に関する項目は、満足度の上昇は見られるものの、依然として低い評価となっています。

■ 地域生活環境に対する満足度と重要度



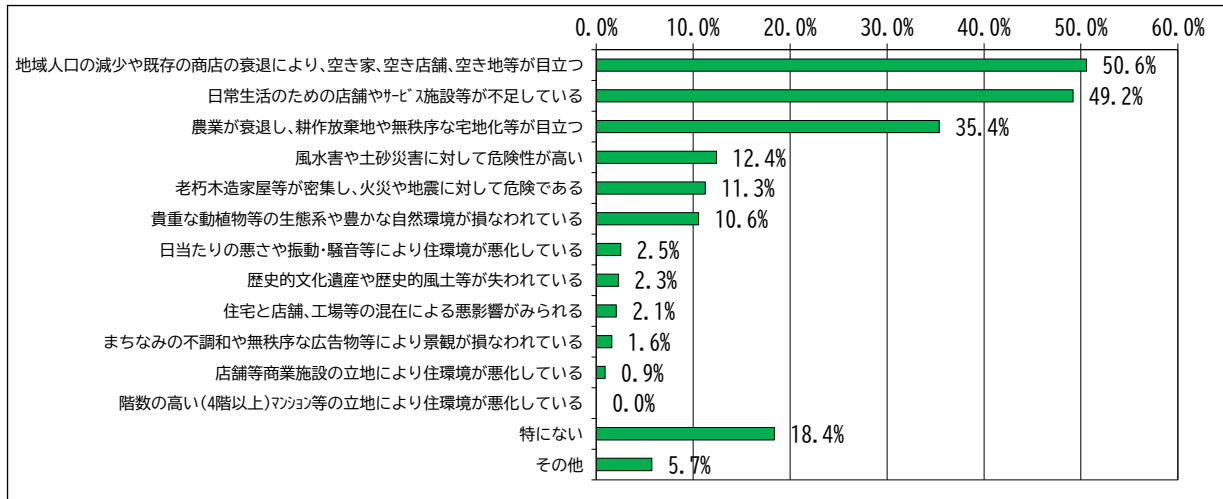
【評価点の算出方法】

各項目の5段階評価に対し、低い順から0・25・50・75・100ポイントを付与し回答者数で除しています。

(2) 居住地域における問題点

市民が居住地域において感じる問題点は、回答割合が大きい項目から順に「空き家、空き地等が目立つ」「日常生活の施設等が不足している」「耕作放棄地や無秩序な宅地化等が目立つ」となっています。

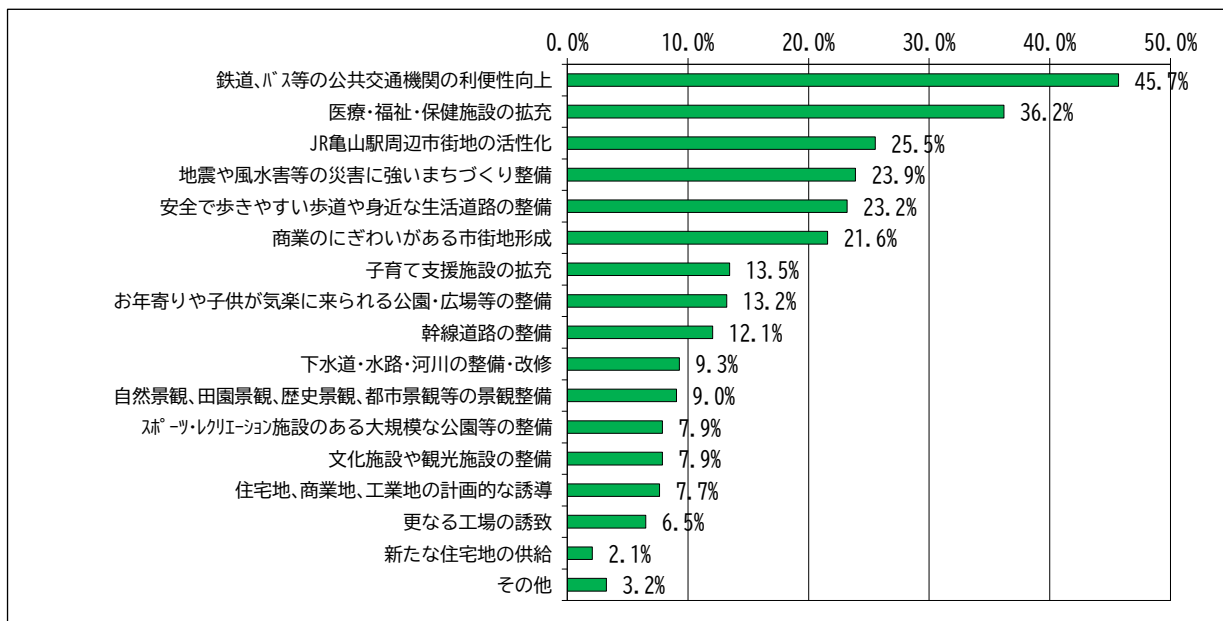
■住まいの地域の生活環境の主な問題点（複数回答、3つ以内）



(3) まちづくりに必要な施策

市民が感じるまちづくりに必要な施策としては、回答割合が大きい項目から順に「公共交通機関の利便性向上」「医療・福祉・保健施設の拡充」「JR亀山駅周辺市街地の活性化」となっています。

■亀山市が行うまちづくりのうち必要な施策（複数回答、3つ以内）



（４）市民ワークショップにおける市民意向

令和８年度に、市域を亀山中央エリア（亀山中学校区）・関エリア（関中学校区）・北東エリア（中部中学校区）の３つのエリアに分けて実施した市民ワークショップ『みんなで描く「亀山のミライ地図」』での主な意見は次のとおりです。

【テ ー マ】 みんなで描く「亀山のミライ地図」

【実施内容】 魅力（活力の種）と問題点（解決すべき課題）の抽出
都市づくりに向けた取組の整理

【主な意見】

亀山中央エリア（亀山中学校区）

鈴鹿川より南の地域に関する意見を中心に、エリアの魅力（活力の種）としては、豊かな自然環境や歴史文化、自然災害の少なさ、ＪＲ下庄駅等が挙げられ、エリアの問題点としては、人口減少、少子高齢化、空き家・耕作放棄地の増加等が挙げられました。

都市づくりに向けては、①下庄駅周辺の活性化、②中ノ川の魅力向上、③リニア三重県駅の利活用等が挙げられています。

関エリア（関中学校区）

エリアの魅力（活力の種）としては、豊かな自然環境や歴史文化、交通利便性の高さ等が挙げられ、エリアの問題点としては、これらのエリアの魅力が十分に活用されていないことや、人口減少、少子高齢化、空き家・耕作放棄地の増加等が挙げられました。

都市づくりに向けては、①交通結節点を生かした産業の誘致、②関宿周辺の魅力向上、③歴史や自然の資源の活用、④加太地区等の地区の活性化等が挙げられています。

北東エリア（中部中学校区）

エリアの魅力（活力の種）としては、豊かな自然環境や歴史文化、鈴鹿市への交通の便、道路網の整備（鈴鹿・亀山道路、３０６号線バイパスの開通）等が挙げられ、エリアの問題点としては、道路網整備に伴う地域への大型車の流入や交通事故の増加への懸念、公園・スポーツ施設の不足、子どもの遊び場の不足等が挙げられました。

都市づくりに向けては、①鈴鹿亀山道路周辺の利活用、②北東エリア中心部の活性化、③若者にとっての魅力づくり等が挙げられています。

第3章 前都市マスタープランの総括

1 定量的目標値の達成状況

前都市マスタープランでは、市街地の集約化を目指すことから居住誘導の具体的指標として「居住誘導区域の可住地人口密度」、地域公共交通計画との連携指標として「基幹的公共交通軸（鉄道）徒歩圏人口カバー率」、日常生活の利便性向上指標として「日常生活サービス施設（鉄道駅を除く）の徒歩圏充足率」を定量的目標値として設定しています。

令和7年における進捗状況は次の表のとおりで、居住誘導区域内の可住地人口密度については、亀山中央では現計画時から0.4ポイント上昇しましたが、関では5.0ポイント、井田川で5.2ポイント下降し、いずれの区域も目標値に達していません。

基幹的公共交通（鉄道）軸徒歩圏人口カバー率は、現計画時より0.4ポイント上昇しましたが、目標値と比較すると2.0ポイント下回っています。

また、日常生活サービス施設（鉄道駅を除く）徒歩圏充足率は、診療所の閉鎖による影響を受け、現計画時より1.8ポイント下降しています。

JR亀山駅周辺での共同住宅の整備等により、中心市街地のエリア人口の増加や鉄道の徒歩圏人口カバー率が上昇した一方で、関・井田川の副次的都市拠点周辺の拠点型居住地での人口減少が進んでいます。

■ 定量的目標値の達成状況

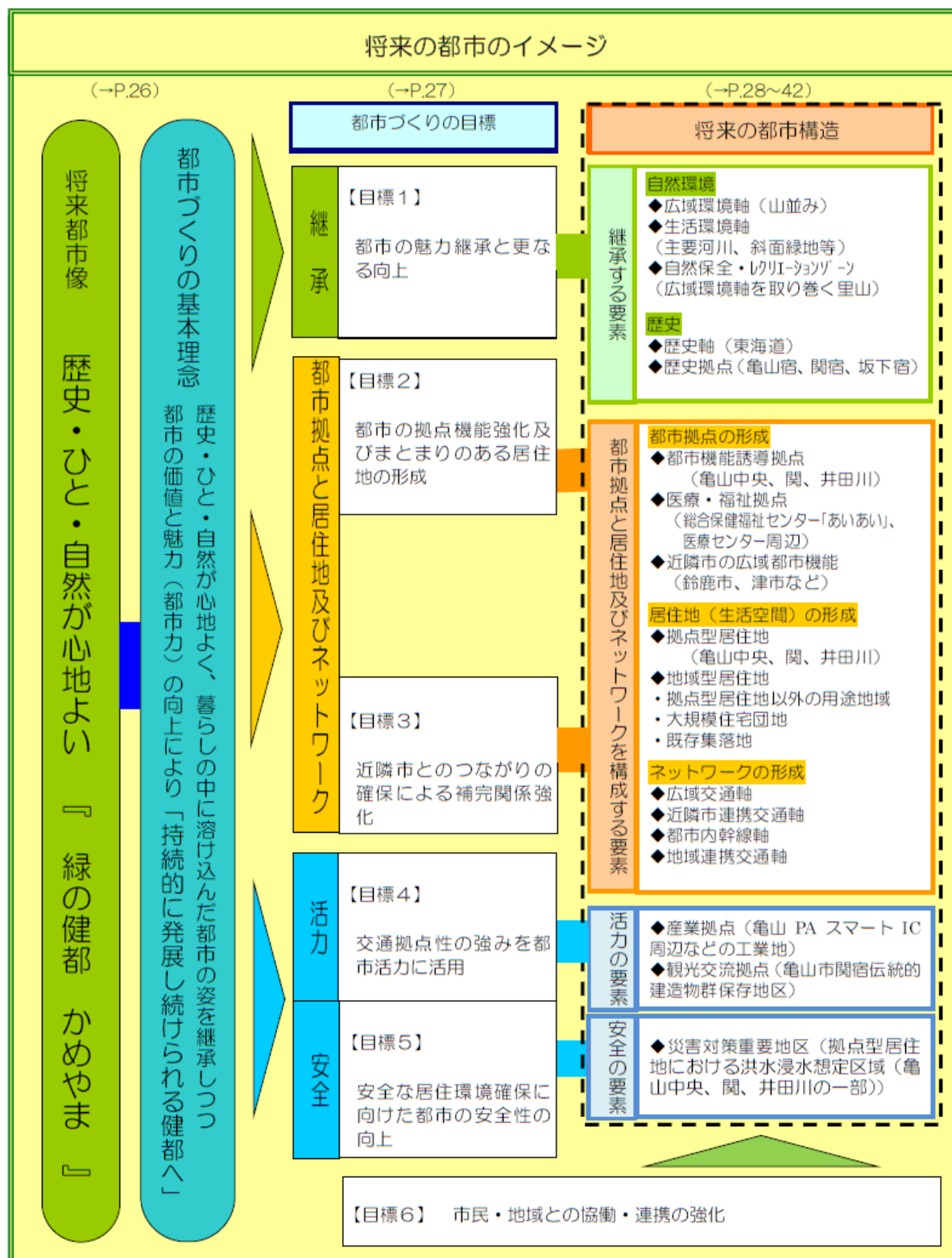
目標項目		基準値	実績値	目標値
		平成27年	令和7年	令和7年
可住地人口密度※ (人/ha)	亀山中央居住誘導区域	42.2	42.6	44.0
	関居住誘導区域	39.6	34.6	39.0
	井田川居住誘導区域	66.9	61.7	68.0
基幹的公共交通（鉄道）軸徒歩圏人口カバー率		14.6%	15.0%	17.0%
日常生活サービス施設（鉄道駅を除く）徒歩圏充足率		34.6%	32.8%	36.0%

※可住地人口密度・・・斜面緑地や原野等を除いた人が住むことの可能な可住地の人口密度

2 目標に対する評価と課題

前都市マスタープランでは、「持続的に発展し続けられる健都」を目指し、「継承」「拠点」と居住地及びネットワーク「活力」「安全」の4つの基本要素のもと、6つの都市づくりの目標を設定し、都市づくりを進めてきました。

各目標の取組実績や評価、課題は次のとおりです。



【目標１】 都市の魅力継承と更なる向上

大きな地形の変化を抑制し、亀山市特有の自然環境や景観を守り、生かすことで、亀山市特有の都市を形成します。また、地域の人々によって守り伝えられてきた貴重な「歴史文化資産」を保全し、活用することで、歴史に抱かれた都市づくりを進めます。



■目標に対する主な取組実績と評価

□環境形成の方針

- ・森林の公益的機能の維持・発揮に向け、間伐による森林整備を実施するとともに、鈴鹿川等源流の森林づくり協議会への活動支援や、森林公園や里山公園を活用した自然と触れ合う機会の創出に取り組むなど、自然環境の保全・活用に向けた取組を推進することができました。
- ・亀山市生物多様性地域戦略を新たに策定するとともに、「かめやま生物多様性共生区域認定制度」の運用開始や、生物多様性の視点を踏まえた開発行為への指導強化など、生物多様性の保全に向けた取組を進めることができました。
- ・農地については、農業・農村の有する多面的機能の維持・発揮への支援等により農地保全活動を実施したものの、耕作農地は依然として減少しています。

□景観・歴史まちづくりの方針

- ・届出制度の運用により景観形成基準に基づく景観保全を進めるとともに、亀山城下町景観形成推進地区における建造物の状況や地域との協議などにより、歴史的な建造物等の保全に向けた今後の景観形成の方針を決定することができました。
- ・亀山市歴史的風致維持向上計画（第２期）に基づき、関の山車会館や旧田中家住宅の整備活用や旧東海道の舗装の美装化等、旧東海道を中心に関連施設を整備するなど、歴史的風致の維持・向上を図ることができました。

■次期都市マスタープランに向けた課題

- ・農業者の減少により耕作農地の減少に歯止めがかかっておらず、農地が持つ多面的機能の維持・発揮を図るため、農地の維持や荒廃農地の発生防止に努めていく必要があります。
- ・太陽光発電施設による土地利用が増加しており、自然環境の破壊や災害リスクのおそれのある大規模太陽光発電施設の立地の抑制を図っていく必要があります。
- ・東海道をはじめとする街道沿いを中心に、歴史的価値の高い建造物とその周辺の市街地が一体となって形成する本市の歴史的風致の維持・向上を図るため、引き続き歴史文化資産の保全や活用に取り組んでいく必要があります。

【目標２】 都市の拠点機能強化及びまとまりのある居住地の形成

都市の規模にみあった、暮らしやすく、魅力あふれる都市を形成し都市力を向上するため、適切な土地利用と合わせて、ＪＲ亀山駅、関駅、井田川駅周辺の都市拠点において都市拠点機能の強化を図ります。また、子育て環境が良く、多様な世代が安心して生活できる良好な居住環境形成のため、既存の市街地や集落地を中心とした居住地の再生を進め、亀山らしいライフスタイルの維持・向上に努めるとともに、都市拠点とのネットワークを強化します。



■目標に対する主な取組実績と評価

□市街地整備の方針（都市拠点・拠点型居住地）

- ・ 亀山駅周辺で市街地再開発事業が施行され、ＪＲ亀山駅前に新図書館やマンションが整備されるとともに、駅前広場や周辺道路が整備される等、エリア人口の増加や、図書館の移転による都市機能の充実など、中心市街地のにぎわいの創出につなげることができました。
- ・ 市街地での住宅取得や空き家活用への支援等、様々な居住誘導施策を講じたことで一定の居住誘導を図ることができましたが、同時に誘導区域外での宅地開発や商業立地も進行しており、都市的土地利用の拡大が進んでいます。

□土地利用の方針（居住地ゾーン）

- ・ 大規模住宅団地であるみずきが丘・アイリス町・関ヶ丘に住居系用途地域を指定し、将来にわたっての良好な住環境の保全・維持を進めることができました。

□都市施設整備の方針（交通施設整備の方針）

- ・ 関地域と亀山地域をつなぐ（市）野村布気線の整備が完了し、市内の東西道路ネットワークの強化を図ることができました。
- ・ （都）国道１号線、（都）和田太岡寺線、（都）木崎新所線の都市計画変更を行い、都市の現状や将来像を踏まえた適切な都市計画としました。
- ・ 地域との協議を通じてコミュニティバス全路線の再編が完了し、効率的・効果的な公共交通ネットワークの形成を図りましたが、市民満足度は依然として低調となっています。

■次期都市マスタープランに向けた課題

- ・ 市街地再開発事業の効果を中心市街地に波及させるため、新庁舎の整備等と連携した更なる都市機能の向上による拠点性の強化とにぎわいの創出が必要です。
- ・ 副次的都市拠点である井田川地域の住宅団地及び関宿での人口減少と高齢化が進行し、郊外での商業施設の立地や宅地開発が進んでいることから、既成市街地の活性化と適切な土地利用が求められます。
- ・ コミュニティバス路線では、一部の路線を除き低調な利用状況が続く一方、運行経費は年々増加していることから、より効率的で効果的な地域公共交通体系への見直しが求められます。

【目標３】 近隣市とのつながりの確保による補完関係強化

近隣市である鈴鹿市、津市などの広域都市機能（大型商業機能、高次医療機能等）へのネットワークを確保・充実することで、補完関係及び機能分担が図られた都市を形成します。



■目標に対する主な取組実績と評価

□都市施設整備の方針（交通施設整備の方針）

- ・鉄道網は、鉄道事業者への要望活動や意見交換の継続的な実施に加え、沿線自治体や鉄道事業者と連携した利用促進活動を展開した結果、コロナ禍を経て利用者数は回復傾向にあり、公共交通ネットワークを維持することができました。
- ・近隣市と接続するバス路線は、隣接自治体と連携したチラシ等の利用促進活動を展開した結果、コロナ禍を経て利用者数は回復傾向にあり、バスによる公共交通ネットワークを維持することができました。
- ・鈴鹿亀山道路の事業化と事業推進、リニア中央新幹線建設促進三重県期成同盟会によるリニア県内駅候補地としての決定や、鉄道事業者による名古屋・大阪間における環境影響評価への着手など、広域交通軸の形成に向けた取組の進捗を図ることができました。

■次期都市マスタープランに向けた課題

- ・近隣市との補完関係や機能分担が図られた都市の形成に向け、引き続き近隣市と接続する道路、公共交通等の広域ネットワークの充実を促進していく必要があります。
- ・市外との広域的な公共交通ネットワークを維持・確保するため、関係自治体や交通事業者等と連携し、広域的な地域公共交通利用者数の増加に向けた取組を、引き続き進めていく必要があります。
- ・リニア中央新幹線や鈴鹿亀山道路など、本市の活力を生み出すプロジェクトの動向を注視しつつ、引き続き、国、県、他市町や関係事業者との連携を強化していく必要があります。

【目標４】 交通拠点性の強みを都市活力に活用

亀山市は古くから交通の要衝で、この高い交通拠点性を基盤に多様なものづくり産業が集積する内陸型工業都市として発展してきました。

今後も、交通拠点性の強みを生かした内陸型工業都市としての新たな企業誘致や、観光・交流などの促進により、さらなる都市活力の向上を図ります。



■目標に対する主な取組実績と評価

□土地利用の方針（都市拠点ゾーン）

- ・積極的な誘致活動を展開した結果、産業拠点である亀山・関テクノヒルズの分譲区画が完売し、これまでの製造業に加え、食品や産業ガスなど多様な産業の集積を図ることができました。なお、新たな企業誘致を進めるため、亀山インターチェンジ周辺における新産業団地確保のための検討に着手しています。

□土地利用の方針（都市拠点ゾーン）

□市街地整備の方針（都市拠点）

□景観・歴史まちづくりの方針

- ・関宿において、伝統的建造物の修理修景に対する継続的な支援に加え、関の山車会館の整備公開や東海道的美装化、臨時駐車場の整備等を行うとともに、空き店舗活用支援等によりエリア内の商業施設が増加するなど、来訪者の受け入れ環境の充実を図ることができました。なお、関宿における観光入込客数は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けたものの、計画策定時点と比べて増加しています。

■次期都市マスタープランに向けた課題

- ・亀山・関テクノヒルズの分譲区画が完売したことから、企業の立地需要を踏まえつつ、新たな産業団地の確保に向けた取組が必要です。
- ・関宿に店舗の立地が進む一方で、地域住民の高齢化や空き家の増加が進行していることから、観光振興と定住環境の両立に向け取り組んでいく必要があります。
- ・将来的に見込まれるリニア中央新幹線や鈴鹿亀山道路の整備等による本市の交通拠点性の高まりを都市活力の更なる向上につなげることができるよう、適切な土地利用を促進していく必要があります。

【目標5】 安全な居住環境確保に向けた都市の安全性の向上

南海トラフに起因する地震や巨大化する風水害などの自然災害を意識した都市形成に努めます。

特に、市街地においても風水害等による被災の危険性が高い地域が存在することから、市街地を災害から守る対策を強化します。



■目標に対する主な取組実績と評価

□都市施設整備の方針（上下水道施設整備の方針）

- ・上水道の急所施設や重要施設に接続する管路等の耐震化を計画的に進めるとともに、配水池において緊急遮断弁の設置を進めるなど、防災・減災対策を推進することができました。

□都市防災の方針

- ・地震災害への対策として、橋梁耐震化の計画的な実施や木造住宅の耐震化への支援等により、各施設における耐震化率が向上するとともに、狭あい道路後退用地整備事業による道路後退支援を実施するなど、災害に強い都市づくりを進めることができました。
- ・風水害への対策として、国・県に対し鈴鹿川や棕川の河川改修を継続的に働きかけ、棕川の一部区間において河川改修が行われるとともに、内水浸水対策として浸水対策計画の検討を進めるなど、風水害への防災・減災対策について一定の進捗を図ることができました。
- ・総合防災マップの作成・配布を通じ、各家庭において災害への備えが促進されるとともに、地域における地区防災計画の策定が進むなど、地域防災力の向上を図ることができました。

■次期都市マスタープランに向けた課題

- ・南海トラフ地震発生 of 切迫性の高い状態に加え、近年の気候変動に伴う風水害の頻発化・激甚化により、災害リスクが増大していることを踏まえ、次期計画においても災害に強いまちづくりの一層の推進が求められます。
- ・市街地において、浸水想定区域や土砂災害警戒区域等の災害ハザードが存在しており、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを進める観点から、市街地における内水浸水対策の推進や河川改修の促進など、居住誘導と連携した防災・減災対策を推進していく必要があります。

【目標6】 市民・地域との協働・連携の強化

持続的に発展し続けられる健都の具現化を図るためには、市民・団体・地域・事業者・行政がそれぞれの持つ力を合わせ、市全体及び地域ごとに協働・連携してまちづくりを進めることが重要です。

このため、まちづくりに市民力や地域力を生かすため、更なる協働・連携の強化を図ります。



■目標に対する主な取組実績と評価

□都市施設整備の方針（公共公益施設整備の方針）

- ・城東地区まちづくり協議会との協議を重ね、利便性や機能性を重視したコミュニティセンターを整備するとともに、加太駅舎を改修し地域のにぎわい交流・情報発信の場となる地域活性化拠点の整備を行うなど、地域の協働・連携に欠かせない地域活動拠点の充実を図ることができました。

□土地利用の方針（居住地ゾーン）

- ・大規模住宅団地である関ヶ丘における住居系用途地域の指定に当たり、地域住民と協働・連携して合意形成を進めたことで、用途地域の円滑な指定が図られ、将来にわたる良好な住環境の保護に寄与しました。

□その他

- ・地域予算制度による財政的支援や地域担当職員などによる人的支援等を継続して実施し、地域まちづくり計画に基づく地域主体の地域まちづくり活動の活性化に寄与しました。

■次期都市マスタープランに向けた課題

- ・地域まちづくり活動の拠点である地区コミュニティセンター等では老朽化が進んでいる施設もあるため、計画的な修繕を含めた適切な管理を行っていくとともに、地域の魅力や課題に応じた、きめ細やかな地域づくりを推進していく必要があります。

第4章 都市づくりを取り巻く状況

1 国の状況

(1) 地域に民間投資を呼び込み、個性ある都市空間をつくる「令和の都市(まち)リノベーション」の推進

本格的な人口減少社会への突入や若者の地方離れ、買物弱者や空き家の増加、災害の激甚化・頻発化等、大都市部・地方部を問わずに都市をとりまく社会構造が変容を続ける中で、社会情勢の変化を適確に捉え、令和の時代に合った都市再生を推進し、安全・快適なまちづくりを推進していくにあたり必要となる今後の都市政策の方向性として、令和8年1月に社会資本整備審議会の都市計画基本問題小委員会の中間とりまとめとして、『地域に民間投資を呼び込み、個性ある都市空間をつくる「令和の都市(まち)リノベーション」の推進』が整理・公表され、その中で以下の5つの方向性が示されています。

①働く場所を始めとした都市機能の更なる集積による地域活力の向上

- 1) 業務機能をはじめとする様々な機能の集積の促進
- 2) 広域都市圏での立地の適正化や土地利用のあり方の見直しの促進

②地域の歴史・文化や景観・環境等の地域固有の魅力に根ざすまちづくりの推進

- 1) 地域の大切な資源のリノベーションや活用等の促進
- 2) 既存建造物群の連鎖的再生による良好な景観創出の促進
- 3) 歴まち計画作成の裾野拡大による歴史まちづくりの推進
- 4) 都道府県の役割や制度のあり方の見直しによる広域的な景観保全の促進

③地域の付加価値を高めるマネジメントの強化

- 1) 民間事業者等によるソフト面を含む質の高い公共貢献の促進
- 2) パブリックライフを育むエリアマネジメント活動の推進

④激甚化・頻発化する災害からの安全性・防災力の強化

- 1) 立地適正化計画制度と災害対策との連携の更なる強化
- 2) 都市の防災力の強化に資する民間投資の巻き込みの促進

⑤これらを推進するための政策間・地域間での連携

- 1) まちづくりに関連する政策との省庁間・部局間の横断的な連携強化
- 2) 都道府県の役割の明確化等による地域間連携の促進

(2) 国土形成計画（全国計画）

国土の自然的条件を考慮して、経済、社会、文化等に関する施策の総合的見地から国土の利用、整備及び保全を推進するため、総合的かつ長期的な国土づくりの方向性を定める国土形成計画（全国計画）を令和5年7月に策定しており、その中で目指す国土の姿を実現するために必要な国土の刷新に向けた重点テーマとして、以下の4つの重点テーマが示されています。

- ①デジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成
- ②持続可能な産業への構造転換
- ③グリーン国土の創造
- ④人口減少下の国土利用・管理

(3) デジタル田園都市国家構想総合戦略

デジタル技術が急速に進歩し、人々の生活に広く活用される段階に移行しつつある中で、これまでの地方創生の取組にデジタルの力を活用して加速させ、デジタル田園都市国家構想が掲げる「全国どこでも誰もが便利で快適に暮らせる社会」を目指すため、デジタル田園都市国家構想総合戦略（令和4年12月策定、令和5年12月変更）を推進しています。このうち、都市づくりに大きく関係する方針である「魅力的な地域をつくる」で示された施策の方向は、以下のとおりです。

- ・ デジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成
- ・ 教育DX
- ・ 医療・介護分野でのDX
- ・ 地域交通・物流・インフラDX
- ・ 多様な暮らし方を支える人間中心のコンパクトで緑豊かなまちづくり
- ・ 地域資源を生かした個性あふれる地域づくり
- ・ 防災・減災、国土強靱化の強化等による安全・安心な地域づくり
- ・ 地域コミュニティ機能の維持・強化

2 三重県の状況

三重県では、都市計画法第6条の2の規定に基づき、広域の見地から、区域区分をはじめとした都市計画の基本的方針を定める「都市計画区域マスタープラン」が策定されており、市町都市計画マスタープランは、この都市計画区域マスタープランに即して定める必要があります。

本市と津市の一部からなる亀山都市計画区域においては、令和3年に三重県によって「亀山都市計画区域マスタープラン」が策定されており、その概要は次のとおりです。

【主要な都市計画の決定方針（抜粋）】

1. 土地利用に関する主要な都市計画の決定方針

まとまった住宅団地での用途地域の指定
近年進行する都市のスポンジ化への対応の促進
歴史的風致維持向上計画に基づく歴史文化資産の保全・活用
集約型都市構造の構築に向けた用途地域や特定用途制限地域の指定の推進、及び立地適正化計画による取組を推進 等

2. 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定方針

総合的な交通体系の構築の推進
必要な下水道整備の推進
鈴鹿山麓の自然環境と市街地を結ぶ緑のネットワーク軸としての保全及び利活用 等

3. 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定方針

市街地再開発事業の実施による中心市街地の活性化と良好な居住環境の形成
市街地内に散在する空き地等の集約・再編による区域の価値の早期向上 等

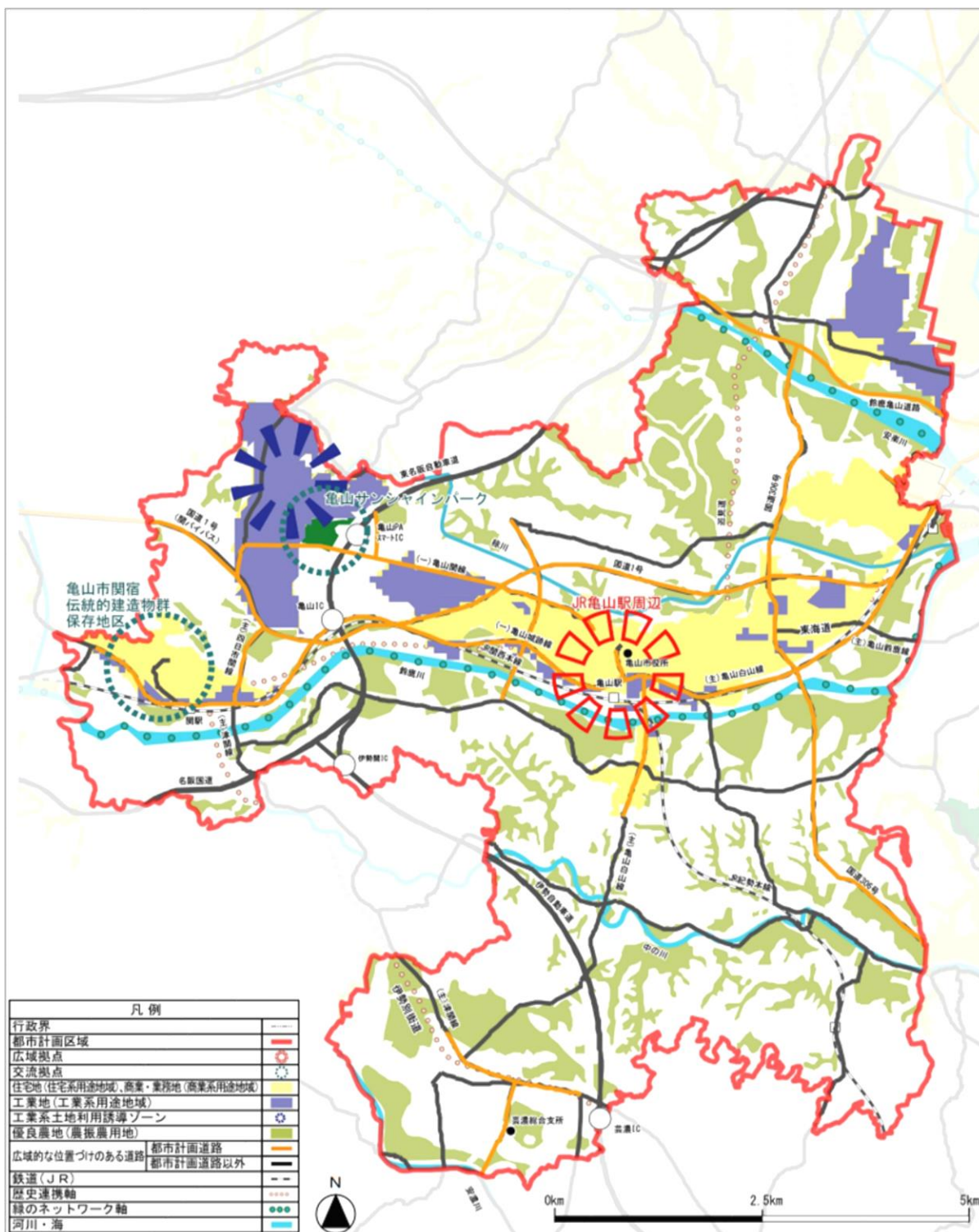
4. 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定方針

関宿重要伝統的建造物群保存地区の背景となる周辺の山並みの保全
東海道等の歴史連携軸も、周辺の景観要素と一体となった歴史的な景観の保全 等

5. 地域の特性に応じて定めるべき事項

洪水等の災害リスクの高い区域における被害低減に向けた施策の取組促進
空き地の集約・再編による地域が抱える課題に対応した都市基盤の確保・整備 等

【土地利用構想図】



3 第3次亀山市総合計画

令和8年3月に策定した第3次亀山市総合計画では、将来都市像を「人のまちの輝きが未来を創る 緑の健都 かめやま」として、その実現のための「都市空間形成と土地利用の方針」を整理しています。

将来都市像

人とまちの輝きが未来を創る **緑の健都 かめやま**

都市空間形成と土地利用の方針

丘陵部地形によるコンパクトな集約型の都市構造を生かし、暮らしやすさの向上を図るため、都市における拠点の利便性向上と拠点と地域をつなぐネットワークの強化等により、都市活力を備えた都市形成を目指す。

(1) 都市空間形成の基本的な考え方

①都市における拠点機能の向上と交通ネットワークの充実

- ・ J R 亀山駅周辺における都市機能の再構築や利便性の向上、河川空間の利活用
- ・ J R 関駅・井田川駅周辺や国道306号沿道における都市機能と土地利用の最適化
- ・ 各地域から中心拠点等へのアクセス性の向上による利便性が確保された生活圏の形成

②集約型都市構造による持続可能な都市経営の実現

- ・ 都市拠点周辺や既成市街地への居住の促進
- ・ 各地域の拠点周辺の集落地における居住環境の確保
- ・ 自然環境や地域文化と調和した地域コミュニティの構築

③魅力的で災害に強い都市づくり

- ・ 鈴鹿川等源流域を含む鈴鹿山系、河川流域に位置する農地等の保全・活用による安全でおいしい水や豊かな自然の確保
- ・ 国・県と連携した河川整備の促進による地域の治水安全度の向上
- ・ 山林や農地、丘陵部の斜面緑地等の適正な保全及び管理

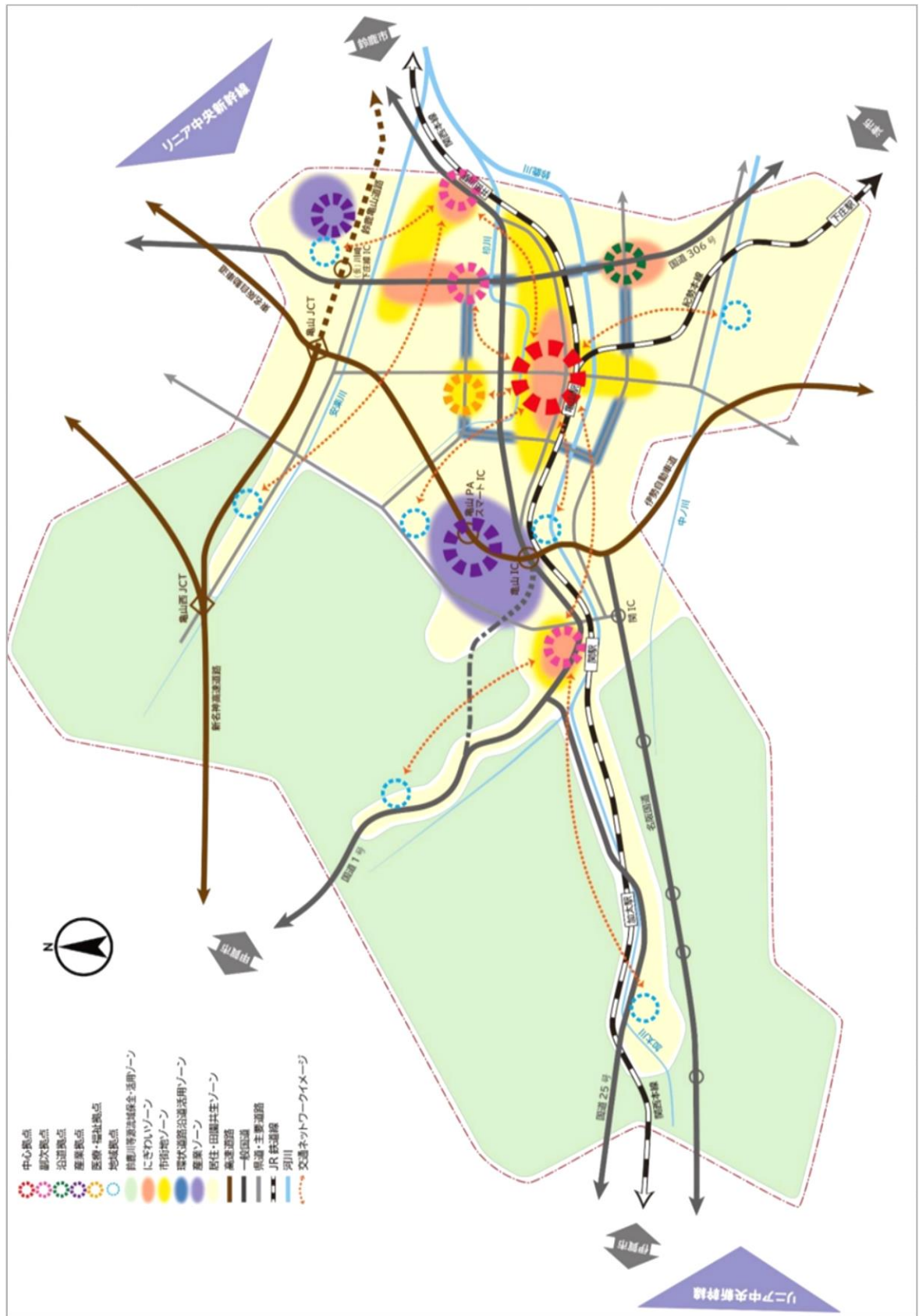
④新たな土地利用による都市成長の促進

- ・ 新たな土地利用を生み出すプロジェクトを都市の成長につなげるまちづくりの展開

⑤広域連携による生活圏の形成

- ・ 広域的視点での本市の位置付けを踏まえた都市形成
- ・ 生活圏全体の利便性向上と連携強化
- ・ 広域ネットワークの充実促進

(2) 都市空間形成及び土地利用の方針図



第5章 都市マスタープランの主要課題

都市の現況や市民意向、前都市マスタープランの総括、都市づくりを取り巻く状況を踏まえ、主要課題を次のとおり整理します。

(1) コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり

- 亀山駅周辺では、市街地再開発事業の完了によりＪＲ亀山駅前のにぎわいの創出が図れたものの、中心拠点のエリア全体への波及は限定的であることから、将来的な新庁舎整備や、鈴鹿川の河川空間の利活用等と連携した中心拠点の更なる都市機能の向上による拠点性の強化とにぎわいの創出が必要です。
- 関宿周辺では、東海道沿いの町屋の商業店舗としての活用が進む一方で、地域住民の高齢化や空き家の増加が進行していることから、観光振興と定住環境の両立が必要です。
- 井田川地域の住宅団地では、周辺の宅地化が進む一方、既存住宅団地においては、人口減少と急速な高齢化が進行していることから、今後増加が見込まれる空き家の発生に対応した新たな居住者の誘導が求められます。
- 郊外での商業施設の立地や宅地開発が進み、自動車等での移動を前提とした都市の生活利便性は高まっているものの、行政サービスの提供にかかるコストの増大が懸念されることから、既成市街地への居住誘導に向け、空き家対策とも連携したより効果的な誘導が求められるとともに、都市拠点における福祉・医療・商業等の都市機能の充実が必要です。
- 一部の地域を除き、人口減少が進行していることから、地域まちづくり施策と整合を図りながら、居住環境を維持できる都市形成が求められます。
- 若者・子育て世帯を中心に転入者の増加を図り、人口減少の抑制とバランスの取れた人口構造を確保する必要があることから、働く場の創出と併せて、子育てしやすい都市環境の整備が必要です。
- コンパクト・プラス・ネットワークの基軸となる公共交通ネットワークについては、利用者が減少傾向にあるとともに市民満足度も依然として低調であることから、地域公共交通計画との連携による、より効率的で効果的な地域公共交通体系の実現が必要です。

(2) 都市の成長を生む土地利用の促進

- 分譲区画が完売した亀山・関テクノヒルズにおいて、半導体産業分野等で新たな展開が見られる中、産業基盤の更なる強化に向け、亀山インターチェンジ周辺の立地需要を踏まえつつ、新たな産業団地の確保を図ることが必要です。
- 本市の充実した道路ネットワークを生かした都市づくりを進めるため、国道３０６号沿いに新たに形成された沿道拠点や市内環状道路沿道における適正な土地利用を促進する必要があります。また、生活利便性の向上や産業振興に資する道路ネットワークの整備等が必要です。
- リニア中央新幹線三重県駅や鈴鹿亀山道路のインターチェンジの設置を、地域活力と都市の持続可能性の向上につなげることが重要であることから、それらの要素に配慮した将来都市構造や適切な土地利用を促進する必要があります。

(3) 近隣市とのつながりの確保

○本市においては、近隣市である鈴鹿市、津市、伊賀市等とのネットワークを確保・充実することにより、都市機能の補完や機能分担、交流・連携を図っており、今後も広域生活圏全体の利便性向上と連携強化及び広域ネットワークの充実の促進が必要です。

(4) 都市の魅力と安全性の向上

○人口減少等による都市活力の低下が懸念される中、都市の持続性を高めるためには、まちの求心力を高めることが重要であることから、歴史や景観、自然環境等の本市固有の魅力を高める都市づくりが求められます。

○耕作農地の減少により、農地の持つ洪水防止等の多面的機能の低下が懸念されるとともに、太陽光発電施設による土地利用の増加により、自然環境等への影響が懸念されることから、流域全体で治水対策を行う流域治水の考え方も含め、鈴鹿川等源流域の森林を含む山並みや農地の保全のための取組が必要です。

○地球温暖化の原因となっている温室効果ガス排出量の削減のため、コンパクトなまちづくりや森林の保全など、都市の脱炭素化に向けた取組を進める必要があります。

○南海トラフ地震発生 of 切迫性の高い状態に加え、近年の気候変動に伴い風水害が頻発化・激甚化していることから、災害リスクを踏まえた防災対策が求められます。また、都市拠点に浸水想定区域等の災害ハザードが分布していることから、居住誘導施策と連携した防災対策が必要です。

○高度成長期以降に整備された社会資本の老朽化の進行に対応するため、橋梁や上下水道施設等の都市インフラの適切な維持管理や老朽化対策を進める必要があります。

(5) 次代を見据えた都市づくり

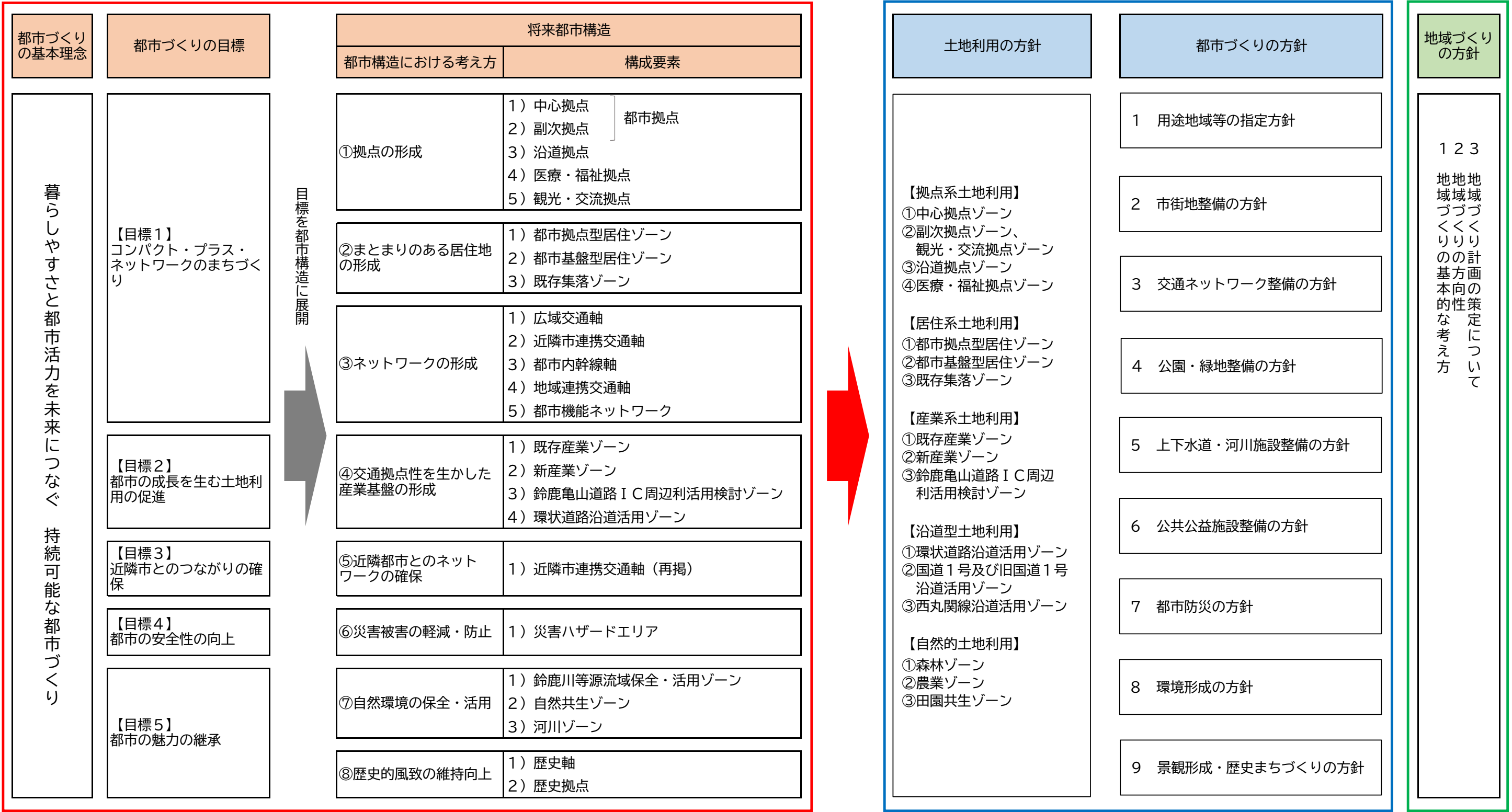
○人口減少や少子高齢化が進む中、市民が利便性の高い暮らしを送ることができるよう、都市づくりにおいてもデジタル技術の活用を推進していく必要があります。

計画の体系

都市マスタープランが目指す都市の姿

都市づくりのための土地利用と整備の手法

計画の実効性を高める
地域づくりの推進



第6章 都市づくりの基本理念と目標

1 都市づくりの基本理念

総合計画における将来都市像の実現に向けた「都市空間形成と土地利用の方針」の具現化を図るため、都市づくりの基本理念を次のとおり設定します。

【総合計画・将来都市像】

人とまちの輝きが未来を創る **緑の健都 かめやま**

【総合計画・都市空間形成と土地利用の方針】

丘陵部地形によるコンパクトな集約型の都市構造を生かし、暮らしやすさの向上を図るため、都市における拠点の利便性向上と拠点と地域をつなぐネットワークの強化等により、都市活力を備えた都市形成を目指します。



【都市づくりの基本理念】

**暮らしやすさと都市活力を未来につなぐ
持続可能な都市づくり**

本市の特徴である豊かな自然環境や東海道を軸とした歴史資源、さらには、それらが暮らしの中に溶け込んだ都市の姿を継承する中で、拠点の魅力の向上と拠点と地域をつなぐ効率的・効果的なネットワークの充実による暮らしやすいまちづくりを進めます。

また、交通拠点性を生かし、内陸型工業都市としての産業基盤の更なる強化を図るとともに、リニア中央新幹線市内停車駅の設置・鈴鹿亀山道路の整備などの諸動向を更なる都市の成長・飛躍につなげることにより、暮らしやすさと都市活力を未来につなぐ持続可能な都市づくりを進めます。

2 都市づくりの目標

第3次総合計画に掲げる都市空間形成の基本的な考え方との関連を踏まえた上で、都市マスタープランの主要課題を中心に、暮らしやすく、都市活力を備えた都市の形成に向け、5つの都市づくりの目標を設定します。

(1) コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり

J R 亀山駅を中心に、公共公益施設、商業施設や文化施設など、市街地としての都市機能が集積する中心拠点においては、新庁舎整備も見据えながら都市機能の再構築や利便性の向上、生活に身近な河川空間の利活用などに取り組むとともに、J R 関駅周辺、J R 井田川駅周辺及び国道306号沿道の副次拠点においては、それぞれの特性に応じた土地利用の最適化及び適切な都市機能の確保・誘導を図ります。

また、都市拠点周辺や既成市街地への居住の促進によるコンパクト・プラス・ネットワークの都市構造への更なる誘導を図るとともに、各地域の拠点周辺の集落地における居住環境の確保による生活利便性の向上に加え、自然環境や地域文化と調和した地域コミュニティの構築を図ることにより、持続可能な都市経営の実現を目指します。

また、郊外部における暮らしやすさの確保と地域の活性化を促進するため、各地域から中心拠点等へのアクセス性を高め、全ての市民にとって利便性が確保された生活圏の形成を目指します。

(2) 都市の成長を生む土地利用の促進

市内環状道路の完成による都市骨格の形成や新たな産業団地の整備、鈴鹿亀山道路のインターチェンジ及びリニア中央新幹線三重県駅の設置など、新たな土地利用を生み出すプロジェクトを都市の成長につなげます。

(3) 近隣市とのつながりの確保

今後も広域的視点での本市の位置付けを踏まえた都市形成を図り、生活圏全体の利便性向上と連携強化を図ります。あわせて、広域化する生活圏への対応や経済活動の活性化のため、広域ネットワークの充実を促進します。

(4) 都市の安全性の向上

気候変動等による水害リスクの拡大を踏まえ、流域治水の取組を含めた国・県等との連携による河川整備を促進し、地域の治水安全度を高めるとともに、山林や農地、丘陵部の斜面緑地等の適正な保全と管理を行うことで、安全・安心で災害に強いまちづくりを目指します。

また、鈴鹿川等源流域を含む鈴鹿山系等の山並みを、将来にわたり守り、生かすことで、本市の安全でおいしい水の確保を図ります。

(5) 都市の魅力の継承

本市の有する雄大な自然、歴史的町並み、河川沿いに広がる田園集落が織り成す美しく魅力ある景観や、東海道をはじめとする街道と街道に沿った宿場町を中心とする歴史的趣きの保全と活用により、本市の魅力の継承を図ります。

第7章 将来都市構造

都市づくりの目標を達成するための将来都市構造の構成要素を次のとおり設定します。

都市づくりの目標	将来都市構造	
	都市構造における考え方	構成要素
【目標1】 コンパクト・プラス・ ネットワークのまちづ くり	①拠点の形成	1) 中心拠点 2) 副次拠点 都市拠点 3) 沿道拠点 4) 医療・福祉拠点 5) 観光・交流拠点
	②まとまりのある居住地の 形成	1) 都市拠点型居住ゾーン 2) 都市基盤型居住ゾーン 3) 既存集落ゾーン
	③ネットワークの形成	1) 広域交通軸 2) 近隣市連携交通軸 3) 都市内幹線軸 4) 地域連携交通軸 5) 都市機能ネットワーク
【目標2】 都市の成長を生む土地 利用の促進	④交通拠点性を生かした 産業基盤の形成	1) 既存産業ゾーン 2) 新産業ゾーン 3) 鈴鹿亀山道路 I C 周辺利活用検討ゾーン 4) 環状道路沿道活用ゾーン
【目標3】 近隣市とのつながりの 確保	⑤近隣都市とのネットワ ークの確保	1) 近隣市連携交通軸（再掲）
【目標4】 都市の安全性の向上	⑥災害被害の軽減・防止	1) 災害ハザードエリア
【目標5】 都市の魅力の継承	⑦自然環境の保全・活用	1) 鈴鹿川等源流域保全・活用 ゾーン 2) 自然共生ゾーン 3) 河川ゾーン
	⑧歴史的風致の維持向上	1) 歴史軸 2) 歴史拠点

【目標１】 コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり

目標である「コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり」を「①拠点の形成」「②まとまりのある居住地の形成」「③ネットワークの形成」として都市構造に展開し、それぞれの構成要素を設定します。

①拠点の形成

１）中心拠点（都市拠点）

都市機能の一層の集積を図り、都市の魅力を創出する拠点として、公共公益施設や商業施設等が集積するとともに、新庁舎の建設予定地であるＪＲ亀山駅周辺を位置付けます。

２）副次拠点（都市拠点）

都市機能の維持・確保を図る拠点として、本市西部地域の生活拠点であるＪＲ関駅周辺及び本市東部の生活拠点であるＪＲ井田川駅周辺と商業施設の集積する国道３０６号沿道を位置付けます。

３）沿道拠点

商業施設が立地する広域交通軸と都市内幹線軸が交差する管内地区周辺を沿道拠点に位置付けます。

４）医療・福祉拠点

医療・福祉の中心的機能の確保を図る拠点として、亀山市立医療センター及び総合保健福祉センター（あいあい）の周辺を位置付けます。

５）観光・交流拠点

観光・交流の拠点として、本市の重要な歴史文化資産である関宿重要伝統的建造物群保存地区を位置付けます。

②まとまりのある居住地の形成

１）都市拠点型居住ゾーン

人口密度を維持し、都市機能を持続的に確保していくための区域として、中心拠点及び副次拠点を中心とした一定の範囲を位置付けます。

２）都市基盤型居住ゾーン

既存の都市基盤を活用し、居住環境を維持していくための区域として、都市拠点型居住ゾーン以外の用途地域（工業、工業専用地域を除く。）の範囲を位置付けます。

３）既存集落ゾーン

人口減少下においても暮らしの利便性の確保を図る区域として、都市拠点型居住ゾーン及び都市基盤型居住ゾーン以外の既存集落を位置付けます。

③ネットワークの形成

1) 広域交通軸

・道路

本市の強みである広域交通の拠点性を発揮する広域交通軸として、自動車専用道路である新名神高速道路、東名阪自動車道、伊勢自動車道、名阪国道、鈴鹿亀山道路（計画）及び国道である国道1号、国道306号を位置付けます。

・公共交通

新たな国土軸を形成するリニア中央新幹線の三重県駅の市内設置等を見据え、リニア中央新幹線を位置付けます。

2) 近隣市連携交通軸

・道路 【鈴鹿市との連携交通軸】

広域交通軸である国道1号、国道306号に加え、鈴鹿市へと伸びる既存路線の（主）亀山鈴鹿線、（主）四日市関線、（県）鈴鹿関線、（県）鈴鹿芸濃線及び（県）辺法寺加佐登停車場線を鈴鹿市との近隣市連携交通軸と位置付けます。また、フラワー道路についても、鈴鹿インターチェンジと産業拠点及び関地域をつなぐアクセス道路であることから、近隣市連携交通軸として位置付けます。

・道路 【津市との連携交通軸】

広域交通軸である国道1号、国道306号に加え、津市へと伸びる既存路線の（主）津関線、（主）亀山白山線、（県）亀山安濃線及び（県）鈴鹿芸濃線を津市との近隣市連携交通軸として位置付けます。

・道路 【伊賀市との連携交通軸】

広域交通軸である名阪国道を伊賀市との近隣市連携交通軸として位置付けます。

・公共交通

鉄道及び近隣市と連絡するバス路線を位置付けます。

3) 都市内幹線軸

・道路

ア 都市軸

都市拠点や都市拠点型居住ゾーンをつなぎ、亀山インターチェンジ及びJR関西本線の各駅を通過する（主）亀山白山線・（県）亀山城跡線（旧国道1号）及び国道1号の一部の区間を位置付けます。

イ 環状軸

都市拠点の利便性向上と市街地の円滑な交通処理を行う路線として、本市中心部を取り巻く市内環状道路（国道306号、（県）鈴鹿関線、（都）和賀白川線、（市）亀田小川線、（市）亀田川合線）を位置付けます。

ウ 東西交通軸

工業団地から亀山PAスマートインターチェンジ、市街地へのアクセス道となるとともに、関地域と亀山地域をつなぐ（都）西丸関線を位置付けます。

4) 地域連携交通軸

・道路

都市拠点と地域及び地域間をネットワークする路線として、国道25号（県管理）及び既存県道を位置付けます。

・公共交通

バス及びコミュニティバス、乗合タクシー及びタクシー並びに鉄道を位置付けます。

5) 都市機能ネットワーク

市民生活に必要な生活サービスのつながりとして、商業、医療、福祉、教育、行政等の都市機能のつながりを位置付けます。

【目標2】 都市の成長を生む土地利用の促進

目標である「都市の成長を生む土地利用の促進」を「④交通拠点性を生かした産業基盤の形成」として都市構造に展開し、構成要素を設定します。

④交通拠点性を生かした産業基盤の形成

1) 既存産業ゾーン

内陸型工業都市としての産業活力を確保・強化する区域として、工業を中心とする既存産業が立地する地域を位置付けます。

2) 新産業ゾーン

本市の産業の更なる活性化を図るため、新たな産業立地を促進する区域として、名阪亀山・関工業団地及び亀山・関テクノヒルズと一体的土地利用を図る範囲を位置付けます。

3) 鈴鹿亀山道路IC周辺利活用検討ゾーン

鈴鹿亀山道路の整備に伴い、新たな土地需要の発生が想定される区域として、鈴鹿亀山道路の川崎下庄線IC（仮称）の周辺を位置付けます。

4) 環状道路沿道活用ゾーン

環状軸が形成されることに伴い、新たな土地需要の発生が想定される区域として、環状軸の沿道を位置付けます。

【目標3】 近隣市とのつながりの確保

目標である「近隣市とのつながりの確保」を、⑤近隣都市とのネットワークの確保として都市構造に展開し、構成要素を設定します。

⑤近隣都市とのネットワークの確保

1) 近隣市連携交通軸（再掲）

・道路 【鈴鹿市との連携交通軸】

広域交通軸である国道1号、国道306号に加え、鈴鹿市へと伸びる既存路線の（主）亀山鈴鹿線、（主）四日市関線、（県）鈴鹿関線、（県）鈴鹿芸濃線及び（県）辺法寺加佐登停車場線を鈴鹿市との近隣市連携交通軸と位置付けます。また、フラワー道路

についても、鈴鹿インターチェンジと産業拠点及び関地域をつなぐアクセス道路であることから、近隣市連携交通軸として位置付けます。

・道路 【津市との連携交通軸】

広域交通軸である国道1号、国道306号に加え、津市へと伸びる既存路線の（主）津関線、（主）亀山白山線、（県）亀山安濃線及び（県）鈴鹿芸濃線を津市との近隣市連携交通軸として位置付けます。

・道路 【伊賀市との連携交通軸】

広域交通軸である名阪国道を伊賀市との近隣市連携交通軸として位置付けます。

・公共交通

鉄道及び近隣市と連絡するバス路線を位置付けます。

【連携を想定する近隣市の機能等】

- ①鈴鹿市・・・大型商業機能、高次医療機能
- ②津市・・・大型商業機能、高次医療機能、文化・教育機能
- ③伊賀市・・・観光・文化交流機能

【目標4】 都市の安全性の向上

目標である「都市の安全性の向上」を⑥災害被害の軽減・防止として都市構造に展開し、構成要素を設定します。

⑥災害被害の軽減・防止

1) 災害ハザードエリア

市内に分布する浸水想定区域や土砂災害（特別）警戒区域等の災害ハザードエリアを位置付けます。

【目標5】 都市の魅力の継承

目標である「都市の魅力の継承」を「⑦自然環境の保全・活用」「⑧歴史的風致の維持向上」として都市構造に展開し、それぞれ構成要素を設定します。

⑦自然環境の保全・活用

1) 鈴鹿川等源流域保全・活用ゾーン

豊かな自然環境や山並みといった自然環境を保全・活用する区域として、鈴鹿川等流域のうち関宿周辺地域及び居住地域を除く地域を位置付けます。

2) 自然共生ゾーン

市街地等周辺の自然環境を保全・活用する区域として、鈴鹿川等源流域保全・活用ゾーンを除く森林、農地や里山等を位置付けます。

3) 河川ゾーン

鈴鹿川、安楽川、椋川、加太川及び中ノ川など市内を流下する河川を位置付けます。

⑧歴史的風致の維持向上

1) 歴史軸

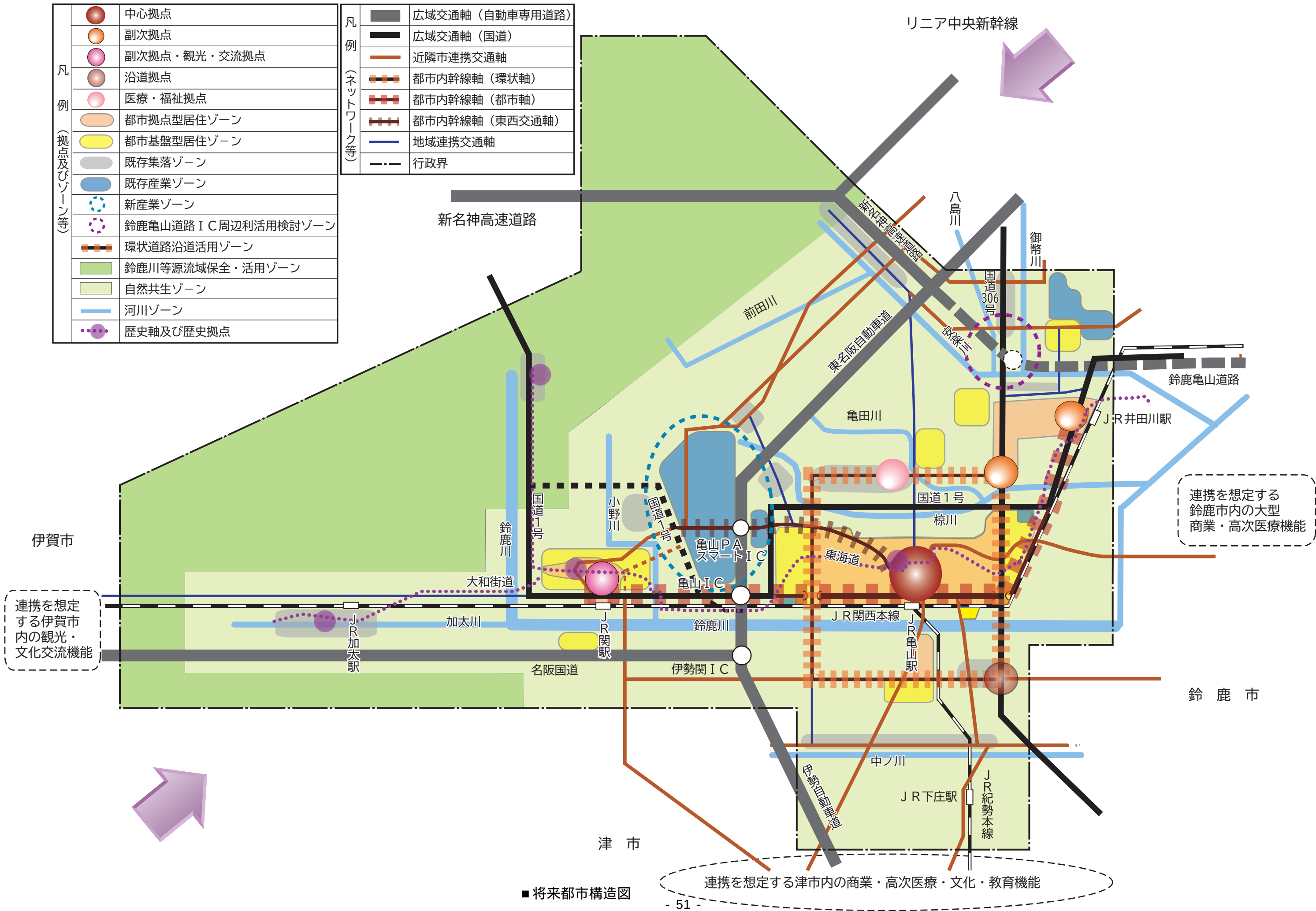
街道文化を受け継ぐ東海道、大和街道及びそれらの沿道を位置付けます。

2) 歴史拠点

東海道の宿場町である「坂下宿」「関宿」「亀山宿」及び大和街道の宿場町である「加太宿」を位置付けます。

凡例 (拠点及びゾーン等)		中心拠点
		副次拠点
		副次拠点・観光・交流拠点
		沿道拠点
		医療・福祉拠点
		都市拠点型居住ゾーン
		都市基盤型居住ゾーン
		既存集落ゾーン
		既存産業ゾーン
		新産業ゾーン
		鈴鹿亀山道路 I C 周辺活用検討ゾーン
		環状道路沿道活用ゾーン
		鈴鹿川等源流域保全・活用ゾーン
		自然共生ゾーン
		河川ゾーン
		歴史軸及び歴史拠点

凡例 (ネットワーク等)		広域交通軸 (自動車専用道路)
		広域交通軸 (国道)
		近隣市連携交通軸
		都市内幹線軸 (環状軸)
		都市内幹線軸 (都市軸)
		都市内幹線軸 (東西交通軸)
		地域連携交通軸
		行政界



■ 将来都市構造図

第8章 土地利用の方針

将来都市構造の具現化及び都市づくりの目標の達成に向け、次のとおり土地利用方針を定めます。

1 土地利用の基本的な考え方

コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりに向け、各拠点の特性に応じた適切な土地利用の促進を図るとともに、拠点周辺の既成市街地への居住の誘導を進めます。

また、既存の商業・産業の活性化に加え、新たな商業・産業需要を生活利便性の向上や、更なる都市の成長につなげるための土地利用の促進を図ります。

一方、都市計画区域内の用途地域の指定の無い地域（白地地域）での都市的土地利用が進行する中で、こうした動向を踏まえつつ、将来都市構造等との整合を図りながら、各地域の実情に合った適切な土地利用の促進を図るための土地利用制度について検討を進めます。

また、本市の魅力である豊かな自然環境や歴史文化の適切な保全・継承を図ります。

2 土地利用の区分

将来都市構造の具現化及び都市づくりの目標の達成に向け、土地利用の特性を基本に、土地利用の区分を以下のとおり整理します。

土地利用の区分	
都市的土地利用	拠点系土地利用
	中心拠点ゾーン
	副次拠点ゾーン、観光・交流拠点ゾーン
	沿道拠点ゾーン
	医療・福祉拠点ゾーン
	居住系土地利用
	都市拠点型居住ゾーン
	都市基盤型居住ゾーン
	既存集落ゾーン
	産業系土地利用
	既存産業ゾーン
	新産業ゾーン
	鈴鹿亀山道路 I C 周辺利活用検討ゾーン
	沿道型土地利用
	環状道路沿道活用ゾーン
	国道 1 号及び旧国道 1 号沿道活用ゾーン
	西丸関線沿道活用ゾーン
	自然的土地利用
	森林ゾーン
	農業ゾーン
	田園共生ゾーン

3 土地利用の方針

(1) 拠点系土地利用

①中心拠点ゾーン（ＪＲ亀山駅周辺）

本市の玄関口であるＪＲ亀山駅を中心に、（主）亀山白山線・（県）亀山城跡線（旧国道１号）沿道の商業施設や東町周辺の商業系施設等が立地する地区及びその周辺を位置付け、商業機能や集合住宅・戸建住宅などの居住機能、さらには、公共公益施設などが一体的に配置された活気ある市街地としての土地利用を促進します。

②副次拠点ゾーン、観光・交流拠点ゾーン（ＪＲ関駅周辺）

ＪＲ関駅周辺、関宿重要伝統的建造物群保存地区及び関支所周辺の公共施設が立地する地区を位置付け、地域を支える都市機能が配置された市街地としての土地利用を促進します。

また、関宿においては、歴史文化と定住環境が調和し交流と活力を生み出す地区として、居住人口の確保と来訪者満足度の向上に向けた土地利用を促進します。

③副次拠点ゾーン（ＪＲ井田川駅周辺及び国道３０６号沿道）

ＪＲ井田川駅周辺及び井田川地域の住宅団地に隣接する国道３０６号沿道を位置付け、既存の商業施設や沿道サービス施設の維持・更新を図るとともに、市民の日常生活を支える商業施設等の立地を促進することで、利便性の高い市街地としての土地利用を促進します。

④沿道拠点ゾーン

広域幹線軸（国道３０６号）と都市内幹線軸（（県）鈴鹿関線）が交差する管内地区周辺を位置付け、交通利便性を生かした商業施設や沿道サービス施設等の立地を促進し、商工近接による広域的な集客力の強化と働く場の創出等に向けた土地利用を促進します。

⑤医療・福祉拠点ゾーン

総合保健福祉センター（あいあい）や医療センター等の医療・福祉施設が立地する地区とその周辺の居住地等を位置付け、医療・福祉サービス機能が集積するとともに、こうした機能と居住地が近接し安心して健康に暮らすことができる市街地としての土地利用を促進します。

(2) 居住系土地利用

①都市拠点型居住ゾーン

ＪＲ亀山駅・ＪＲ関駅・ＪＲ井田川駅を中心とする、既存の都市基盤が整った都市拠点周辺の既成市街地を位置付け、都市拠点の魅力の向上や良好な居住環境の確保により、人口密度の維持・向上を図ります。

②都市基盤型居住ゾーン

都市拠点型居住ゾーン以外の用途地域（工業地域、工業専用地域を除く。）が指定された区域を位置付け、公共交通ネットワークを含む既存の都市基盤を活用した居住環境の維持を図ります。

③既存集落ゾーン

都市拠点型居住ゾーン及び都市基盤型居住ゾーン以外で、一定のまとまりのある既存集落を位置付け、地域の特色や風土を生かし、周辺の農地及び農山村環境の保全を図りつつ、地区コミュニティ施設等の拠点性を強化し、既存の集落地を中心に集約した生活空間を確保することで、定住環境の維持に努めます。

（３）産業系土地利用

①既存産業ゾーン

名阪亀山・関工業団地や亀山・関テクノヒルズ、工業系用途地域が指定された区域等を位置付け、本市の交通拠点性を生かし多様な産業の立地や、既存企業の維持・事業拡張等により活発な産業活動を支える土地利用を促進します。

②新産業ゾーン

名阪亀山・関工業団地や亀山・関テクノヒルズに隣接し、一体的に広域交通網の結節点としての強みを生かすことのできる区域を位置付け、一層の産業集積を図る地域として、ＡＩ・半導体等の次世代産業などの新たな産業基盤の確保に向けた土地利用を促進します。

③鈴鹿亀山道路ＩＣ周辺利活用検討ゾーン

鈴鹿亀山道路の川崎下庄線ＩＣ（仮称）の設置が予定される区域及びその周辺を位置付け、周辺の土地利用との調整を図りながら、交通拠点性の更なる向上を生かした新たな土地利用について検討を進めます。

（４）沿道型土地利用

①環状道路沿道活用ゾーン

国道３０６号、（県）鈴鹿関線、（都）和賀白川線、（市）亀田小川線、（市）亀田川合線で構成する環状軸の沿道を位置付け、道路ネットワークを生かした沿道サービス施設の立地など、沿道環境に応じた適正な土地利用を促進します。

i 環状道路（東）・・・国道３０６号沿道

幹線道路である国道３０６号の機能を生かし、副次拠点や沿道拠点を中心に、市民の利便性を高める商業施設や沿道サービス施設等の立地を促進します。

ii 環状道路（南）・・・（県）鈴鹿関線

関インターチェンジから市内や近隣市へ向けた交通の利便性が高い路線として、物流系土地利用や沿道サービス施設等の誘導を検討します。

iii 環状道路（西）・・・（都）和賀白川線

沿道に未利用地が多く存在する路線として、沿道環境を生かしつつ、市営住宅である住山住宅及びその周辺の一団の土地の有効活用を検討します。

iv 環状道路（北）・・・（市）亀田小川線、（市）亀田川合線

医療・福祉拠点が含まれる路線として、ふさわしい沿道の土地利用の在り方を検討します。

②国道1号及び旧国道1号沿道活用ゾーン

国道1号及び旧国道1号（（主）亀山白山線・（県）亀山城址線）の沿道を位置付け、市内の都市拠点や都市拠点型居住ゾーンをつなぎ、既存の商業集積地及びインターチェンジ、鉄道駅など市内の拠点を通過する都市内ネットワークの主軸として、沿道サービス施設の立地など、沿道環境に即した適切な土地利用を促進します。

③西丸関線沿道活用ゾーン

亀山PAスマートインターチェンジから広域交通軸である国道1号への良好なアクセス機能を有し、関地区と亀山地区をつなぐ（都）西丸関線の一部（（県）亀山関線の一部・（県）白木西町線の一部・（市）野村布気線の沿道）を位置付け、交通拠点性を生かした産業の立地に向けた土地利用を検討します。

（５）自然的土地利用

①森林ゾーン

保安林区域や地域森林計画対象民有林区域、自然公園区域（特別区域）を位置付け、鈴鹿川等の源流域として、豊かな自然環境や山並みといった自然景観を保全するとともに、都市の暮らしを支える水道水源や、本市の魅力を高める観光資源としての活用を図ります。

②農業ゾーン

市内の農用地区域等を位置付け、農業生産を支えるとともに、多面的機能を有する地域資源として保全を図ります。

③田園共生ゾーン

都市的土地利用を図る区域、自然的土地利用を図る①森林ゾーン及び②農業ゾーンを除く区域を位置付け、居住と農地や自然環境が共生する土地利用を促進します。

凡例

-  行政界
-  都市計画区域界
-  用途地域界
-  鉄道駅
-  鉄道路線
-  幹線道路
-  鈴鹿亀山道路予定ルート
-  河川

拠点系土地利用

-  中心拠点ゾーン
-  副次拠点ゾーン
-  副次拠点ゾーン・観光・交流拠点ゾーン
-  沿道拠点ゾーン
-  医療・福祉拠点ゾーン

居住系土地利用

-  都市拠点型居住ゾーン
-  都市基盤型居住ゾーン
-  既存集落ゾーン

産業系土地利用

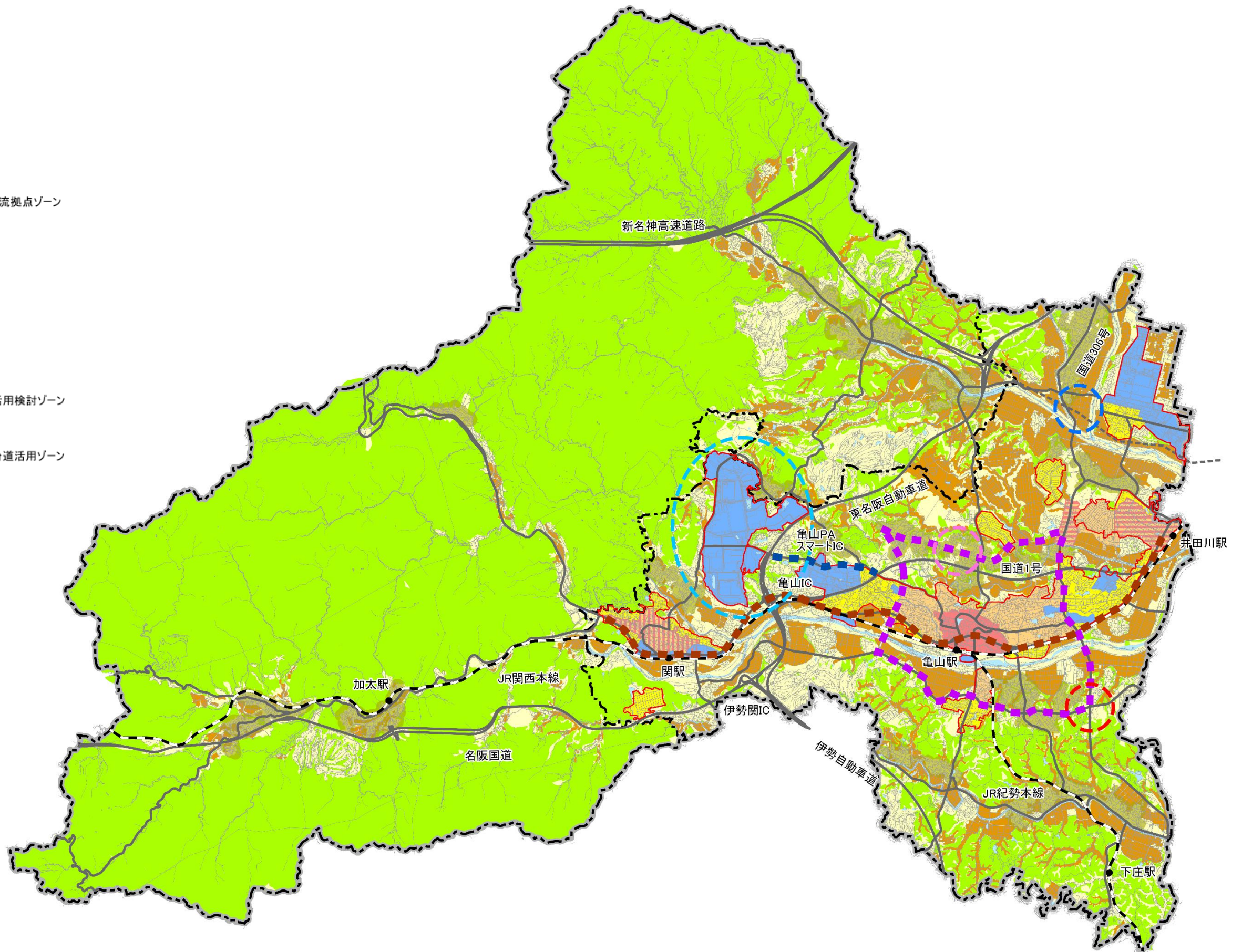
-  既存産業ゾーン
-  新産業ゾーン
-  鈴鹿亀山道路IC周辺活用検討ゾーン

沿道型土地利用

-  環状道路沿道活用ゾーン
-  国道1号及び旧国道1号沿道活用ゾーン
-  西丸関線沿道活用ゾーン

自然的土地利用

-  森林ゾーン
-  農業ゾーン
-  田園共生ゾーン

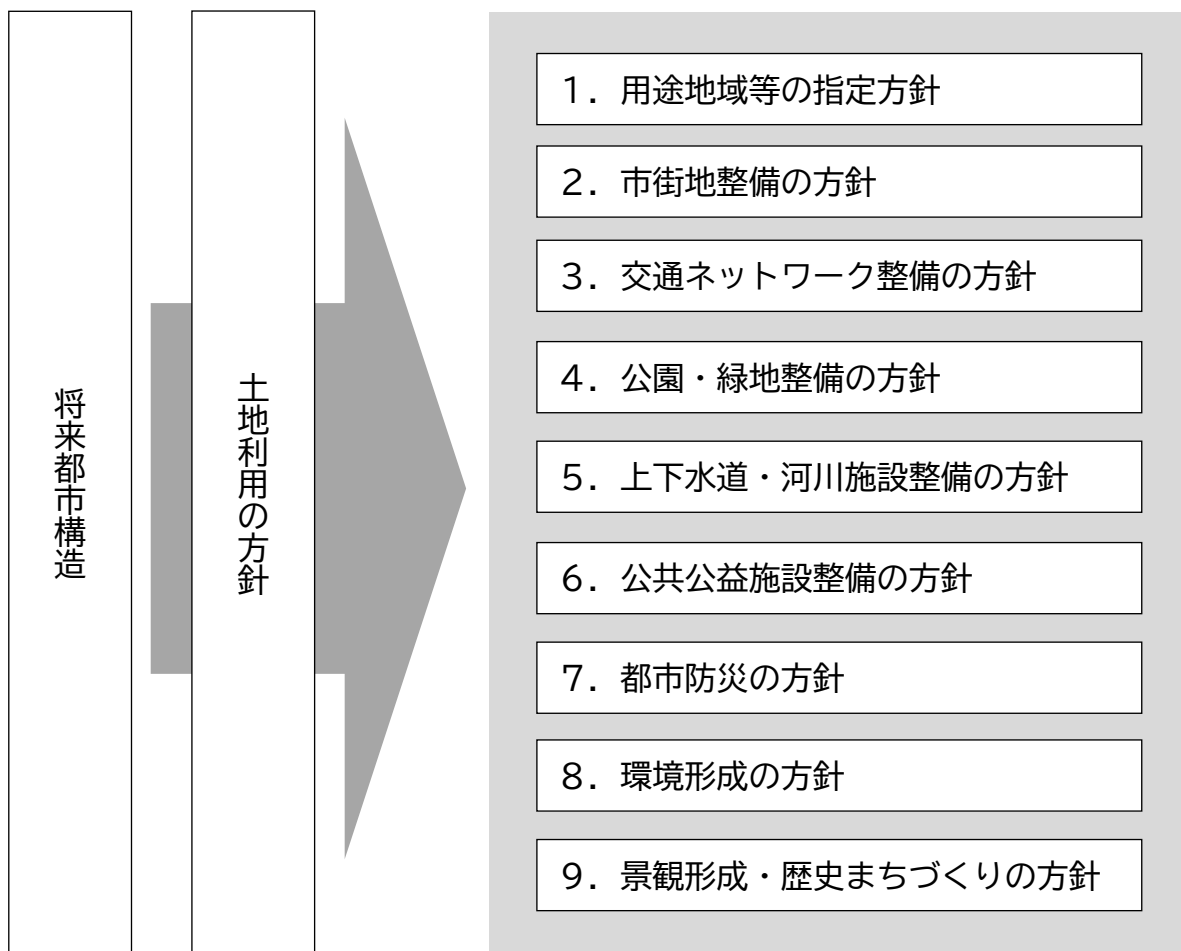


■ 土地利用方針図

第9章 都市づくりの方針

将来都市構造の具現化及び都市づくりの目標の達成に向け、都市を構成する分野ごとに整備方針を示します。

【都市づくりの方針】



1 用途地域等の指定方針

土地利用の方針に即した土地利用の促進を図るため、次の考え方に基づき用途地域等の指定方針を設定します。

- (1) 拠点及びまとまりのある居住地の形成に向けた土地利用の促進
- (2) 用途地域と土地利用現況との不整合の解消
- (3) 土地利用形態の混在する地域における適切な土地利用の促進
- (4) 新たな土地需要を都市活力につなげる土地利用の実現
- (5) 土地利用規制と誘導の検討

2 市街地整備の方針

各都市拠点の特性に応じた都市機能の確保・誘導等による利便性が高く魅力的な都市拠点の形成、暮らしやすい居住地の形成及び都市の成長を生み出し、暮らしを支える産業基盤の形成に向けた市街地整備を図ります。

(1) 都市拠点

中心拠点ゾーン

- ・新庁舎の整備や鈴鹿川の河川空間を活用したにぎわいづくり等と連携した面的整備の推進
- ・東町周辺地域における空き店舗の活用促進や事業承継による新陳代謝の促進

副次拠点ゾーン（ＪＲ関駅周辺）

- ・商業機能をはじめとする都市機能の維持・確保
- ・関宿重要伝統的建造物群保存地区の保存・活用及び地域住民と連携した空き家の利活用に向けた仕組みづくり
- ・地域住民の意向を踏まえた関宿周辺の道路整備の検討
- ・まちづくり観光の推進及び関宿周辺の将来ビジョンを共有し多様な主体が主体的に連携してまちづくりに取り組むための仕組みづくりの検討

副次拠点ゾーン（ＪＲ井田川駅周辺及び国道３０６号沿道）

- ・国道３０６号沿道における沿道サービス施設や生活利便施設の誘導
- ・ＪＲ井田川駅周辺及び住宅団地における都市機能の維持

(2) 居住地

- ・住宅が密集する既成市街地における狭あい道路の解消
- ・地域や関係団体等と連携した空き家の利活用や適正管理等の促進
- ・都市拠点型居住ゾーンにおける空き家・空き地・低未利用地の有効活用や中古住宅等の不動産流通の促進及びそれぞれのエリアの持つ魅力や特色を生かした居住誘導
- ・都市基盤型居住ゾーンにおける居住環境の維持やコミュニティの確保

(3) 産業基盤

- ・産業活動基盤の維持・保全、及び多様な産業集積の促進
- ・名阪亀山・関工業団地や亀山・関テクノヒルズ周辺における産業基盤の確保
- ・川崎下庄線ＩＣ（仮称）周辺における土地利用方針の検討
- ・環状道路沿道における必要な産業基盤の確保

3 交通ネットワーク整備の方針

広域交通網の強化や、都市機能が集約された都市拠点と周辺地域を結ぶネットワークの確保に加え、安全確保も含めた道路網の整備・維持管理、地域公共交通の充実などによる交通体系の確立及び交通施設の整備を図ります。

■道路

- (1) 広域交通機能の強化による交通拠点性の更なる向上
- (2) 近隣市との連携強化のための交通網整備
- (3) 幹線道路の整備と新たな道路骨格の形成
- (4) 安心して利用できる都市内道路の充実
- (5) 安全な歩行空間等の確保
- (6) 道路の適切な維持管理

■公共交通

- (1) 公共交通ネットワークの強化
- (2) 近隣市と接続する公共交通網の維持確保
- (3) リニア中央新幹線による新たなネットワークの形成

4 公園・緑地整備の方針

公園や緑地は、市民の憩いの場や地域活動の拠点として利用されていることから、地域のニーズを反映した公園施設の整備や緑地の利活用等を通じて、更なる利便性の向上と安全性の確保を図ります。

(1) 公園の整備等

総合公園

- ・適切な維持管理及び利用者ニーズ等を踏まえた施設整備（亀山公園）
- ・県との連携による公園環境の維持向上の促進（県営亀山サンシャインパーク）

地区公園

- ・運動施設をはじめとする各種施設の機能向上及び避難所や避難地等としての防災機能の確保（西野公園及び東野公園）

街区公園

- ・適切な維持管理と地域等の参画による維持管理の促進
- ・利用者ニーズに合わせた公園再編に向けた検討

自然公園

- ・関係団体等と連携した施設の利用促進（亀山里山公園及び亀山森林公園）

その他の公園

- ・地域住民の憩いの場としての公園環境の維持（のぼのの森公園）

(2) 緑地の保全・活用

- ・安心して快適に緑地を利用できる環境づくり
- ・公共空間における緑化の推進
- ・自然環境や良好な水辺環境の維持等に配慮した斜面緑地の保全

5 上下水道・河川施設整備の方針

人口減少等の影響による給水人口や水需要の減少、施設の老朽化、大規模自然災害への対策など、事業を取り巻く環境の変化に対応しながら、安全でおいしい水の安定供給と生活排水処理の普及促進に向けた施設整備を図ります。

また、河川については、環境、景観、防災等において重要な位置付けを有する都市の重要な構成要素であり、防災対策を推進するとともに、自然との共生に配慮した利活用を検討します。

(1) 上水道施設の整備等

- ・老朽化した管路の計画的な更新
- ・「安全でおいしい水」を安定して確保できる体制の確保
- ・上水道施設のデジタル化やA I技術等の活用及び省エネルギー機器等の積極的な導入
- ・新たな産業基盤の整備や企業動向等に応じた工業用の水の確保
- ・上水道の急所施設や基幹管路の耐震化及び施設の浸水対策の推進

(2) 下水道施設の整備等

- ・公共下水道の普及に向けた計画的な管路整備
- ・農業集落排水処理施設の適切な維持管理
- ・公共下水道及び農業集落排水の区域外における合併処理浄化槽の設置促進
- ・長期的な視点による下水道施設管理の最適化
- ・ウォーターPPP等の手法を活用した民間事業者との連携による下水道施設の維持管理

(3) 河川施設の整備等

- ・国及び県と連携した河川整備と維持管理の促進
- ・鈴鹿川の河川空間とその周辺の一体的な整備の推進

6 公共公益施設整備の方針

人口減少や少子高齢化が進行し、地域社会の構造や市民ニーズが変わりつつある中、市民の生活を支える都市基盤である公共公益施設の持続可能な施設運営を推進するとともに、市民生活を支える都市基盤として、各種機能の確保を図ります。

(1) 市庁舎の整備等

- ・建設地や最適な整備手法、現本庁舎等の施設や跡地の有効活用策の検討
- ・新庁舎整備を見据えた行政手続きのオンライン化

(2) 子育て関連施設の整備等

- ・認定こども園を基本とした就学前教育・保育施設の再編
- ・子どもが安全に過ごせる環境整備
- ・学校施設の計画的かつ効果的な長寿命化改修の推進

(3) 保健・福祉・医療施設の整備等

- ・新庁舎の整備と併せた次期施設の在り方の検討（総合保健福祉センター）
- ・経営強化プランに基づく施設・設備の最適化（医療センター）

(4) 廃棄物処理施設の整備等

- ・次期ごみ処理施設整備の推進
- ・施設の強靱化と主要な設備・機器の計画的な更新

(5) 地区コミュニティセンター等の利便性の確保

- ・地域活動の拠点施設としての適切な維持管理

(6) バリアフリー化への対応

- ・三重県ユニバーサルデザインのまちづくり推進条例の基準に適合した施設整備
- ・新たな施設整備や施設改修におけるユニバーサルデザインの導入

7 都市防災の方針

南海トラフ地震発生の切迫性の高い状態に加え、近年の気候変動に伴う風水害の頻発化・激甚化により、災害リスクが増大していることから、多様な大規模自然災害で想定されるリスクの状況を踏まえた、災害に強い都市づくりを進めます。

- (1) しなやかな都市構造の形成
- (2) 住宅・建築物や公共施設等の安全性の向上
- (3) 浸水対策の推進
- (4) 土砂災害対策の推進
- (5) 復興まちづくりの推進

8 環境形成の方針

鈴鹿川等源流域をはじめとする森林や河川、農地、里地里山などの自然環境には、様々な動植物が互いに関わり合いながら生息しており、こうした生物多様性によって保たれる自然環境は、市民の安全で快適な暮らしを支える重要な基盤となっています。

このため、森林や農地等の保全と活用等によって生物多様性の回復を図るネイチャーポジティブなまちづくりに向けた取組を進めます。

また、地球温暖化の原因となっている温室効果ガス排出量の削減のため、都市の集約化や森林の保全など、都市の脱炭素化に向けた取組を進めます。

- (1) 豊かな自然環境の保全と活用
- (2) 里山・農地の保全
- (3) 生物多様性の保全
- (4) 都市の脱炭素化に向けた取組の推進

9 景観形成・歴史まちづくりの方針

本市は、雄大な自然を背景として多くの歴史・文化を感じることでできる歴史的町並みや農村集落、近世の発展とともに生まれた市街地や住宅地などが人々の営みとともに各地域にまとまりのある景観を形成しています。

また、街道のまちとしての歴史を持ち、関宿重要伝統的建造物群保存地区をはじめとする東海道やその沿道に特色ある歴史文化資産が存在しており、こうした本市固有の景観や歴史的風致は都市の基盤や魅力を支えていることから、次世代に継承できるよう、亀山市景観計画及び歴史的風致維持向上計画に基づく取組を推進します。

- (1) 歴史・文化と調和した市の顔として魅力ある市街地景観の形成
- (2) 集落と農地が一体となったまとまりある景観の保全・形成
- (3) 雄大な自然景観の保全
- (4) 歴史的風致の維持・向上

第10章 地域づくりの方針

本計画の実効性をより高めるため、各地域における地域づくりの方向性を明らかにするとともに、その実現に向けた各地域の計画づくりと地域づくりの推進に向けた方針を示します。

1 地域づくりの基本的な考え方

本計画の実効性をより高めるためには、地域固有の歴史・自然、土地利用、都市機能の状況やコミュニティの在り方などの実情を踏まえ、各地域に合った、よりきめ細かな地域づくりを進める必要があります。

そのため、本計画における都市づくりの理念や目標、将来都市構造の実現に向けて、地域ごとの特性や地域の将来像及び地域づくりの方向性等を明らかにするとともに、その実現に向けた各地域における計画づくりに地域とともに取り組みます。

2 地域づくりの方向性

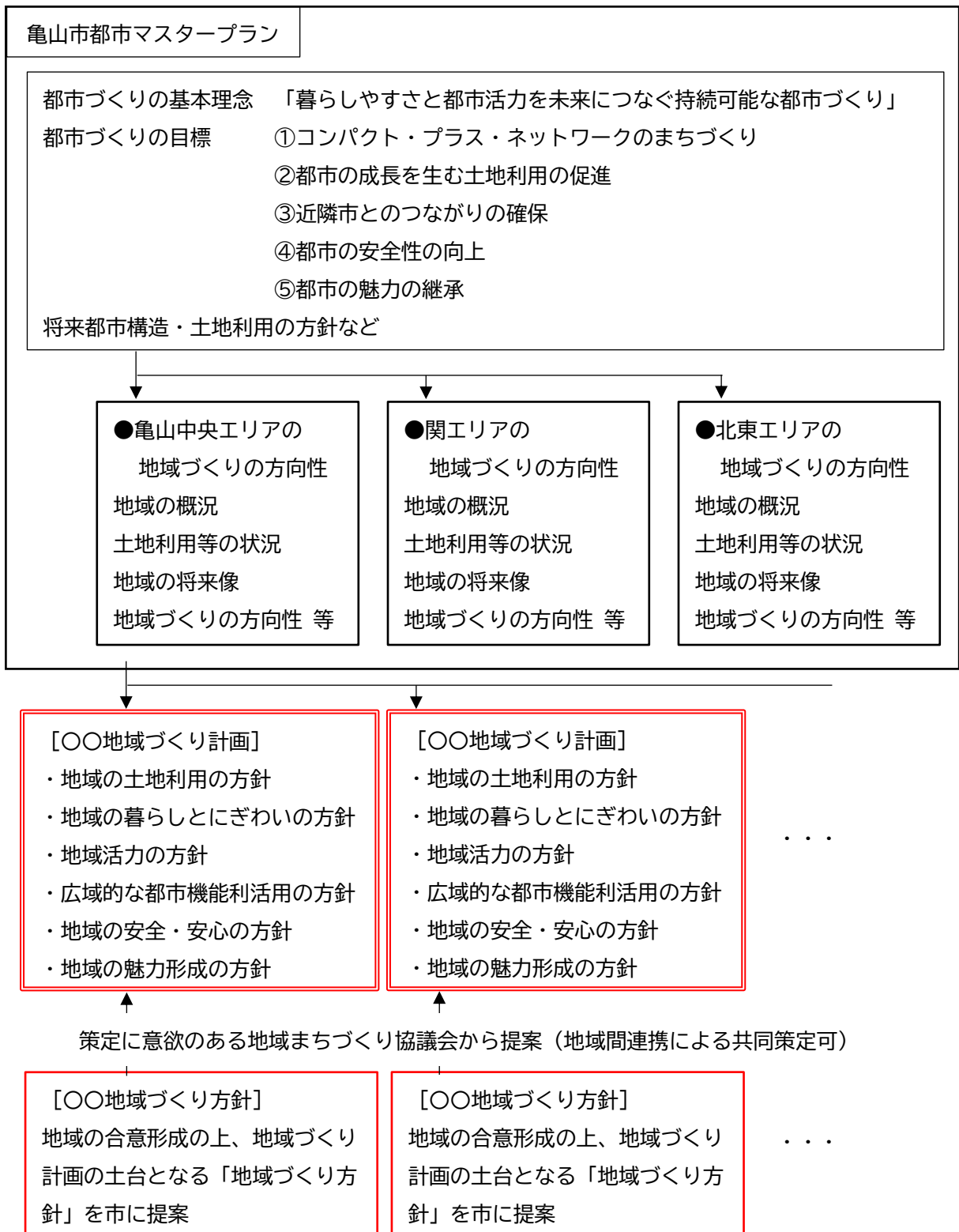
中学校区のエリアを基本として地域の概況や土地利用等の状況などを整理した上で、各地域の将来像、地域づくりの方向性などを設定します。



3 地域づくり計画の策定について

本計画における都市づくりの基本理念、目標や地域づくりの方向性に基づく地域づくりを進めるため、本計画の将来都市構造や土地利用方針及び目標に対応した各地域における地域づくりに関する計画（以下「地域づくり計画」といいます。）の策定に地域とともに取り組みます。

■地域づくり計画の位置付け



第 1 1 章 計画の推進と管理

1 計画の推進

- ・ 多様な主体との連携による都市づくり
- ・ デジタル技術を活用した都市づくり

2 計画の管理

- ・ P D C A サイクルによる計画管理