

提出された意見とそれに対する市の考え方及び修正点

NO.	該当ページ	項目	意見の要点	市の考え方
				修正点
1	—	—	JR井田川駅周辺を「にぎわいエリア」と位置づけ、「地域交通」、「地産・地消」の拠点及び「歴史資源を活かしたおもてなし観光の窓口」として展開する。 また、県道鈴鹿亀山線をJR関西本線を越える新たな幹線道路として位置づけ、近隣都市との連携を強固なものとする。	<p>都市マスタープランの「にぎわいエリア」の位置づけについては、上位計画である総合計画の土地利用構想に基づき設定をしていることから、亀山駅及び関駅周辺としています。なお、JR井田川駅については、新たな市街地として機能性の高い生活空間として副次的市街地に位置づけるとともに、公共交通ネットワークの結節点としても位置づけています。</p> <p>また、県道鈴鹿亀山線については、鈴鹿市との連携軸として重要な道路網であると示しており、既存道路の機能強化を促進します。</p>
				修正なし。
2	P. 28	第3章 3-2 2	歴史文化の継承に次の項目を追加する。 ◇歴史資産を活かしたおもてなし観光<ヤマトタケルの尊御陵とのぼの森、峯城跡、坂本柵田>周辺整備と資料の磨き上げをするとともに各種資源を結んだ観光・ウォーキングルートを地域と連携して開発する。	<p>歴史軸及び歴史拠点については、歴史的資源の保全・活用を図る上で中心となるものとして、城下町と宿場町を示していますが、日本武尊御陵や坂本柵田なども重要な歴史的資源であり、そういったものを保全・活用していく考えです。</p> <p>なお、各地域固有の取り組みについては、今後策定する地域別構想において検討していきます。</p>
				修正なし。

NO.	該当ページ	項目	意見の要点	市の考え方	
				修正点	
3	P. 28	第3章 3-2 3 (1) 1)	<p>①にぎわいエリアに次の項目を追加する。</p> <p>◆JR井田川駅周辺地区 本地区は近隣市である鈴鹿市の大型商業施設や高次都市機能との結節地点として交流が促進できる環境を整備します。</p>	<p>都市マスタープランの「にぎわいエリア」の位置づけについては、上位計画である総合計画の土地利用構想に基づき設定をしていることから、亀山駅及び関駅周辺としています。なお、JR井田川駅については、新たな市街地として機能性の高い生活空間として副次的市街地に位置づけるとともに、公共交通ネットワークの結節点としても位置づけています。</p> <p>また、鈴鹿市との連携については、亀山白山線（旧国道1号）及び国道1号を主軸として示しており、JR井田川駅周辺地区については、結節点の1つであると考えております。</p>	修正なし。
4	P. 35	第3章 3-2 3 (3) 1)	<p>②近隣市連携交通網 ◆鈴鹿市との連携軸（道路）に次の下線の文章を追加する。</p> <p>都市内幹線軸である亀山白山線・亀山城跡線（旧国道1号）及び国道1号を鈴鹿市へのアクセスのための主軸とし、その主軸から鈴鹿市へ<u>JR関西本線を</u>超え鈴鹿市側と結ぶ幹線道路を整備するとともに、既存路線の国道1号・・・</p>	<p>鈴鹿市との連携軸については、既存路線である国道1号や亀山鈴鹿線、鈴鹿関線の機能強化を促進する考えです。</p>	修正なし。

NO.	該当ページ	項目	意見の要点	市の考え方
				修正点
5	P. 36	第3章 3-2 3 (3) 1)	<p>「④地域連携交通網」を削除して、「2) 地域公共交通としてのバス路線整備」へ修正して次の文章を追加する。</p> <p>2) 地域公共交通としてのバス路線整備 市内の交通網を都市機能集約拠点（JR亀山駅・井田川駅）と都市ゾーンを連携して利便性を追及する基幹軸として、一方、地域を中心として福祉を目的とする地域連携軸に区分してネットワークを構築する。 なお、交通網の構築にあたっては、あらゆる方式を大胆に駆使するとともに利用者である地域の方々と徹底的に議論する。 また、近隣市のコミュニティバスとの連携も検討する。</p>	<p>バス交通については、交通ネットワークの1つであり、道路網や鉄道等の公共交通と一体となりネットワークを構築していくものと考えております。なお、バス交通については、P. 58の2) 公共交通機関において、地域ネットワーク確立のため、現行バス交通の評価を行い、地域とともに公共交通ネットワークの確立に努める考えを示しています。</p> <p>修正なし。</p>
6	P. 37	第3章 3-2 3	<p>「地域公共交通としてのバス路線整備」を主要項目に格上げする。</p> <p>1) 交通ネットワーク軸の整備から分離して、2) 地域公共交通としてのバス路線整備として新規立ち上げる。 高齢化の進展に伴ない地域における「移動困難者」問題は日常生活に関わる深刻な問題になりつつある。JR井田川駅前整備とともにバス路線を福祉バスと基幹バスにすみわけをしながら相互に連携をとる方策を地域とともに検討する。</p>	<p>バス交通については、交通ネットワークの1つであり、道路網や鉄道等の公共交通と一体となりネットワークを構築していくものと考えております。なお、バス交通については、P. 58の2) 公共交通機関において、地域ネットワーク確立のため、現行バス交通の評価を行い、地域とともに公共交通ネットワークの確立に努める考えを示しています。</p> <p>修正なし。</p>

NO.	該当ページ	項目	意見の要点	市の考え方
				修正点
7	P. 44	第3章 3-3 1 (2) 1)	<p>「②にぎわいエリア（JR関駅周辺地区）」につづいて次の項目を追加する。</p> <p>③にぎわいエリア（JR井田川駅周辺地区） 亀山市にとって鈴鹿市は経済的にも行政的にも密接な関係にある（将来的には合併のパートナー）、とくに当地区は町村合併までは「井田川村」として共存していた。しかし、行政の境界上から社会的インフラ整備の遅れとJR関西本線は両市を分断する大きな壁となっていた。</p> <p>幸いにも井田川駅前整備に見通しが立ち、井田川駅は公共交通の拠点として蘇ることが期待できる。そのような状況からJR関西本線を跨ぎ県道亀山鈴鹿線を整備することによって高次医療施設との距離感を無くす、とともに井田川駅東に駅のインフラ整備と商業施設の誘致を図りたい。</p> <p>また、整備された駅前広場・駅待合室を活用して歴史資産を活かした観光案内や旅人の休憩施設として活用する、とともに農産物の直売で生産者と消費者の交流が図られることを期待する。</p>	<p>都市マスタープランの「にぎわいエリア」の位置づけについては、上位計画である総合計画の土地利用構想に基づき設定をしていることから、亀山駅及び関駅周辺としています。なお、JR井田川駅については、新たな市街地として機能性の高い生活空間として副次的市街地に位置づけるとともに、公共交通ネットワークの結節点としても位置づけています。</p> <p>また、県道鈴鹿亀山線については、鈴鹿市との連携軸として重要な道路網であると示しており、既存道路の機能強化を促進します。</p> <p>JR井田川駅については、駅前の整備を推進する考えを示しており、機能性の向上を図りたいと考えております。なお、JR井田川駅東へのインフラ整備や商業施設の誘致については、現在のところ整備等の考えはありません。</p>
				修正なし。

NO.	該当ページ	項目	意見の要点	市の考え方
				修正点
8	—	—	まちづくりのコンセプトとして、自然環境や人的環境、地域性を考慮すべきものと思いますが、それらの条件が北東部については加味されず、市の将来のマスタープランとして記述が希薄ではないか。	<p>北東部地域には、鈴鹿川や安楽川、棕川が流れるとともに、農地や樹林地が広がるなど自然環境が豊かな地域であると考えております。また、かんこ踊りなどの伝統文化も継承されています。このような自然環境や歴史的風致を後世に継承することが重要であることから、継承する都市構造の要素として、地域特性と歴史文化の継承を示しています。</p> <p>また、JR井田川駅周辺については、住宅団地を中心とした新たな市街地として機能性の高い生活空間を形成する考えを示しています。</p>
				修正なし。
9	—	—	①市の人口重心が北東部にあることが軽視されていないか。	<p>北東部地域については、人口が特に増加している地域であり、新たな市街地としての可能性や支所機能の整備について検討する考えを示しています。</p>
				修正なし。
10	—	—	②JR井田川駅を核とした市の東の玄関としての位置付けが弱く、未整備で東の玄関の体をなしていない。	<p>JR井田川駅については、公共交通の利用促進や利便性向上のため、駅前整備を推進します。</p>
				修正なし。

NO.	該当ページ	項目	意見の要点	市の考え方
				修正点
11	—	—	③JR井田川駅は、東海道の市の入口であり、能褒野神社、日本武尊御陵、峰城跡、棚田、鶏足山、鈴鹿山系等史蹟等への入口でもあるが、マスタープランには記述が弱い。	<p>P. 70の4. 景観まちづくりの方針において、(5)歴史的風致維持向上計画の推進の考えを示しており、旧東海道を一体的に捉えたまちづくりを推進します。また、(2)景観形成の考え方において、各地域に広がる自然景観や歴史的景観を活かした景観まちづくりを推進する考えを示しております。</p> <p>このような景観まちづくりの推進にあたっての利便性向上には、P. 37においてJR井田川駅等の鉄道駅や各地域をつなぐ公共交通ネットワークが必要である考えを示しています。</p>
				修正なし。
12	—	—	みどり町からみずきが丘の集合住宅地は、近隣市町から名古屋までのベッドタウンとなっているが、ベッドタウンとしての住環境が整備されていない。	<p>P. 33において、JR井田川駅周辺の市街地は、住宅団地を中心とした新たな市街地として機能性の高い生活空間の形成を図っていく考えを示しています。</p>
				修正なし。
13	—	—	①アクセスの問題で、基幹バス及びコミュニティバスが不十分であり、住民との生活とマッチしていない。朝夕は通勤、通学生の送迎でJR井田川駅は常に大混雑し、危険である。通勤、通学のミニバスと医療機関、商店街、市役所、あいあい等の基幹バスを組織し住民の利便性を考慮する必要がある。	<p>バス交通については、P. 58の2) 公共交通機関において、地域ネットワーク確立のため、現行バス交通の評価を行い、地域とともに公共交通ネットワークの確立に努める考えを示しています。</p>
				修正なし。

NO.	該当ページ	項目	意見の要点	市の考え方
				修正点
14	—	—	②北東部に住民のためのレク施設、スポーツ施設が必要である。(東野公園は連日いっぱい自由に使えない現状)テニス、水泳、野球、卓球、サッカー、バトミントン、バレー等多様なスポーツ施設の充実が必要。	<p>運動施設については、西野公園、東野公園に加え、関B&G海洋センター及び関総合スポーツ公園などの既存施設の機能向上を図ります。</p> <p>修正なし。</p>
15	—	—	③保育園、幼稚園、学校等教育施設の充実。かつての亀山らしい亀山の教育の再現による住民の定住を図る必要がある。中学、高校になると転出が目立つ。	<p>P. 66において、子育てに関する施設について、周辺環境や利用者ニーズ、小学校区などを考慮した施設配置の検討を示しており、その他の子育て施策とあわせた施策の実現により、亀山らしい教育の実現が図られるものと考えております。</p> <p>修正なし。</p>
16	—	—	④バスやレク施設、保育園、幼稚園、学校施設等教育施設の充実により、JR井田川駅を核にした「にぎわいゾーン」の指定が必要である。	<p>都市マスタープランの「にぎわいエリア」の位置づけについては、上位計画である総合計画の土地利用構想に基づき設定をしていることから、亀山駅及び関駅周辺としています。なお、JR井田川駅については、新たな市街地として機能性の高い生活空間として副次的市街地に位置づけるとともに、公共交通ネットワークの結節点としても位置づけています。</p> <p>修正なし。</p>
17	—	—	⑤北東部には住宅地の高齢化や住宅密集地と言う状況から、支所の設置、東分署の設置、交番署の設置による安心・安全のまちづくりが必要である。	<p>北東部地域については、人口が特に増加している地域であり、新たな市街地としての可能性や支所機能の整備について検討する考えを示しています。</p> <p>修正なし。</p>

NO.	該当ページ	項目	意見の要点	市の考え方
				修正点
18	—	—	⑥旧国道1号、JR関西本線で市内から鈴鹿への幹線道路が遮断されている。救急用のためにも一本は立体交差による幹線道路の確保が必要であり、隣接市との連携、ネットワーク化が必要である。	<p>鈴鹿市との連携軸については、既存路線である国道1号や亀山鈴鹿線、鈴鹿関線の機能強化を促進する考えです。</p> <p>修正なし。</p>
19	—	—	⑦北東部は住宅密集地だけに、災害に備えた仮設住宅建設の可能な防災公園が是非必要である。	<p>都市防災については、都市づくりのために重要であると考えております。</p> <p>そこで、P.73において市街地における公園や幹線道路等の防災オープンスペースの確保を図る考えを示しています。</p> <p>修正なし。</p>
20	—	—	⑧鈴鹿川堤防道路の拡幅やJR井田川駅裏の開発を今の段階で計画立案しておく必要がある。	<p>JR井田川駅については、駅前の整備を推進する考えを示しており、機能性の向上を図りたいと考えております。なお、JR井田川駅東へのインフラ整備や商業施設の誘致については、現在のところ整備等の考えはありません。</p> <p>修正なし。</p>

NO.	該当ページ	項目	意見の要点	市の考え方
				修正点
21	P. 61	第3章 3-3 2	<p>(2) 憩いの場整備の方針に「観音山公園の活用を図る」と在りましたが、観音山、筆捨て、関富士、明星ヶ岳の南側一帯を大きな公園として、活用して観光客を誘致すれば観光地として発展すると思いません。今町並みの観光客は2-3時間しか関に滞在しないと聞いておりますが、1日又はロッジに泊まり長時間滞在する様になると思えます。それは紅葉樹、花の咲く木、美しい実のなる木、〔南天など〕低木として、皐月、アジサイ、万リョウ、ロウバイ、草花として、水仙、ゆり、ホタル袋、などを、川沿い、林道沿い、又各所には配植し高木の下には、低木、草花を植え、一年中四季の花、紅葉、景観を楽しめます。吉野の桜、越前海岸の水仙も観光で行きましたが、花の咲いている短期間のみで、終われば、普通の山と海岸です。羽黒山の様な石の山は他には有りません。裏羽黒の景観は特に絶景です。林道は2本接近しておりますので、結ばば回廊となります。全山合わせれば規模は、吉野より大きいですし海拔は、全部低いので子供、老人でも散策が容易です。</p>	<p>市内には、豊かな自然環境や美しい景観が残っております。このような、自然環境を継承することが、都市マスタープランに示す将来都市構造の基礎であると考えております。</p> <p>今回いただいたご意見を踏まえながら、観音山公園やかめやま会故の森などと連携した憩いの場づくりについて検討していきます。</p>
				修正なし。
22	—	—	<p>緑の中を走る加太トンネル付近の鉄道路線とその周囲の緑の風景を残してもらいたい。また、観光化してもよいのではないか。</p>	<p>国道25号（県管理）やその周辺の鉄道、自然などは、亀山市にとって重要な自然・歴史資産であり、美しい景観を形成しています。こういった地域特有の美しい景観等を保全することは、本市のまちづくりにとって重要であると考えておりますので、今後景観計画の策定等において、検討してまいります。</p>
				修正なし。

NO.	該当ページ	項目	意見の要点	市の考え方
				修正点
23	—	—	<p>亀山駅前には竹等を使った日本的な仕様の「茶」の会館をつくり、会席料理を提供したり、庭に関する講演会を行ってはどうか。亀山駅に近いということで、乗り換え時の利用や会館を目的に利用する人もいると思われる。</p> <p>また、駅前には並木をつくることで心がおちつき、昭和30年台の風景や建築物は人をひきつける威力があるのではないか。</p>	<p>亀山駅周辺については、本計画においても魅力的な環境とやすらぎの空間が整ったにぎわいの創出のため、地域住民とともにJR亀山駅周辺の整備・再生を進めるとの考えを示しております。今後、様々な整備手法について検討してまいります。</p> <p>修正なし。</p>
25	—	—	<p>地震などの避難路にあたる所の道筋は道路に沿った2階建て建築は控えてほしい。窓ガラスの落下など危険である。</p> <p>また、住宅地にあたる地域は、住民の健康を守るため、どの住宅も日光が入るように地域全体の建築物を配置すべきである。建築確認許可だけでは解決できない問題である。</p>	<p>住宅の建築については、個々の住宅について建築確認の審査を県において行っています。しかし、まちづくりにおいて、まち全体をコントロールするためには、地域ごとの特徴にあった計画づくりが必要であると考えております。このため、本計画に示した、用途地域見直し方針や都市防災の方針に基づき、地域住民とともにまちづくりルールについて今後検討してまいりたいと考えております。</p> <p>修正なし。</p>
26	—	—	<p>亀山の水を使った食事処をつくってもらいたい。亀山のお寿司はおいしいと言われているので。</p> <p>このようなものは、都会から離れて、地方を懐かしむ人々にも良いのではないか。</p>	<p>食は、本市に暮らすことの質を高めるために重要であると考えております。そのため、農や食、健康を含めた様々な視点で、今後施策を検討してまいりたいと考えております。</p> <p>修正なし。</p>
<p>※パブリックコメント手続きとは別に、文書構成の確認において文言等の修正を行っています。</p> <p>※なお、本計画の方針内容についての変更は行っていません。</p>				

NO.	該当ページ	項目	意見の要点	市の考え方
				修正点
1	P. 11	第2章 1 (3) 1) ②	宿泊施設数について、同ページのグラフと整合を図るため、記載内容を変更します。	
			宿泊施設数について、同ページのグラフと整合を図るため、次のとおり変更します。 当初：△宿泊施設数 H13年度：7棟（約280室）→H20年度：13棟（約1580室） 変更：△宿泊施設数(収容人員) H12年度：7棟（322人）→H20年度：13棟（1539人）	
2	P. 16	第2章 1 (3) 4)	駅前広場については、駅前広場として4,000㎡が都市計画決定されており、都市計画道路駅前高塚線とは接続していることから、「都市計画道路駅前高塚線として、」を削除します。	
			「都市計画道路駅前高塚線として、」を削除します。	
3	P. 28	第3章 3-2 2	「歴史文化の継承」の「◇歴史軸と歴史拠点」について、標題中の〈亀山城下町、亀山宿・関宿・坂下宿と東海道〉に記載のある「亀山城下町」について、下部の説明に記載が無いため追加します。	
			「・・・重点区域である亀山宿、関宿、・・・」を「・・・重点区域である亀山城下町、亀山宿、関宿、・・・」に変更します。	
4	P. 39	第3章 3-3	【都市整備方針の体系】内の「4 景観まちづくりの方針」について、記載に誤りがあったため、記載内容を変更します。（P. 70～P. 72の項目にあわせる）	
			当初：(1)景観形成の方針 ⇒ 変更：(1)景観まちづくりの方針 当初：(2)景観計画区域 ⇒ 変更：(2)景観形成の考え方 当初：(3)歴史的風致維持向上計画の推進 ⇒ 変更：(3)景観形成に関する計画体系 当初： — ⇒ 変更：(4)景観計画区域 当初： — ⇒ 変更：(5)歴史的風致維持向上計画の推進	