亀山駅周辺市街地総合再生基本計画

平 成 26年 5月

亀　　山　　市

口はじめに

亀山駅周辺地区（以下、「本地区」と言います。）においては、平成18年11月に亀山駅前の商業者が中心となって設立した「亀山駅周辺まちづくり研究会」により、まちづくり活動が進められてきました。その後、本地区の将来像を、より具体的に検討し、推進するため、従来の亀山駅周辺まちづくり研究会に代わって、新たに地域住民をはじめ亀山市や商工会議所などの公共団体も参加する「亀山駅周辺まちづくり協議会」が平成24年８月に設立されました。

そのような中、まちづくり協議会、および学識経験者や協議会会員、市職員等で構成される「亀山駅周辺市街地総合再生基本計画策定検討委員会」の場で、本地区の整備を行うための基本方針やその整備手法などについての検討を行い、その協議内容をもとに「亀山駅周辺市街地総合再生基本計画」を策定したものです。

亀山駅周辺市街地総合再生基本計画では、本地区を取り巻く課題を整理した上で、地区整備の基本方針や整備手法などについて検討しています。

口市街地総合再生基本計画とは･･･

既成の市街地内の土地の合理的かつ健全な高度利用及び市街地環境の整備改善が必要な地区について、現況調査や地区整備の基本方針、再開発が必要な地区及び整備手法の選定等の検討を行うものであり、市街地総合再生計画のベースとなる計画です。

目　　次

口　亀山駅周辺地区のまちづくりの方向 1

Ⅰ．亀山駅周辺地区の現況 3
１．亀山駅周辺地区の現況 3
２．上位計画における亀山駅周辺地区の位置づけ 36

Ⅱ．亀山駅周辺地区の課題 46
１．現状の把握による問題点の洗い出し 46
２．課題（まちづくりの必要性）の整理 49

Ⅲ．地区整備の基本方針 51
１．基本方針とまちづくりのコンセプト 51
２．地区整備の基本的な考え方 52
３．亀山市の中心的市街地における亀山駅周辺地区の位置づけ 53
４．亀山駅利用者アンケートからみるニーズの把握 55
５．地区整備の基本的な考え方からみえる必要な機能や役割 58
６．土地利用の方針 67
７．交通動線の方針 69
８．都市基盤整備の方針 74
９．公共施設整備の方針 77
10．ブロック別整備の方針 78

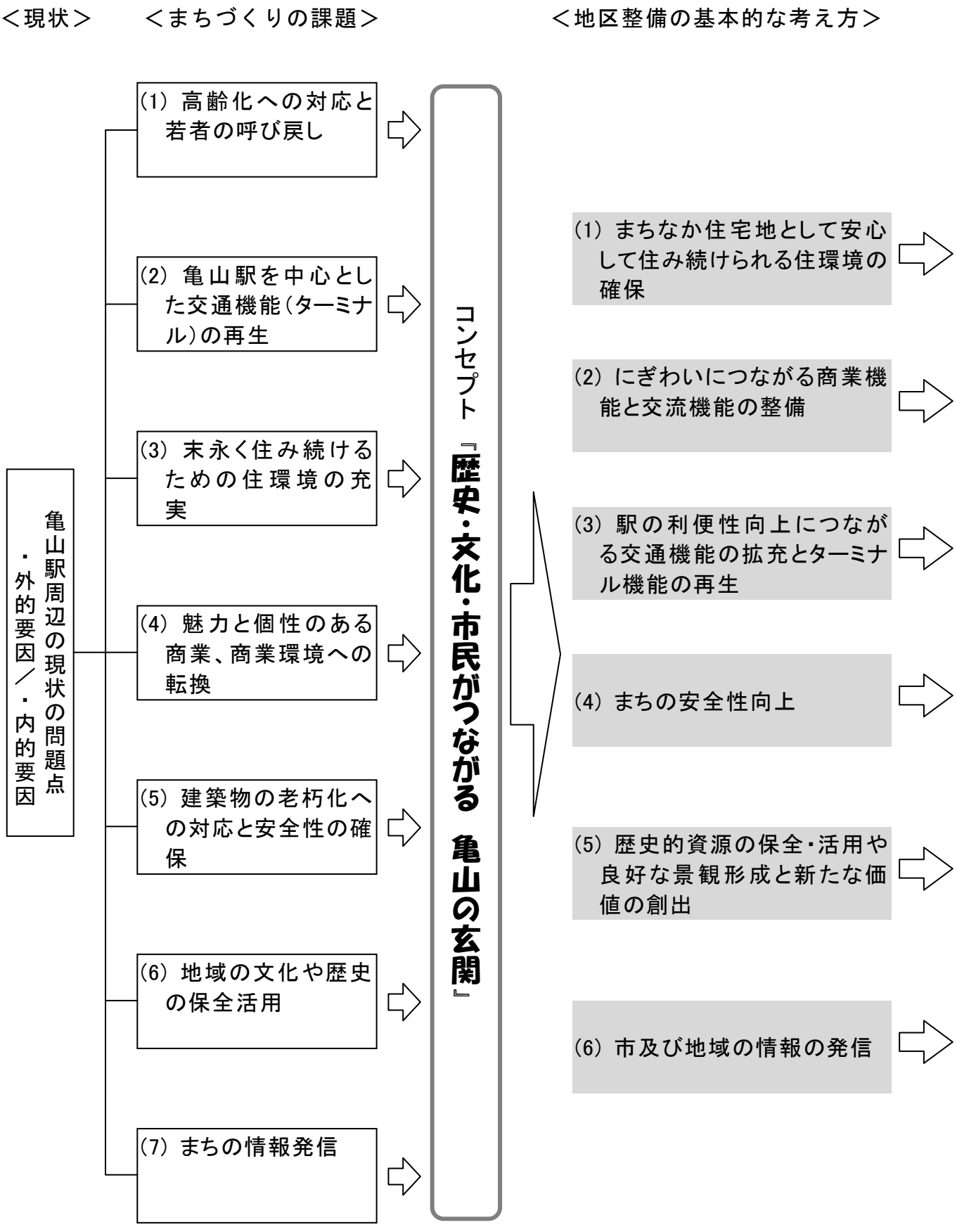
Ⅳ．再開発事業候補地等の選定 81
１．再開発事業候補地等の検討 81
２．市街地再開発事業や優良建築物等整備事業の実現化検討 83

Ⅴ．整備手法の検討 88
１．整備手法の基本的な考え方 88
２．ブロック別整備手法の検討 89

Ⅵ．既存建築物の耐震化の促進に関する検討 91
１．耐震化の状況 91
２．耐震化の促進に向けて 92

Ⅶ．今後に向けて 93
１．事業化スケジュール（案） 93
２．公共及び民間の役割 94

□ 亀山駅周辺地区のまちづくりの方向



＜必要な機能や役割＞

①新たな住宅の確保

②にぎわいの創出

③交通機能の充実

④まちの安心・安全性の向上

⑤まちの新たな価値の創出

⑥歴史的資源の活用と景観形成

⑦まちの情報発信

中心的市街地における
本地区の位置づけ

亀山駅利用者アンケート
から読み取るニーズ

＜整備の方針＞

ハード事業

全ブロック

○亀山駅前広場の再整備
○歩行者空間の確保とバリアフリー化
○亀山市景観計画等による景観形成
○建築物の耐震化、不燃化
○歴史的建造物の保全・活用
○緑化の推進　など

1ブロック

○市街地再開発事業又は優良建築物整備事業による駐車場及び駐輪場の整備
○ブロック内の区画街路の拡幅、再整備　など

2ブロック

○市街地再開発事業の実施
○中層住宅、高齢者向け住宅の導入
○商店街通り等の再整備、動線の再編　など

3ブロック

○ブロック内の区画街路の拡幅、再整備
○街路整備に合わせた安全で安心な住宅地づくり　など

4ブロック

○優良建築物等整備事業による借上型公営住宅の整備
○ブロック内の区画街路の拡幅、再整備
○街路整備に合わせた安全で安心な住宅地づくり　など

ソフト事業

全ブロック

○まちづくり会社の設立などによる地区内施設のマネジメントやソフト事業、情報発信の実施
○ものづくりにこだわる商店の導入や若者が参加できる貸店舗の設置など商業活性化
○ＪＲ東海等との連携
○スマートコミュニティの形成による、健康なまちの実現

Ⅰ．亀山駅周辺地区の現況

1．亀山駅周辺地区の現況

(1) 人口および世帯数

●本市の人口及び世帯数は平成22年をピークにわずかに減少している。
●東御幸町の人口は、分譲マンションの建設や住宅開発により増加しているが、御幸町については、人口、世帯数ともに平成17年以降減少しており、人口の流出が進行している状況である。
●御幸町及び東御幸町の65歳以上の人口割合は、本市全体の65歳以上の人口割合を上回っており、高齢化率が高い状況である。

① 本市の人口と世帯数の推移

本市の人口と世帯数の推移は次のとおりである。

人口、世帯数ともに、平成22年に50,503人、20,306世帯でピークを迎えたが、それ以降、人口、世帯数ともにやや減少傾向を示しており、最新の平成25年時点では、49,783人、20,179世帯となっている。

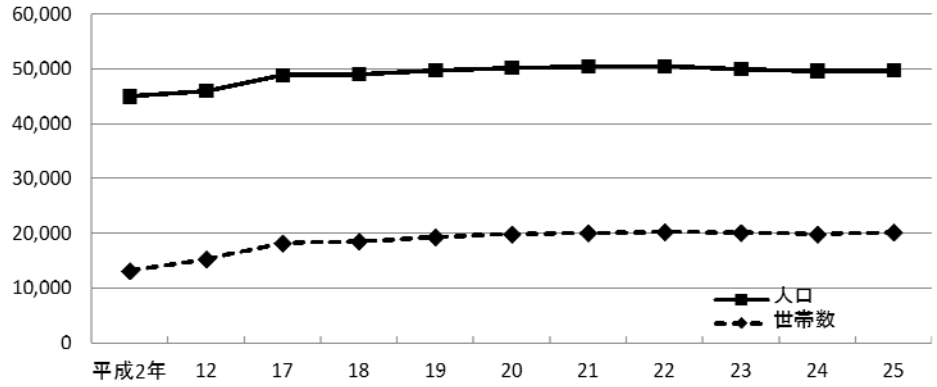
表　人口と世帯数の推移（亀山市）

	平成2年	平成12年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年
人口	44,982	45,984	48,883	48,998	49,783	50,233	50,409	50,503	49,974	49,653	49,783
世帯数	13,162	15,293	18,252	18,531	19,328	19,884	20,034	20,306	20,096	19,895	20,179
世帯人員	3.4	3.0	2.7	2.6	2.6	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5

※平成2年、12年は旧亀山市と旧関町の値を合計したもの。
※各年10月1日現在の住民基本台帳人口（平成25年は7月1日現在）。

資料：住民基本台帳（外国人登録者数を含む）

図　人口と世帯数の推移（亀山市）



② 御幸町、東御幸町の人口と世帯数の推移

御幸町および東御幸町の人口と世帯数の推移は次のとおりである。

東御幸町では、平成19年以降、分譲マンションの建設や住宅開発などにより人口が増加傾向にあり、平成25年は543人、240世帯となっている。一方、御幸町では、平成12年から17年にかけて増加しているものの、その後はほぼ減少を続けており、平成25年は238人、110世帯となっている。

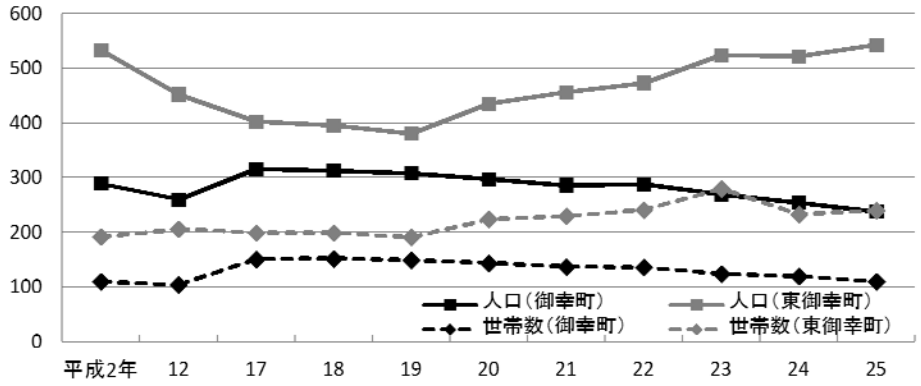
表 人口と世帯数の推移（御幸町・東御幸町）

		平成2年	平成12年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年
御幸町	人口	289	260	316	313	308	297	286	288	269	254	238
	世帯数	110	104	151	152	149	144	137	136	124	120	110
	世帯人員	2.6	2.5	2.1	2.1	2.1	2.1	2.1	2.1	2.2	2.1	2.2
東御幸町	人口	533	452	402	395	380	435	456	473	524	522	543
	世帯数	192	206	199	199	191	224	230	241	280	233	240
	世帯人員	2.8	2.2	2.0	2.0	2.0	1.9	2.0	2.0	1.9	2.2	2.3

※各年10月1日現在の住民基本台帳人口（平成25年は7月1日現在）。

資料：住民基本台帳（外国人登録者数を含む）

図 人口と世帯数の推移（御幸町・東御幸町）



③　年齢区分別人口の推移

本市および御幸町、東御幸町の人口と世帯数の推移は次のとおりである。

高齢者（65歳以上）人口の占める割合は、いずれの調査年においても、御幸町、東御幸町ともに市全体を上回っている。東御幸町においては、平成17年から22年にかけて、高齢者数が大きく増加している。

また、年少（0～14歳）人口は、市全体、御幸町、東御幸町のいずれも平成17年から22年にかけて増加している。

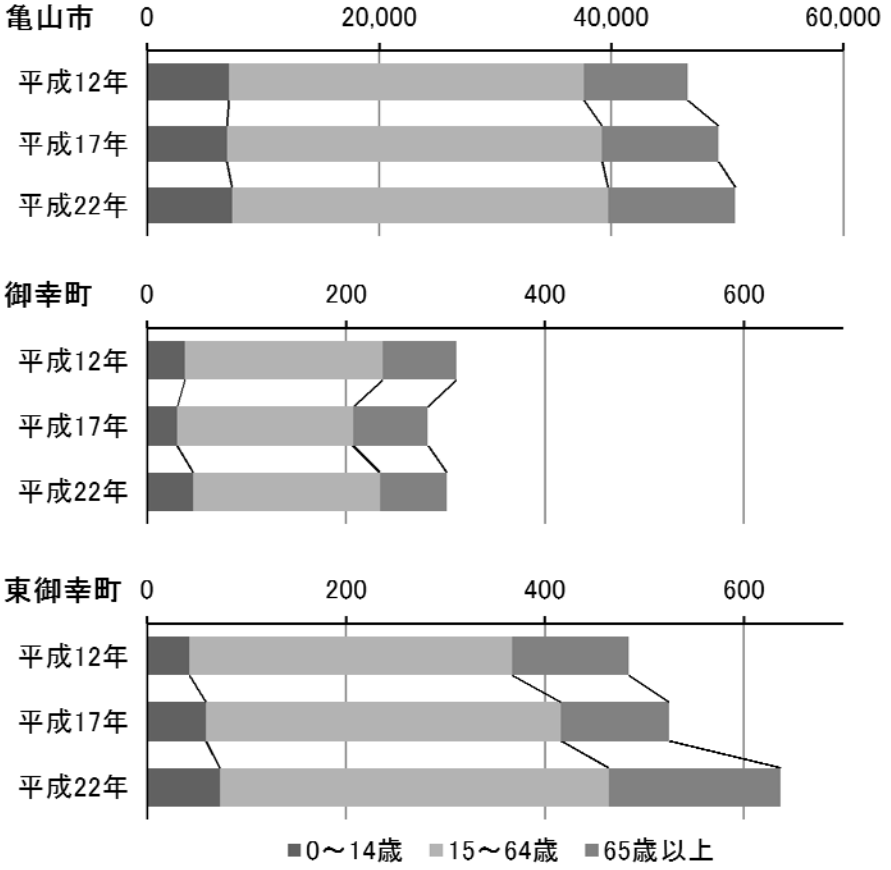
表　年齢区分別人口の推移

	年齢区分	平成12年		平成17年		平成22年	
		人口	構成比	人口	構成比	人口	構成比
亀山市	0～14歳	7,044	15.1%	6,878	14.0%	7,311	14.4%
	15～64歳	30,609	65.7%	32,313	65.6%	32,400	63.9%
	65歳以上	8,940	19.2%	10,062	20.4%	10,957	21.6%
	合計	46,593	100.0%	49,253	100.0%	50,668	100.0%
御幸町	0～14歳	38	12.2%	30	10.6%	46	15.3%
	15～64歳	199	64.0%	177	62.8%	188	62.5%
	65歳以上	74	23.8%	75	26.6%	67	22.3%
	合計	311	100.0%	282	100.0%	301	100.0%
東御幸町	0～14歳	42	8.7%	59	11.2%	73	11.5%
	15～64歳	325	67.1%	357	68.0%	391	61.4%
	65歳以上	117	24.2%	109	20.8%	173	27.2%
	合計	484	100.0%	525	100.0%	637	100.0%

※平成12年の亀山市は、合併前の亀山市、関町の値を合計したもの。
※合計には年齢不詳を含まない

資料：国勢調査（各年）

図　年齢区分別人口の推移



④　昼夜間人口の推移

本市の昼夜間人口の推移は次のとおりである。

平成12年までは流出人口の方が多く、昼夜間人口比が100%を下回っていたが、液晶関連工場などの立地が進んだ平成17年以降は、昼夜間人口比は逆転し、昼間人口の方が1,000人程度多くなっている。

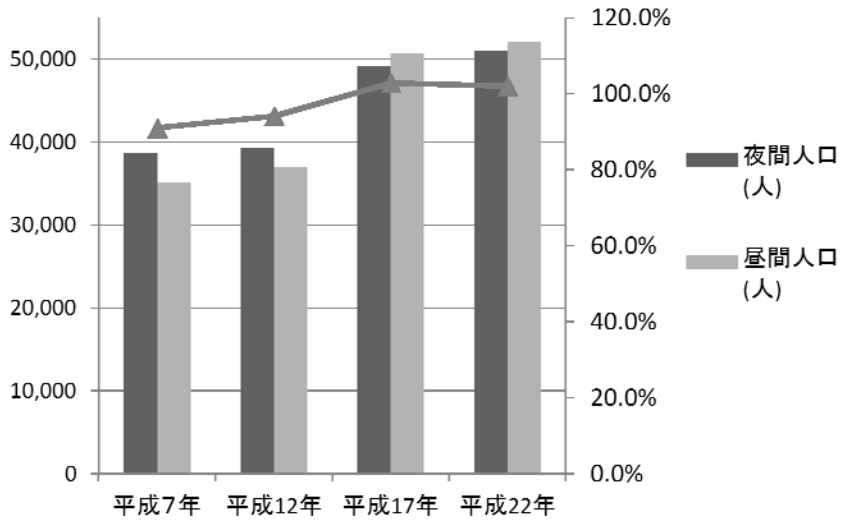
表　昼夜間人口の推移

	夜間人口(人)	昼間人口(人)	流出人口(人)	流入人口(人)	昼夜差(人)	昼夜間人口比(%)
平成７年	38,631	35,192	9,873	6,434	−3,439	91.1%
平成12年	39,321	37,028	10,279	7,986	−2,293	94.2%
平成17年	49,253	50,677	11,178	12,602	1,424	102.9%
平成22年	51,023	52,074	10,750	11,801	1,051	102.1%

※平成12年までは旧亀山市の値。

資料:国勢調査(各調査年)

図　昼夜間人口の推移



(2) 交通、JR 亀山駅の状況

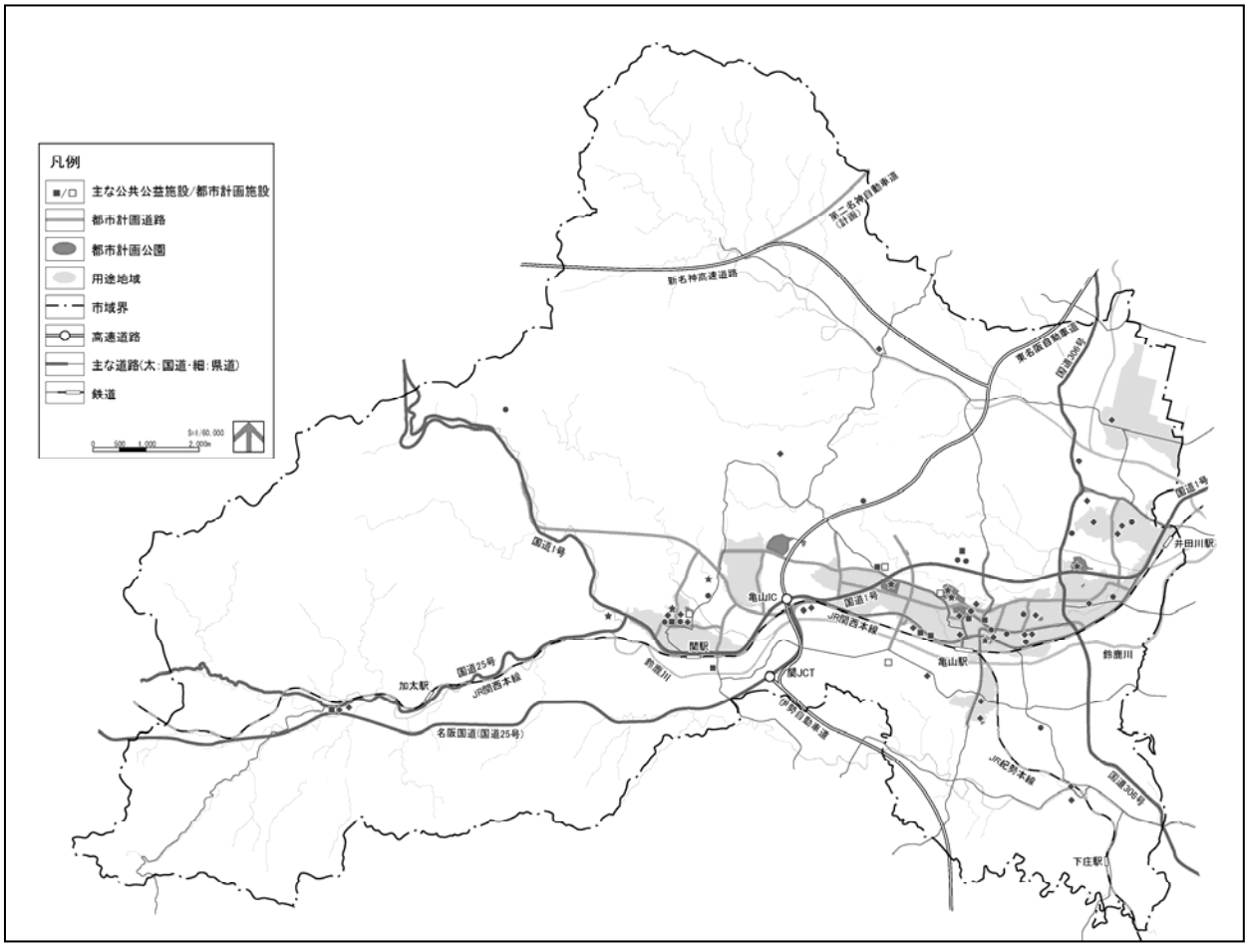
●本市には、東名阪自動車道や新名神高速道路、国道1号、名阪国道など広域幹線道路が整備され、多くの人やものが本市を行き来している。 ●鉄道やバスが亀山駅を拠点として古くより運行しているが、利用者数は年々減少しており、車に依存した移動状況が見受けられる。 ●亀山駅への自動車交通は、午前7時から午後7時までの12時間で約2,000台が流入しており、全体の約58%が市道亀山駅前線を利用している。

① 交通網の状況

本市の交通網の状況は次のとおりである。

本市は、古くから東海道などの街道が通り、交通の要衝として栄えてきたが、現代においても、東名阪自動車道や新名神高速道路、伊勢自動車道などの高速道路をはじめ国道１号、名阪国道（国道25号）、国道306号などの広域幹線道路が整備されている。また、鉄道はＪＲ関西本線とＪＲ紀勢本線が本市内を通っており、両線は亀山駅で接続している。

図　交通網の状況



② JR 亀山駅の乗車人員の推移

JR亀山駅の乗車人員の推移は次のとおりである。

平成７年には約5,600人の乗降客数（乗車人員を２倍して算出）があったものの、その後、概ね減少傾向にあり、平成23年の乗降客数は約4,300人と、平成７年の約４分の３となっている。

表　JR 亀山駅の乗車人員の推移

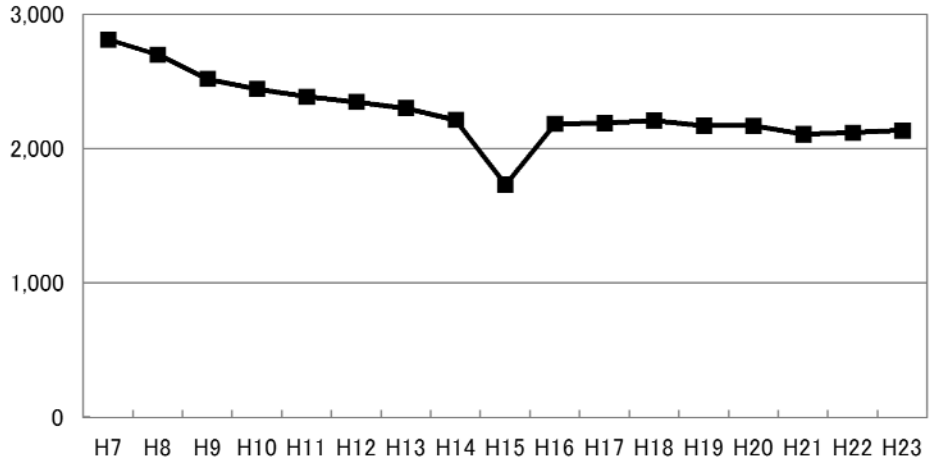
単位：人／日

平成7年	平成8年	平成9年	平成10年	平成11年	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年
2,813	2,700	2,519	2,444	2,387	2,348	2,302	2,213	1,732
(100.0)	(96.0)	(89.5)	(86.9)	(84.9)	(83.5)	(81.8)	(78.7)	(61.6)
平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	
2,184	2,191	2,209	2,171	2,170	2,108	2,120	2,137	
(77.6)	(77.9)	(78.5)	(77.2)	(77.1)	(74.9)	(75.4)	(76.0)	

資料：JR東海

（　）内は平成12年を100とした指数

図　JR 亀山駅の乗車人員の推移



③　バス利用者数の状況

本市内のバス利用者数の推移は次のとおりである。

全体の利用客数は概ね減少傾向にある。また路線別にみると、営業路線バスや廃止代替バスは、平成22年運行開始の亀山みずほ台線を除いて、いずれも平成19年または20年が最大となっており、その後、減少を続けている。また、亀山駅への乗り入れるコミュニティバスは、東部ルート、南部ルートは横ばいからやや増加傾向を示しており、さわやか号は平成22年まで減少傾向にあったものの、その後はほぼ横ばいとなっている。

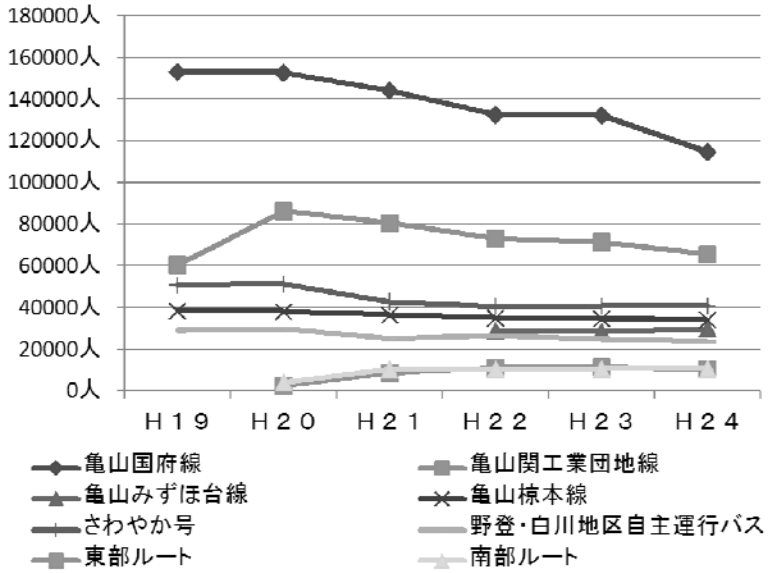
表　バス乗降客数の利用者数の推移

利用者数の推移

運行区分	系統番号	路線名	H19	H20	H21	H22	H23	H24	備　考	亀山駅乗入バス（H25.4現在）
営業路線		亀山国府線	153223人	152745人	144267人	132534人	132391人	114707人	利用実績は、バス会計年度（10月～9月）で計上	○
		亀山関工業団地線	60487人	86301人	80611人	73026人	71551人	65621人		○
廃止代替	①	亀山みずほ台線				28787人	28499人	29855人		○
	②	亀山椋本線	38448人	38174人	36525人	35074人	34723人	34232人		○
		亀山長沢線	21988人	21834人						
		亀山坂下線	12990人							
コミュニティ	③	さわやか号	50768人	51447人	42890人	40640人	40887人	40868人		○
	④	野登・白川地区自主運行バス	29053人	29679人	25207人	26439人	24950人	23744人		○
	⑤	加太福祉バス	19124人	17644人	18002人	17060人	15881人	13159人		
	⑥	西部Aルート	3290人	10969人	10597人	10701人	10930人	11521人		
	⑦	東部ルート		2392人	8557人	11063人	11613人	10293人		○
	⑧	南部ルート		3993人	10387人	10467人	10708人	10703人		○
		関地区巡回バス	2771人							
事前予約施設送迎サービス			5035人	3532人	2234人	2350人	1537人	1316人		
全　体			397177人	418710人	379277人	388141人	383670人	356019人		

※系統番号は有償運行のみに付けて整理
※系統番号はH25現在運行している路線のみに付けて整理

図　バス乗降客数の利用者数の推移（亀山駅乗り入れバスのみ）



④　亀山駅前交通量調査

平成22年度に実施された交通量調査において、亀山駅周辺の２地点における交通量調査の結果は、次のとおりである。

市道亀山駅前線および県道亀山停車場石水渓線から亀山駅前広場へ流入する自動車交通は、午前７時から午後７時までの12時間で、2,016台であり、市道亀山駅前線から1,161台（57.6%）、県道亀山停車場石水渓線から855台（42.4%）が流入している。

また、亀山駅前広場からの流出は、市道亀山駅前線が一方通行であるため、全て県道亀山停車場石水渓線から流出しており、12時間で1,639台である。なお、流入台数と流出台数の差については、西方向（御幸１号線）や東方向（御幸７号線）へ流出しているものと想定される。

調査日	平成22年11月16日
調査時間	午前7時00分～午後7時00分（12時間）
実施箇所	①県道亀山停車場石水渓線 ②東丸停車場線（現・亀山駅前線）／御幸線

市道亀山駅前線

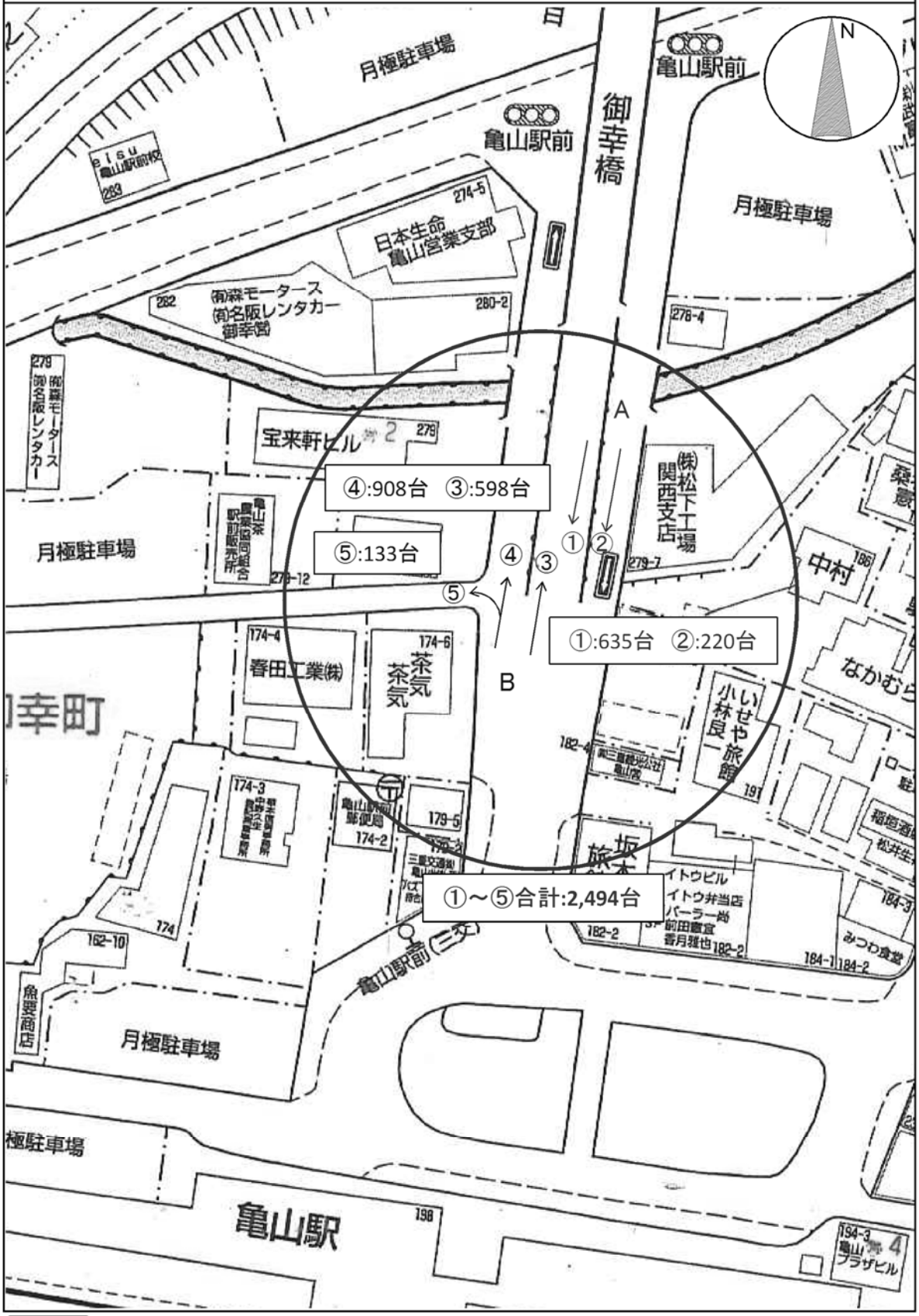
県道亀山停車場石水渓線

調査箇所位置図

調査番号 ： 14

路 線 名 ： 県道亀山停車場石水渓線

調査箇所 ： 亀山市御幸町



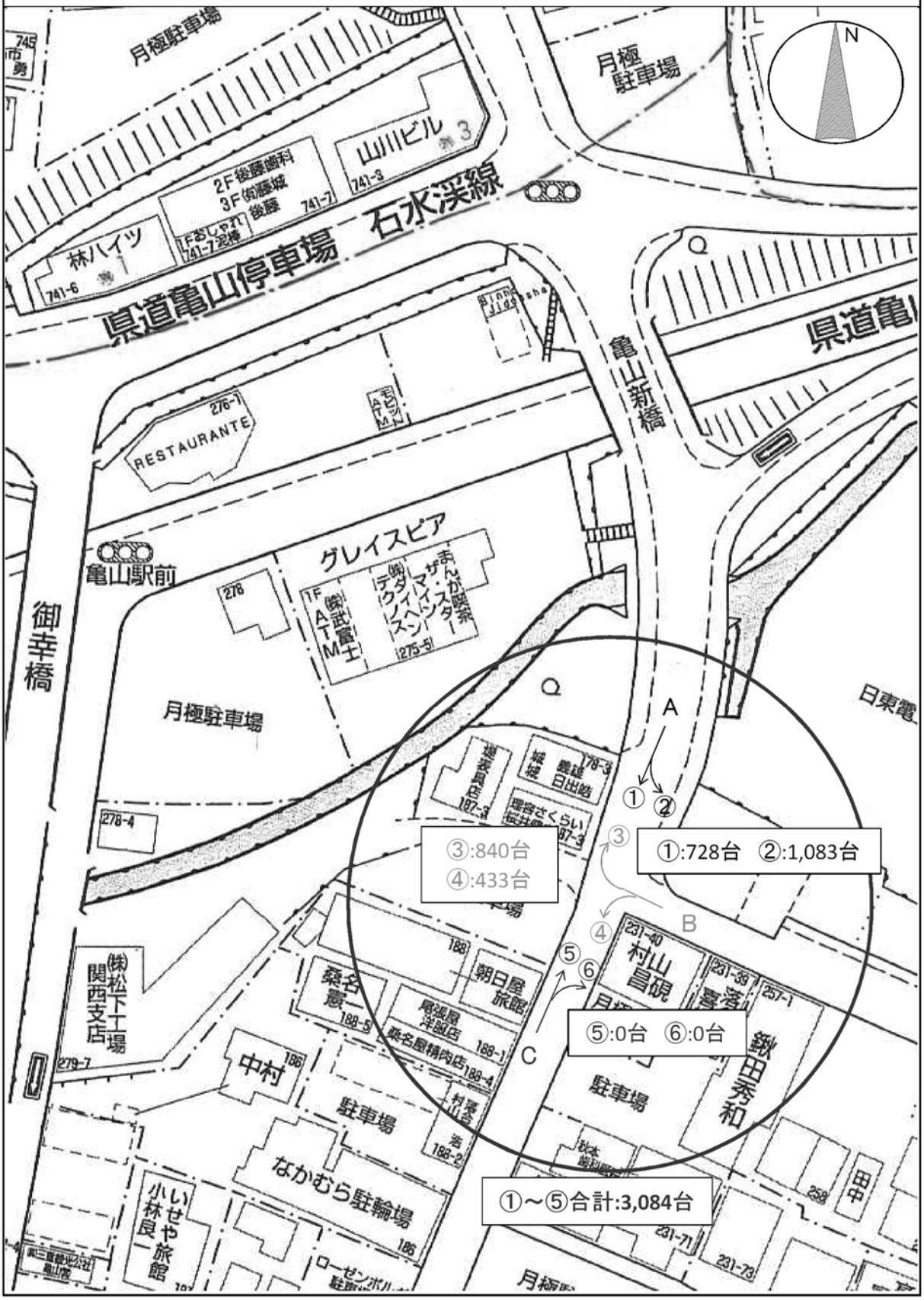
:12h自動車交通量　○ ： 計測箇所　⟵ ： 計測方向

調査箇所位置図

調査番号 ： 15

路 線 名 ： 東丸停車場線 / 御幸線

調査箇所 ： 亀山市御幸町



⑤　亀山駅の概要、歴史

ＪＲ亀山駅は、1890年（明治23年）、関西鉄道の駅として開業した。

名古屋駅とＪＲ難波駅を結ぶ関西本線と、当駅と和歌山市駅を結ぶ紀勢本線の２路線の接続駅であり、国鉄分割民営化後は、当駅がＪＲ東海とＪＲ西日本の境界駅となっている。

亀山駅の歴史は次のとおりである。

年代	亀山駅周辺の動き
明治23年	関西鉄道（亀山～四日市）営業開始
明治24年	関西鉄道支線（亀山～一身田）営業開通
明治40年	関西鉄道が国有化
昭和7年	省営バス（亀山駅～三雲駅、亀山駅～草津駅）開通
昭和23年	省営バス（亀山駅～関駅（白木経由））開通
昭和27年	三重交通バス（亀山駅～白子）開通
	国鉄バス（亀山駅～住山線）開通
昭和32年	国道1号完成
昭和33年	亀山駅～小川のバス運行開始
昭和40年	亀山駅前広場拡張整備工事完成（3倍に拡張：4,000㎡）
昭和44年	亀山駅～国鉄四日市駅でワンマンバス運行開始
平成12年	亀山駅を拠点としたコミュニティバス「さわやか号」が試行運行開始
平成13年	亀山駅を拠点としたコミュニティバス「さわやか号」が本格運行開始
平成22年	亀山駅構内に1番線エレベーターが完成
平成23年	亀山駅構内に2・3番線エレベーター及び多目的トイレが完成

(3) 商業、産業の状況

●本市の小売業の商品販売額は近年増加傾向にあるが、一方で店舗数は、平成9年以降約100店舗減少している。
●駅前発展会についても、商品販売額が大幅に減少している。
●本市の中心部における買物率は、50%以下となっており、隣接市を利用する購買動向が見受けられる。

① 本市の小売業の状況

本市の小売業の店舗数、従業員数、販売額ならびに売り場面積の推移は次のとおりである。

店舗数は減少を続けており、平成19年は店舗数が最も多かった平成９年と比べて８割弱に減少している。一方、従業員数と売場面積はほぼ増加を続けており、平成９年と19年を比べると、従業員数は約２割、売場面積は約１割増加している。また、販売額は平成16年まで減少していたものの、平成19年は増加に転じている。

店舗数が減少する一方で売場面積や従業員数が増加している要因は、個人商店が減少し、大型店の出店が増加していることが考えられる。

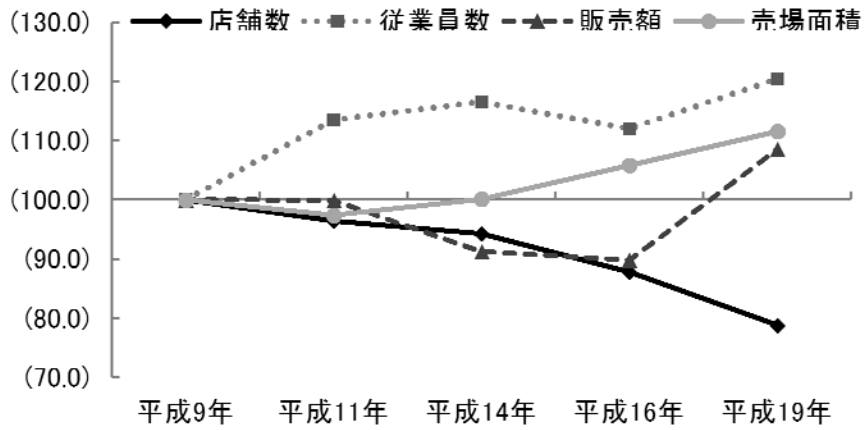
表　小売業の状況の推移

	平成9年	平成11年	平成14年	平成16年	平成19年
店舗数（店）	509	491	480	447	401
	(100.0)	(96.5)	(94.3)	(87.8)	(78.8)
従業員数（人）	2,179	2,474	2,540	2,442	2,624
	(100.0)	(113.5)	(116.6)	(112.1)	(120.4)
販売額（百万円）	37,728	37,673	34,426	33,880	40,971
	(100.0)	(99.9)	(91.2)	(89.8)	(108.6)
売場面積（㎡）	43,003	41,876	43,070	45,541	47,982
	(100.0)	(97.4)	(100.2)	(105.9)	(111.6)

※平成9年～平成16年は、合併前の山鬼山市、山関町の値を合計したもの。
※下段は平成9年を100とした場合の推移

資料：商業統計調査(各年)

図　小売業の状況の推移（平成９年を 100 とした場合）



② 亀山駅前発展会の小売業の状況

亀山駅前発展会の小売業の店舗数、従業員数、販売額ならびに売り場面積の推移は次のとおりである。

平成９年から14年にかけて、売場面積、店舗数が増加した以外、いずれの指標も減少を続けており、平成19年の店舗数、従業員数は平成６年の約４割、販売額、売場面積は約２割と大幅に減少している。

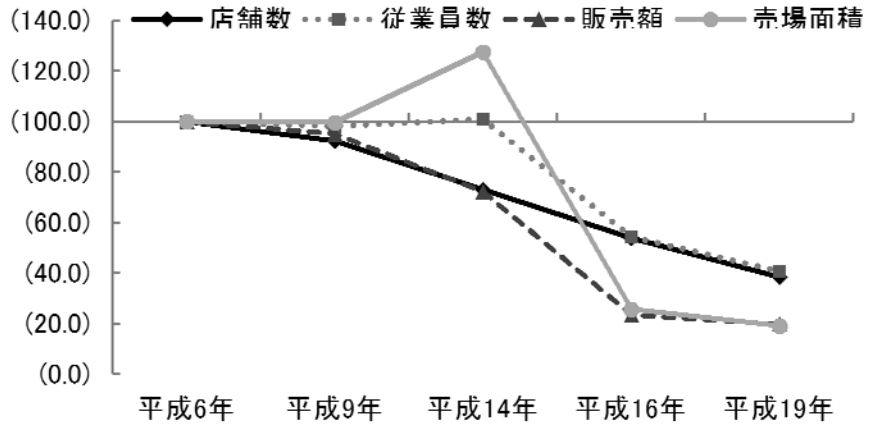
表　小売業の状況の推移（亀山駅前発展会）

	平成6年	平成9年	平成14年	平成16年	平成19年
店舗数（店）	26	24	19	14	10
	(100.0)	(92.3)	(73.1)	(53.8)	(38.5)
従業員数（人）	103	101	104	56	42
	(100.0)	(98.1)	(101.0)	(54.4)	(40.8)
販売額（百万円）	1,855	1,762	1,340	436	369
	(100.0)	(95.0)	(72.2)	(23.5)	(19.9)
売場面積（㎡）	2,840	2,828	3,623	728	542
	(100.0)	(99.6)	(127.6)	(25.6)	(19.1)

※下段は平成6年を100とした場合の推移

資料：商業統計調査(各年)

図　小売業の状況の推移（亀山駅前発展会）（平成６年を 100 とした場合）

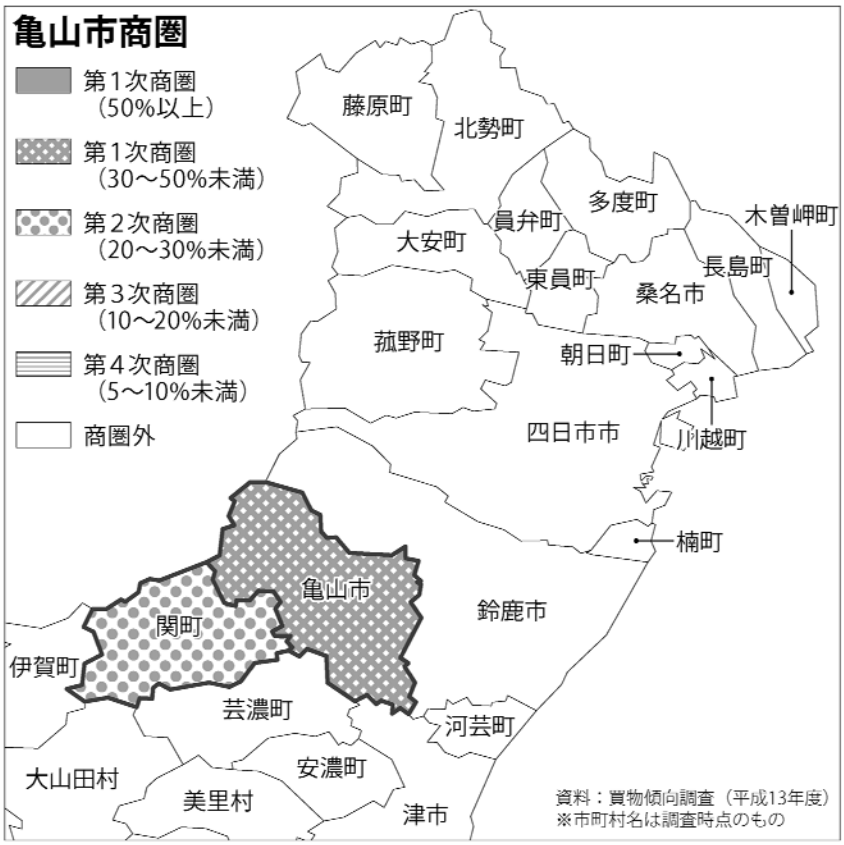


③　商圏の状況

本市の商圏の状況は次のとおりである。

本市の商圏は、旧亀山市が50％未満の第１次商圏、旧関町が第２次商圏となっている。

図　本市の商圏図



※商圏とは、ある都市が周辺市町村から５％以上の購買率を吸引している場合、その都市を中心都市、吸引されている市町村をその中心都市の商圏とみなす。

［第１次商圏］該当中心都市での買物率が30％以上ある市町村

［第２次商圏］　〃　　20％以上、30％未満である市町村

［第３次商圏］　〃　　10％以上、20％未満である市町村

［第４次商圏］　〃　　５％以上、10％未満である市町村

(4) 亀山駅周辺地区の現況

●本地区の土地利用は、商業施設及び住居が多くを占めているが、駐車場を含む未利用地が増加傾向にある。
●本地区の建築物は半数以上が木造建築物となっている。
●建築物の約半数が2階建てであるとともに、約22%が3階建て以上となっている。

① 亀山駅周辺地区の位置と概要

本地区は、ＪＲ亀山駅の北側に広がる市街地であり、本市の中央よりやや南東寄りに位置している。亀山駅はＪＲ関西本線、ＪＲ紀勢本線の２路線が乗り入れる、鉄道交通の要衝であり、本地区は亀山駅の発展とともに栄えてきた。

亀山駅前から北へ向かう市道亀山駅前線の沿道を中心に、個人商店が中心の商店街が形成されている。本市の玄関地区として、また、近隣の東町商店街や市役所、亀山城跡周辺などとともに中心的市街地の一翼を担っている地区である。

本地区の北側を東西方向に旧国道１号が、東側を南北方向に県道亀山白山線がそれぞれ通っている。また、北西から東及び南に向かって竜川、関西本線と並行して亀山駅の南側を鈴鹿川が、それぞれ流れている。

② 地形の状況

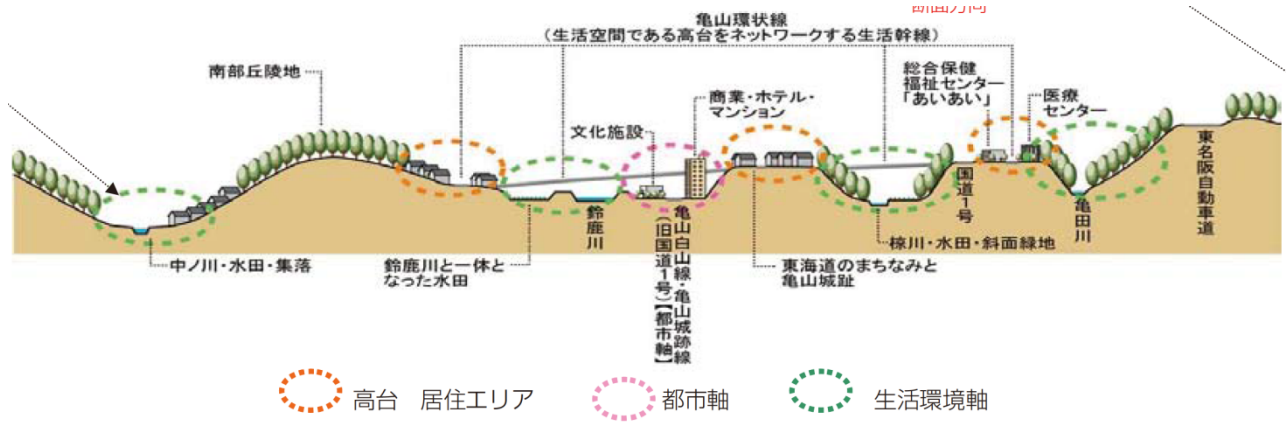
本市の地形の状況は次のとおりである。

本市は鈴鹿川の河岸段丘上に発展してきたまちであるため、起伏に富んだ地形を形成しており、急な坂が多くみられる。高台の段丘面には亀山市役所や東海道のまちなみ、亀山城多門櫓などが立地している。

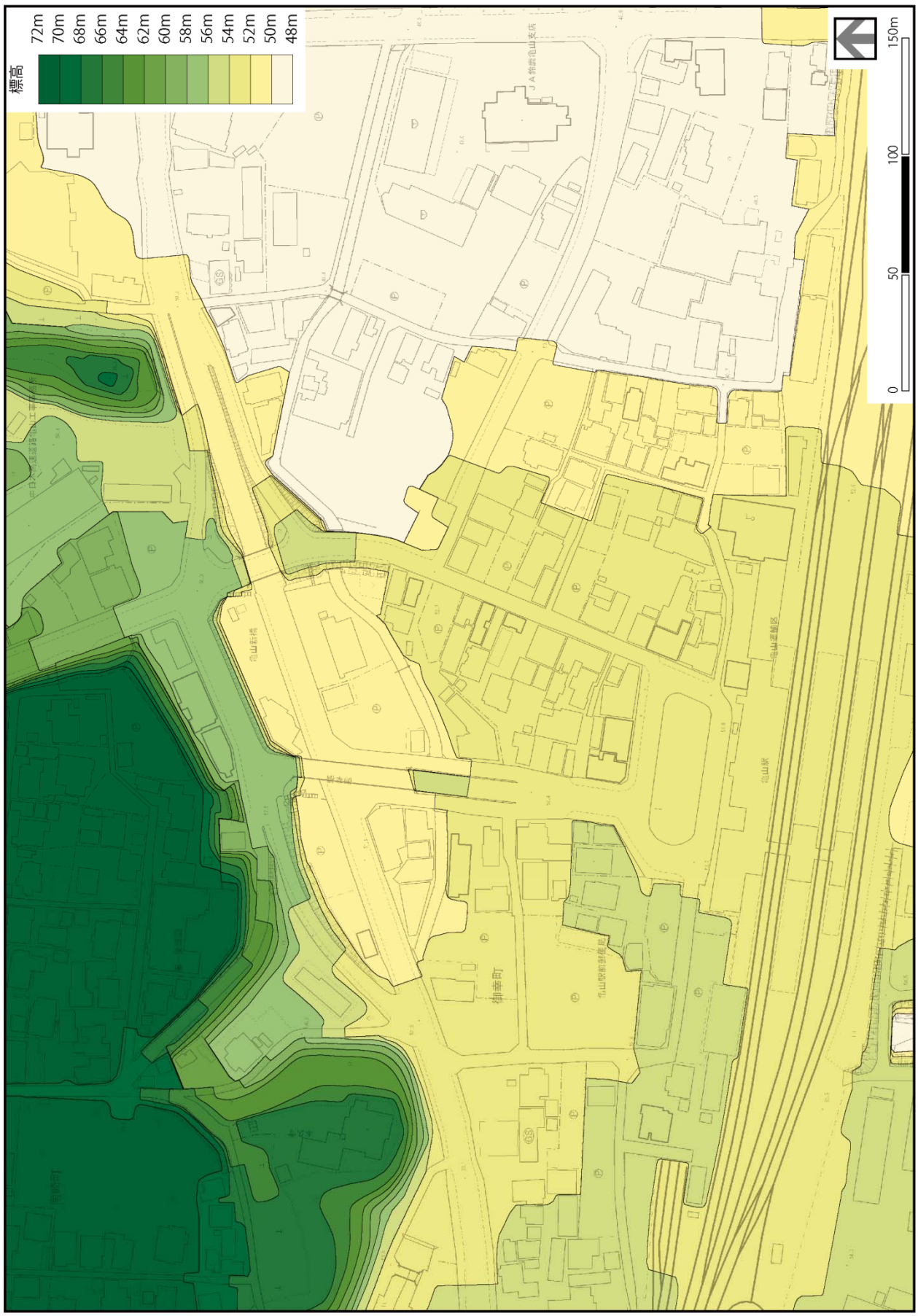
一方、鈴鹿川沿いの低地にはＪＲ関西本線や旧国道１号が通り、亀山駅も同様に低地に立地していることから、亀山駅周辺の市街地は、南の鈴鹿川と北の段丘涯に挟まれた僅かな平地に広がっている。このため、本地区と亀山城多門櫓や亀山市役所の間には20m以上の高低差がある。

また、本地区内の高低差をみると、概ね東側が低く、西に向かって緩やかに登っている。また旧国道１号および竜川沿いが周辺に比べやや低い。

図　本市の断面構成図



資料：亀山市都市マスタープラン

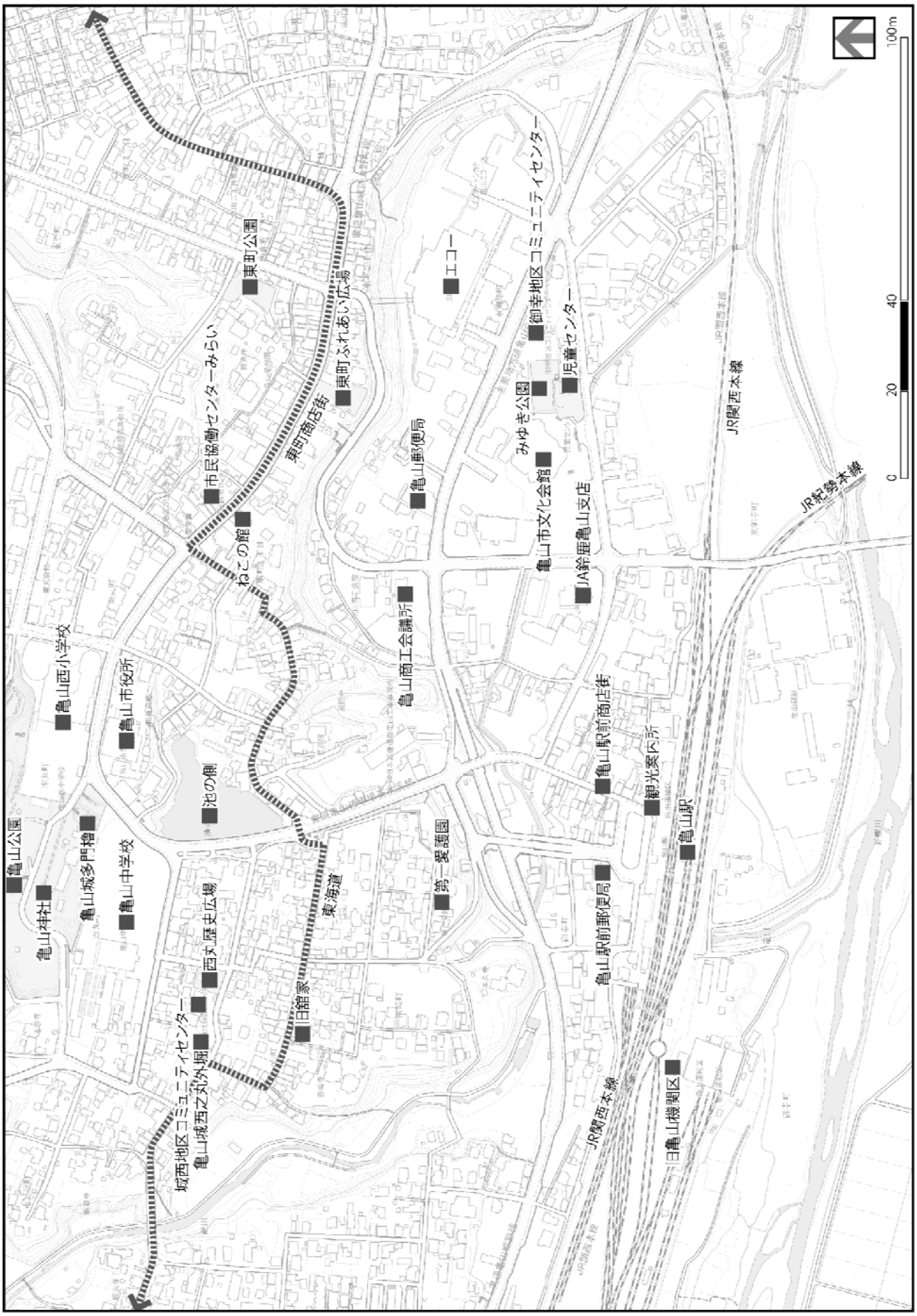


図－亀山駅周辺の地形の状況

資料：三重県共有デジタル地図

③　公共公益施設・まちづくり資源

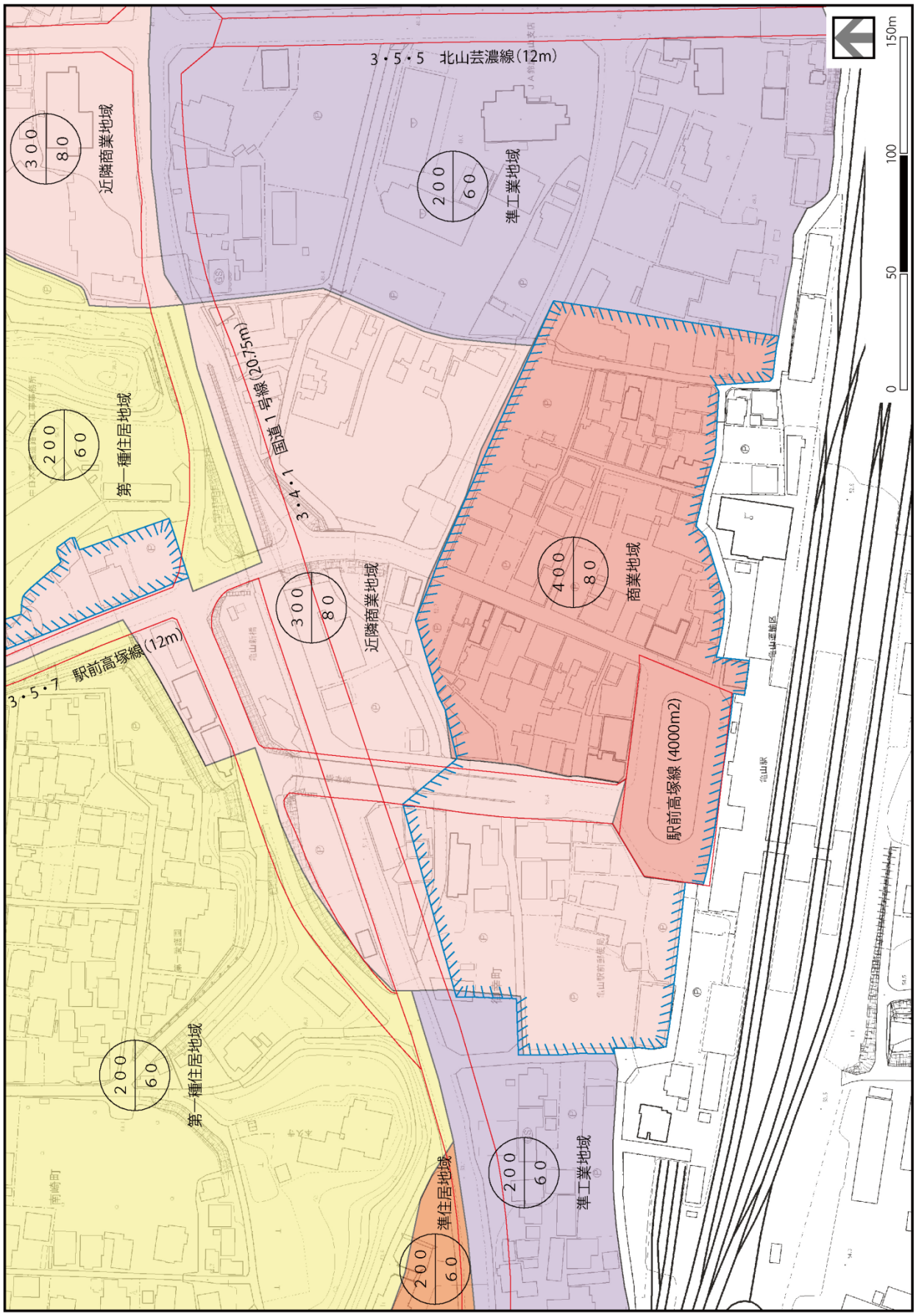
本市の中心的市街地における公共公益施設、まちづくり資源の分布は次のとおりである。



図－まちづくり資源図

④　都市計画の状況

本地区周辺の都市計画の状況は次のとおりである。

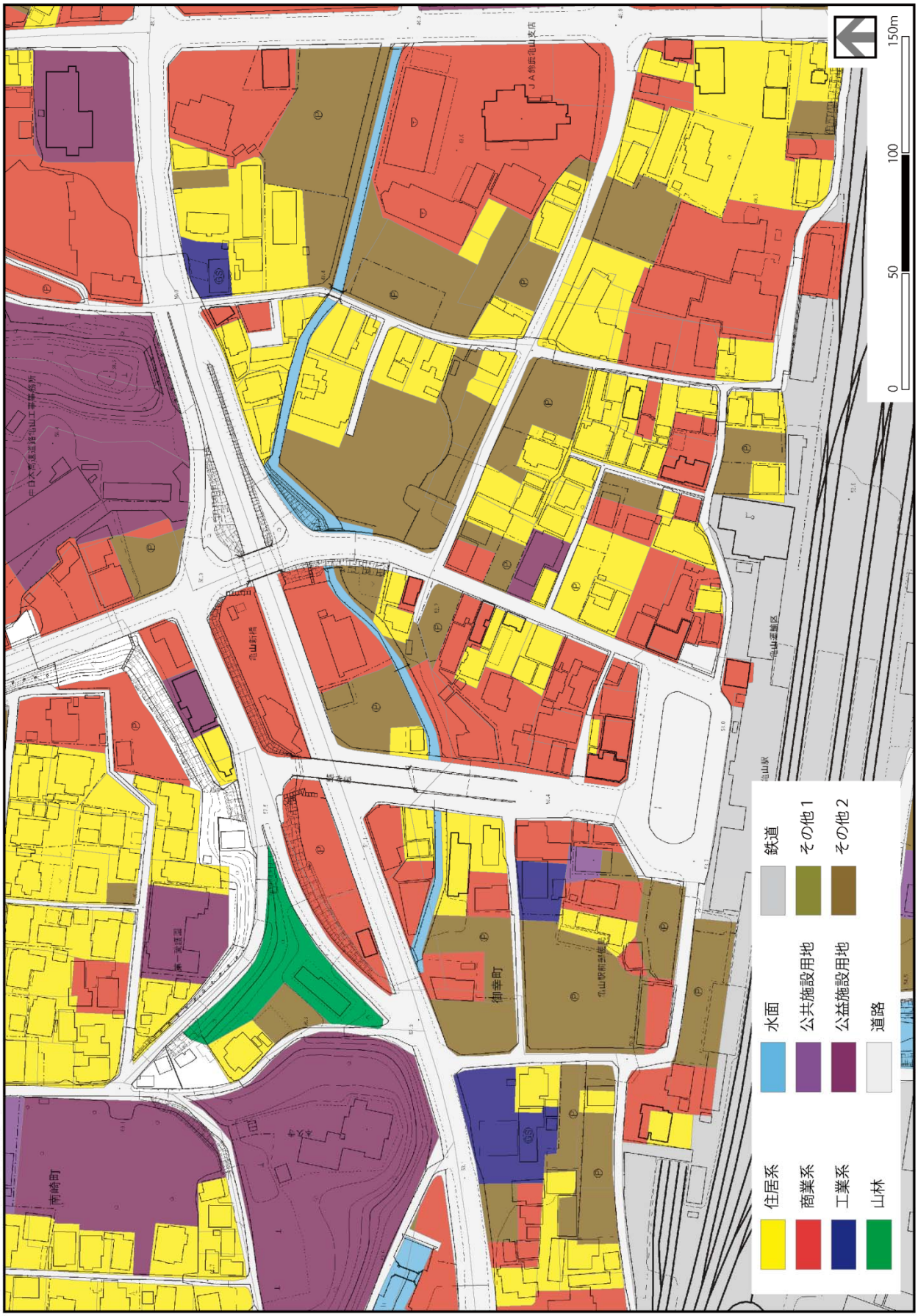


図－亀山駅周辺の都市計画の状況

資料：亀山市都市計画図

⑤　土地利用現況

本地区周辺の土地利用の現況は以下のとおりである。



図－土地利用現況図

資料：都市計画基礎調査（平成24年度）

⑥　建物用途現況

本地区周辺の建築物用途の現況は以下のとおりである。

図－建築物用途現況図

資料：都市計画基礎調査（平成22年度）

⑦　建築物現況

本地区の建築物の現況は以下のとおりである。

構造別にみると、約６割の建築物が木造となっており、特に２ブロック、４ブロックで木造建築物の割合が高い。

表－建物構造別現況表

	全体		1ブロック		2ブロック		3ブロック		4ブロック	
	棟数	敷地面積計(m2)	棟数	敷地面積計(m2)	棟数	敷地面積計(m2)	棟数	敷地面積計(m2)	棟数	敷地面積計(m2)
耐火構造	8	1,733	1	479	5	965	2	289	0	0
（構成比）	8.6%	7.6%	6.7%	9.3%	16.1%	16.8%	6.7%	4.5%	0.0%	0.0%
準耐火構造	15	5,115	5	1,720	3	1,385	6	1,857	1	153
（構成比）	16.1%	22.3%	33.3%	33.4%	9.7%	24.2%	20.0%	29.1%	5.9%	2.7%
防火構造	12	5,164	2	777	2	728	6	1,896	2	1,763
（構成比）	12.9%	22.5%	13.3%	15.1%	6.5%	12.7%	20.0%	29.7%	11.8%	31.0%
木造建築物	54	10,281	6	2,126	21	2,654	16	2,338	11	3,163
（構成比）	58.1%	44.8%	40.0%	41.3%	67.7%	46.3%	53.3%	36.6%	64.7%	55.6%
不　明	4	659	1	45	0	0	0	0	3	614
（構成比）	4.3%	2.9%	6.7%	0.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	17.6%	10.8%
計	93	22,952	15	5,147	31	5,732	30	6,380	17	5,693
（構成比）	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

	全体		1ブロック		2ブロック		3ブロック		4ブロック	
	建築面積計(m2)	延床面積計(m2)	建築面積計(m2)	延床面積計(m2)	建築面積計(m2)	延床面積計(m2)	建築面積計(m2)	延床面積計(m2)	建築面積計(m2)	延床面積計(m2)
耐火構造	1,007	3,297	152	304	642	2,033	213	960	0	0
（構成比）	10.2%	18.3%	8.6%	10.9%	21.8%	35.9%	6.6%	16.0%	0.0%	0.0%
準耐火構造	2,116	4,074	742	1,549	462	726	825	1,538	87	261
（構成比）	21.4%	22.6%	41.8%	55.4%	15.7%	12.8%	25.6%	25.6%	4.4%	7.3%
防火構造	1,567	2,452	419	419	236	284	613	996	299	753
（構成比）	15.8%	13.6%	23.6%	15.0%	8.0%	5.0%	19.0%	16.6%	15.2%	21.2%
木造建築物	5,002	7,838	451	506	1,602	2,615	1,574	2,522	1,375	2,195
（構成比）	50.5%	43.5%	25.4%	18.1%	54.5%	46.2%	48.8%	41.9%	70.0%	61.8%
不　明	211	363	9	19	0	0	0	0	202	344
（構成比）	2.1%	2.0%	0.5%	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	10.3%	9.7%
計	9,903	18,024	1,773	2,797	2,942	5,658	3,225	6,016	1,963	3,553
（構成比）	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

資料：都市計画基礎調査（平成 22 年度）

用途別にみると、専用店舗施設、住居専用施設がいずれも３割を超え、多くなっている。１ブロック、２ブロックではいずれも専用店舗施設が最も多く、一方、３ブロック、４ブロックでは住居専用施設が最も多くなっている。

表－建築用途別現況表

	全体		1ブロック		2ブロック		3ブロック		4ブロック	
	棟数	敷地面積計 (m2)	棟数	敷地面積計 (m2)	棟数	敷地面積計 (m2)	棟数	敷地面積計 (m2)	棟数	敷地面積計 (m2)
業務施設	9	2,211	5	1,118	1	299	2	372	1	422
（構成比）	9.7%	9.6%	33.3%	21.7%	3.2%	5.2%	6.7%	5.8%	5.9%	7.4%
娯楽施設	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
（構成比）	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
宿泊施設	6	889	0	0	6	889	0	0	0	0
（構成比）	6.5%	3.9%	0.0%	0.0%	19.4%	15.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
専用店舗施設	33	7,245	6	2,295	10	1,404	11	2,538	6	1,008
（構成比）	35.5%	31.6%	40.0%	44.6%	32.3%	24.5%	36.7%	39.8%	35.3%	17.7%
住居併用施設	7	1,462	1	479	2	240	1	183	3	560
（構成比）	7.5%	6.4%	6.7%	9.3%	6.5%	4.2%	3.3%	2.9%	17.6%	9.8%
住居専用施設	30	9,091	3	1,255	5	1,307	15	2,826	7	3,703
（構成比）	32.3%	39.6%	20.0%	24.4%	16.1%	22.8%	50.0%	44.3%	41.2%	65.0%
工業施設	7	1,593	0	0	7	1,593	0	0	0	0
（構成比）	7.5%	6.9%	0.0%	0.0%	22.6%	27.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
その他	1	461	0	0	0	0	1	461	0	0
（構成比）	1.1%	2.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.3%	7.2%	0.0%	0.0%
不　明	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
（構成比）	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
計	93	22,952	15	5,147	31	5,732	30	6,380	17	5,693
（構成比）	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

	全体		1ブロック		2ブロック		3ブロック		4ブロック	
	建築面積計 (m2)	延床面積計 (m2)	建築面積計 (m2)	延床面積計 (m2)	建築面積計 (m2)	延床面積計 (m2)	建築面積計 (m2)	延床面積計 (m2)	建築面積計 (m2)	延床面積計 (m2)
業務施設	957	1,912	565	813	41	123	196	511	155	465
（構成比）	9.7%	10.6%	31.9%	29.1%	1.4%	2.2%	6.1%	8.5%	7.9%	13.1%
娯楽施設	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
（構成比）	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
宿泊施設	666	1,633	0	0	666	1,633	0	0	0	0
（構成比）	6.7%	9.1%	0.0%	0.0%	22.6%	28.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
専用店舗施設	3,286	6,285	691	909	882	1,944	1,226	2,557	487	875
（構成比）	33.2%	34.9%	39.0%	32.5%	30.0%	34.4%	38.0%	42.5%	24.8%	24.6%
住居併用施設	595	1,214	152	304	100	265	89	178	254	467
（構成比）	6.0%	6.7%	8.6%	10.9%	3.4%	4.7%	2.8%	3.0%	12.9%	13.1%
住居専用施設	3,464	5,793	365	771	416	702	1,616	2,574	1,067	1,746
（構成比）	35.0%	32.1%	20.6%	27.6%	14.1%	12.4%	50.1%	42.8%	54.4%	49.1%
工業施設	837	991	0	0	837	991	0	0	0	0
（構成比）	8.5%	5.5%	0.0%	0.0%	28.5%	17.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
その他	98	196	0	0	0	0	98	196	0	0
（構成比）	1.0%	1.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.0%	3.3%	0.0%	0.0%
不　明	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
（構成比）	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
計	9,903	18,024	1,773	2,797	2,942	5,658	3,225	6,016	1,963	3,553
（構成比）	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

資料：都市計画基礎調査（平成 22 年度）

階数別にみると、２階建てが５割弱で最も多く、次いで１階建てとなっている。ブロック別では、１ブロックでは、半数強が１階建てであるのに対し、３ブロックや４ブロックでは約半数、４ブロックでは６割以上がそれぞれ２階建てとなっている。

表－建物階数別現況表

	全体		1ブロック		2ブロック		3ブロック		4ブロック	
	棟数	敷地面積計(m2)	棟数	敷地面積計(m2)	棟数	敷地面積計(m2)	棟数	敷地面積計(m2)	棟数	敷地面積計(m2)
1階	36	9,587	8	3,180	12	1,748	12	2,846	4	1,813
（構成比）	38.7%	41.8%	53.3%	61.8%	38.7%	30.5%	40.0%	44.6%	23.5%	31.8%
2階	46	10,246	6	1,486	14	2,834	15	2,621	11	3,305
（構成比）	49.5%	44.6%	40.0%	28.9%	45.2%	49.4%	50.0%	41.1%	64.7%	58.1%
3階以上	11	3,119	1	481	5	1,150	3	913	2	575
（構成比）	11.8%	13.6%	6.7%	9.3%	16.1%	20.1%	10.0%	14.3%	11.8%	10.1%
不　明	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
（構成比）	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
計	93	22,952	15	5,147	31	5,732	30	6,380	17	5,693
（構成比）	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

	全体		1ブロック		2ブロック		3ブロック		4ブロック	
	建築面積計(m2)	延床面積計(m2)	建築面積計(m2)	延床面積計(m2)	建築面積計(m2)	延床面積計(m2)	建築面積計(m2)	延床面積計(m2)	建築面積計(m2)	延床面積計(m2)
1階	3,753	3,753	953	953	1,107	1,107	1,138	1,138	555	555
（構成比）	37.9%	20.8%	53.8%	34.1%	37.6%	19.6%	35.3%	18.9%	28.3%	15.6%
2階	4,783	9,507	617	1,235	1,296	2,592	1,704	3,408	1,166	2,272
（構成比）	48.3%	52.7%	34.8%	44.1%	44.1%	45.8%	52.8%	56.6%	59.4%	63.9%
3階以上	1,367	4,764	203	609	539	1,959	383	1,470	242	726
（構成比）	13.8%	26.4%	11.4%	21.8%	18.3%	34.6%	11.9%	24.4%	12.3%	20.4%
不　明	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
（構成比）	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
計	9,903	18,024	1,773	2,797	2,942	5,658	3,225	6,016	1,963	3,553
（構成比）	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

資料：都市計画基礎調査（平成 22 年度）

建築年代別にみると、昭和56年6月以降に建築された新耐震基準を満たす建築物は全体の２割弱にとどまっている。一方、築40年を超える建築物が約２割を占めており、地区内の建築物の老朽化が進んでいる。

なお、建築年代が不明のものが約半数を占めているが、そのうち大部分は昭和56年5月以前に建築されたものと想定される。

表－建築年代別現況表

	全体		1ブロック		2ブロック		3ブロック		4ブロック	
	棟数	敷地面積計(m2)	棟数	敷地面積計(m2)	棟数	敷地面積計(m2)	棟数	敷地面積計(m2)	棟数	敷地面積計(m2)
平成6年以降(築20年以内)	12	3,477	4	2,025	3	468	3	656	2	328
（構成比）	12.9%	15.1%	26.7%	39.3%	9.7%	8.2%	10.0%	10.3%	11.8%	5.8%
昭和57年～平成5年(築21～32年)	4	635	0	0	1	164	2	264	1	207
（構成比）	4.3%	2.8%	0.0%	0.0%	3.2%	2.9%	6.7%	4.1%	5.9%	3.6%
昭和49年～昭和56年(築33～40年)	12	2,758	1	356	3	592	5	1,057	3	753
（構成比）	12.9%	12.0%	6.7%	6.9%	9.7%	10.3%	16.7%	16.6%	17.6%	13.2%
昭和39年～昭和48年(築41～50年)	12	3,165	5	924	2	923	4	1,148	1	170
（構成比）	12.9%	13.8%	33.3%	18.0%	6.5%	16.1%	13.3%	18.0%	5.9%	3.0%
昭和38年以前(築51年以上)	9	1,997	3	837	4	953	0	0	2	207
（構成比）	9.7%	8.7%	20.0%	16.3%	12.9%	16.6%	0.0%	0.0%	11.8%	3.6%
不　明	44	10,920	2	1,005	18	2,632	16	3,255	8	4,028
（構成比）	47.3%	47.6%	13.3%	19.5%	58.1%	45.9%	53.3%	51.0%	47.1%	70.8%
新耐震基準を満たす建築物(昭和56年6月以降に建築)	16	4,112	4	2,025	4	632	5	920	3	535
（構成比）	17.2%	17.9%	26.7%	39.3%	12.9%	11.0%	16.7%	14.4%	17.6%	9.4%
計	93	22,952	15	5,147	31	5,732	30	6,380	17	5,693
（構成比）	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

	全体		1ブロック		2ブロック		3ブロック		4ブロック	
	建築面積計(m2)	延床面積計(m2)	建築面積計(m2)	延床面積計(m2)	建築面積計(m2)	延床面積計(m2)	建築面積計(m2)	延床面積計(m2)	建築面積計(m2)	延床面積計(m2)
平成6年以降(築20年以内)	1,354	2,389	724	1,029	174	439	309	538	147	383
（構成比）	13.7%	13.3%	40.8%	36.8%	5.9%	7.8%	9.6%	8.9%	7.5%	10.8%
昭和57年～平成5年(築21～32年)	458	916	0	0	98	196	203	406	157	314
（構成比）	4.6%	5.1%	0.0%	0.0%	3.3%	3.5%	6.3%	6.7%	8.0%	8.8%
昭和49年～昭和56年(築33～40年)	1,349	2,740	138	138	202	510	696	1,519	313	573
（構成比）	13.6%	15.2%	7.8%	4.9%	6.9%	9.0%	21.6%	25.2%	15.9%	16.1%
昭和39年～昭和48年(築41～50年)	1,232	2,809	356	614	299	912	536	1,242	41	41
（構成比）	12.4%	15.6%	20.1%	21.9%	10.2%	16.1%	16.6%	20.6%	2.1%	1.2%
昭和38年以前(築51年以上)	1,212	2,806	370	831	663	1,617	0	0	179	358
（構成比）	12.2%	15.6%	20.9%	29.7%	22.5%	28.6%	0.0%	0.0%	9.1%	10.1%
不　明	4,298	6,364	185	185	1,506	1,984	1,481	2,311	1,126	1,884
（構成比）	43.4%	35.3%	10.4%	6.6%	51.2%	35.1%	45.9%	38.4%	57.4%	53.0%
新耐震基準を満たす建築物(昭和56年6月以降に建築)	1,812	3,305	724	1,029	272	635	512	944	304	697
（構成比）	18.3%	18.3%	40.8%	36.8%	9.2%	11.2%	15.9%	15.7%	15.5%	19.6%
計	9,903	18,024	1,773	2,797	2,942	5,658	3,225	6,016	1,963	3,553
（構成比）	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

⑧　都市基盤・建築物等の状況の変遷

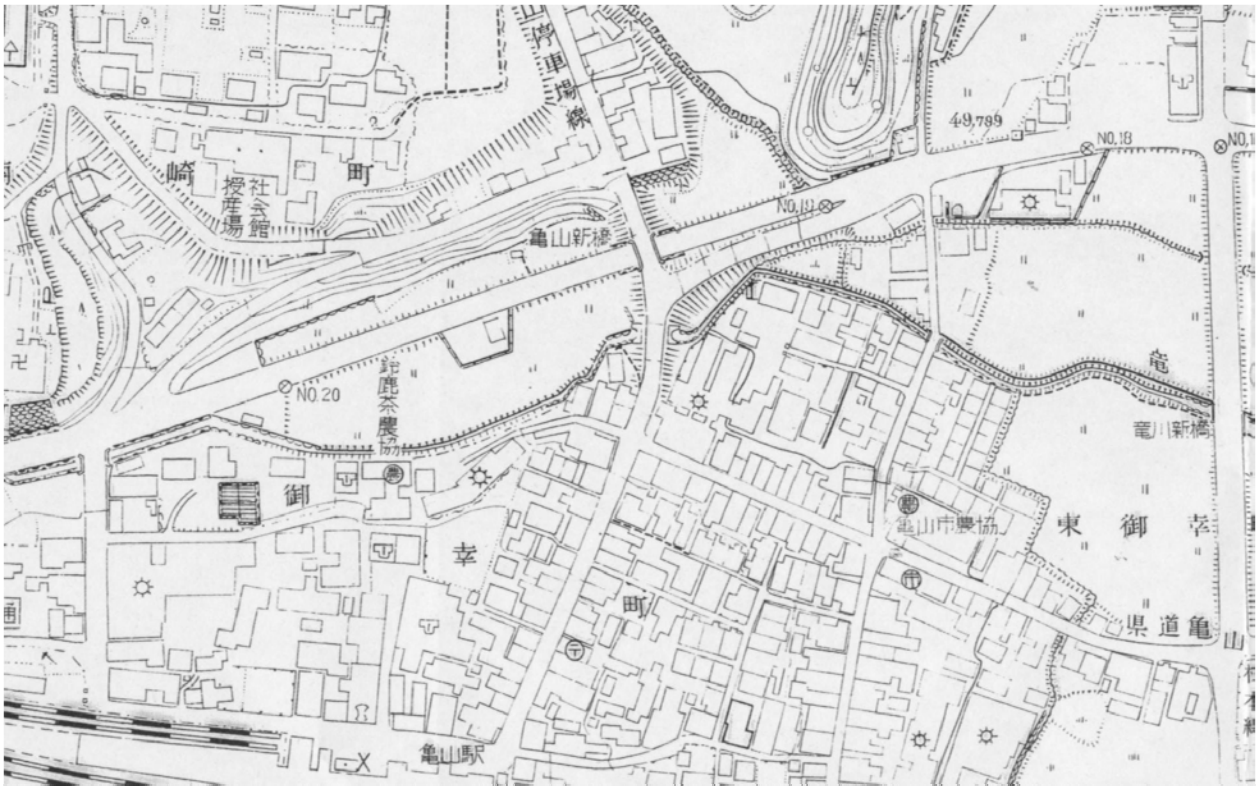
本地区周辺の都市基盤ならびに建築物等の状況の変遷は以下のとおりである。

かつて亀山駅周辺には多くの鉄道関連施設や長屋等が立地し、建築物が密集した状態であったが、時代とともに長屋等の解体が進み、跡地は駐車場や空地となっている。

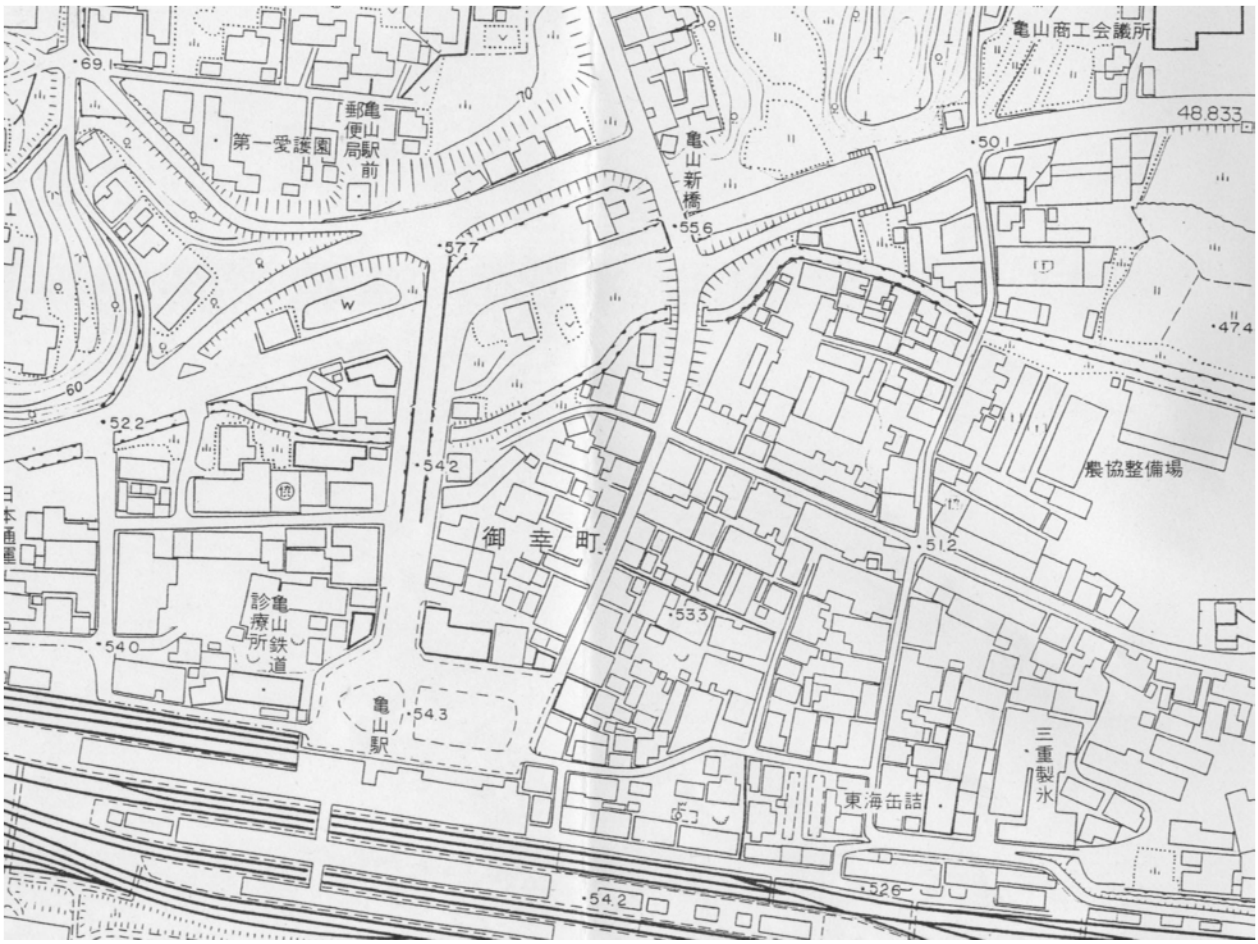
一方、本地区より東側の県道亀山白山線沿道や旧国道１号沿道は、かつては田畑であったが、徐々に市街化が進行している。

また、昭和32年は亀山駅前広場ならびに御幸橋が整備されておらず、亀山駅前への出入りは亀山新橋から現在の市道亀山駅前線が中心であった。

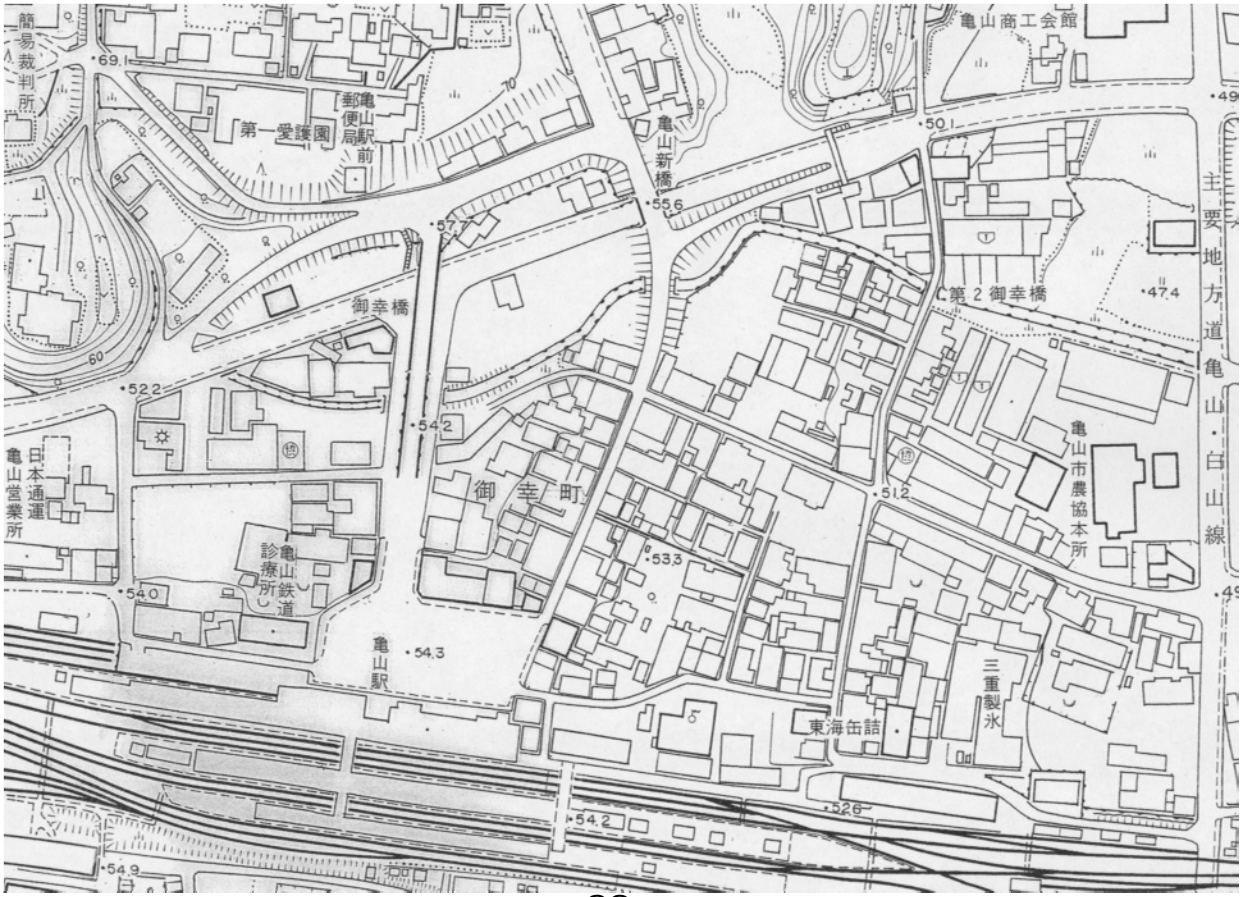
＜昭和32年＞



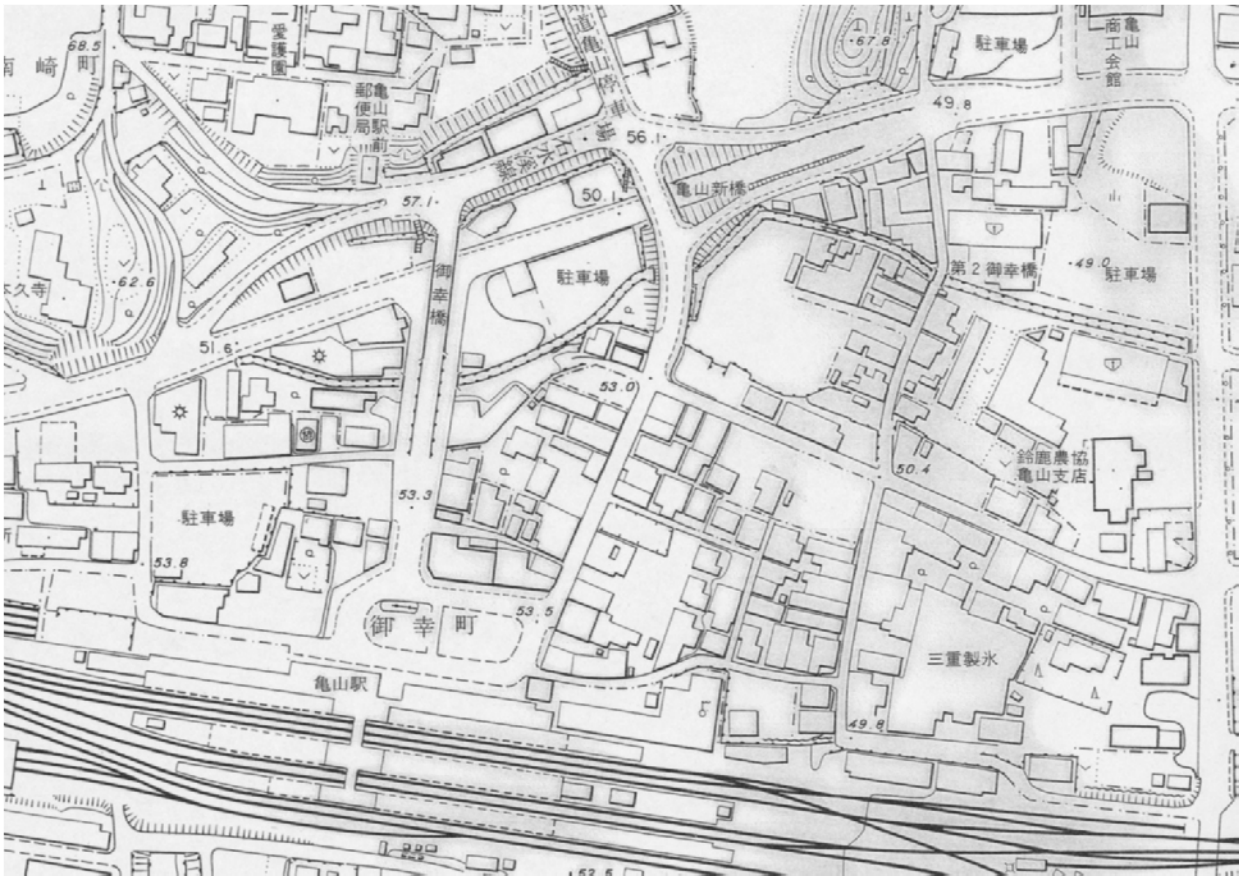
＜昭和47年＞


亀山商工会議所
48.833
第一愛護園
郵便局
亀山駅前
亀山新橋
農協整備場
御幸町
診療所
亀山鉄道
亀山駅
三重製氷
東海缶詰

＜昭和60年＞

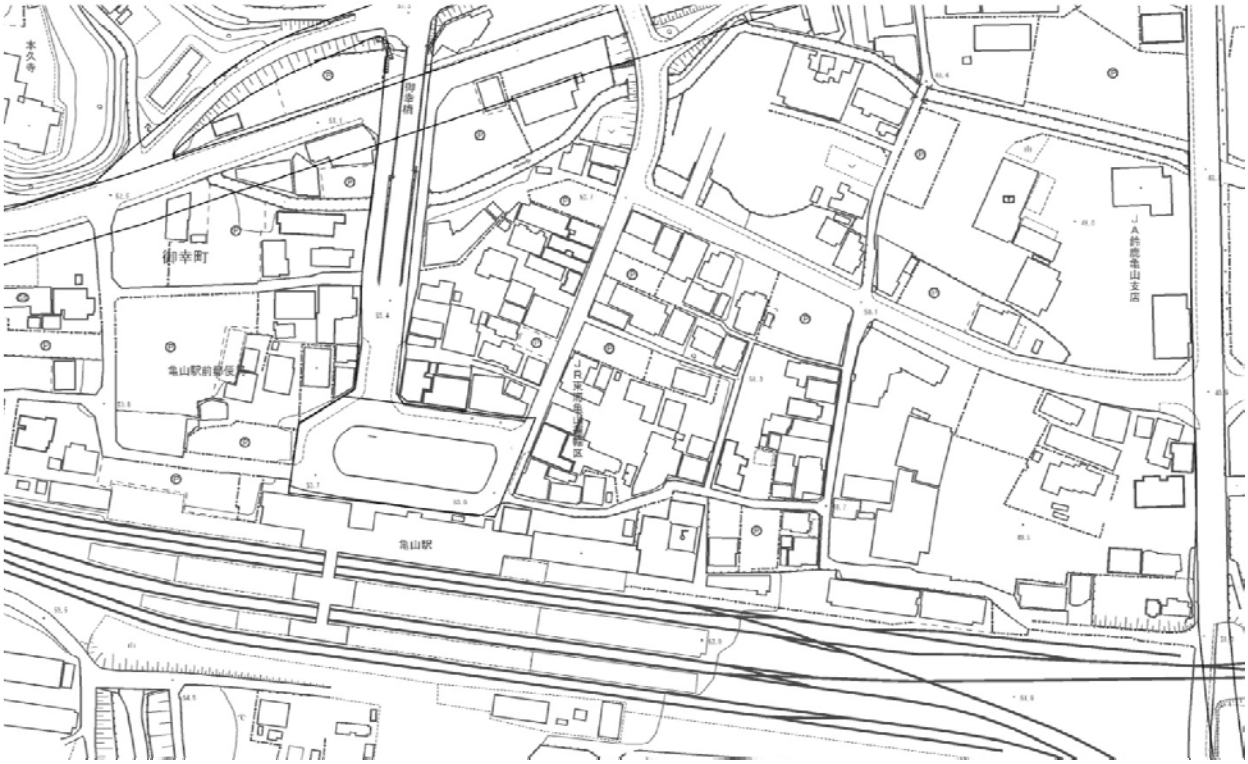

簡易裁判所
亀山商工会館
第一愛護園
郵便局
亀山駅前
亀山新橋
第2御幸橋
御幸橋
主要地方道亀山・白山線
日本通運
亀山営業所
御幸町
診療所
亀山鉄道
亀山駅
亀山市農協本所
三重製氷
東海缶詰

＜平成5年＞



駐車場
亀山商工会館
亀山新橋
第2御幸橋
駐車場
御幸橋
駐車場
鈴鹿農協亀山支店
御幸町
三重製氷
亀山駅

＜平成19年＞



御幸町
亀山駅

(5) 市民意向からみる亀山駅周辺地区の状況

●市民アンケートでは、約６割が亀山駅とその周辺について、満足していないとともに、今後の取り組みとして重要であると考えている。
●財政が厳しくなっていく中であっても、積極的に取り組む必要が有るものとして、道路や駅周辺等の整備・改良を上位にあげられている。

①　亀山駅利用者アンケート

亀山駅利用者のニーズを把握するためのアンケートを実施した。アンケートの実施概要は次のとおり。

ア．対象者

○一般利用者（通勤・通学客、商店街の買い物客ほか）
○亀山高校・徳風高校の生徒

イ．アンケート配布日

○通勤・通学客等：平成25年10月10日（木）　午前６時30分～午後５時
○商店街買い物客：平成25年10月10日～22日
※高校生は各高校にて個別に配布・回収を実施

ウ．アンケート回収日

○通勤・通学客等：平成25年10月11日（金）　午前６時30分～午前９時
○その他　　：平成25年10月10日（木）～22日（火）（駅周辺４箇所に回収箱を設置）

エ．回収数

○一般利用者　　：130通（うち無効1通）
○亀山高校　　：161通
○徳風高校　　：114通（うち無効2通）

オ．集計結果

※資料編参照

②　市民アンケートにおける亀山駅周辺地区の位置づけ

平成23年度に実施された「第１次亀山市総合計画後期基本計画策定のための市民アンケート調査」における、亀山駅周辺の整備に関する設問の抜粋は次のとおりである。

現状に関する設問では、「亀山駅とその周辺が整備されている」という項目について、約６割が「そう思わない」または「あまり思わない」と回答している。

一方で、本市が今後取り組んでいくことが重要なことを聞く設問では、「亀山駅とその周辺が整備されている」を「重要」または「やや重要」と答えた回答者が６割に達している。また、財政が厳しさを増す中で、市が積極的に取り組むもことでは、「道路や公園、駅周辺等の整備・改良」が１割を超えており、２４項目中７番目となっている。

これらのことから、市民は亀山駅周辺の現状に満足していないとともに、亀山駅周辺の整備が望まれているという現状が分かる。

調査結果

問３　あなたは、(1)から(56)の各項目に対し、亀山市の現状をどのように思いますか。
また、今後、各項目に対して、亀山市が取り組んでいくことがどの程度重要だと思いますか。
すべてお答えください。　※「現状の評価」「今後の取組の重要度」について、の１～６の中からそれぞれ１つずつ○をつける

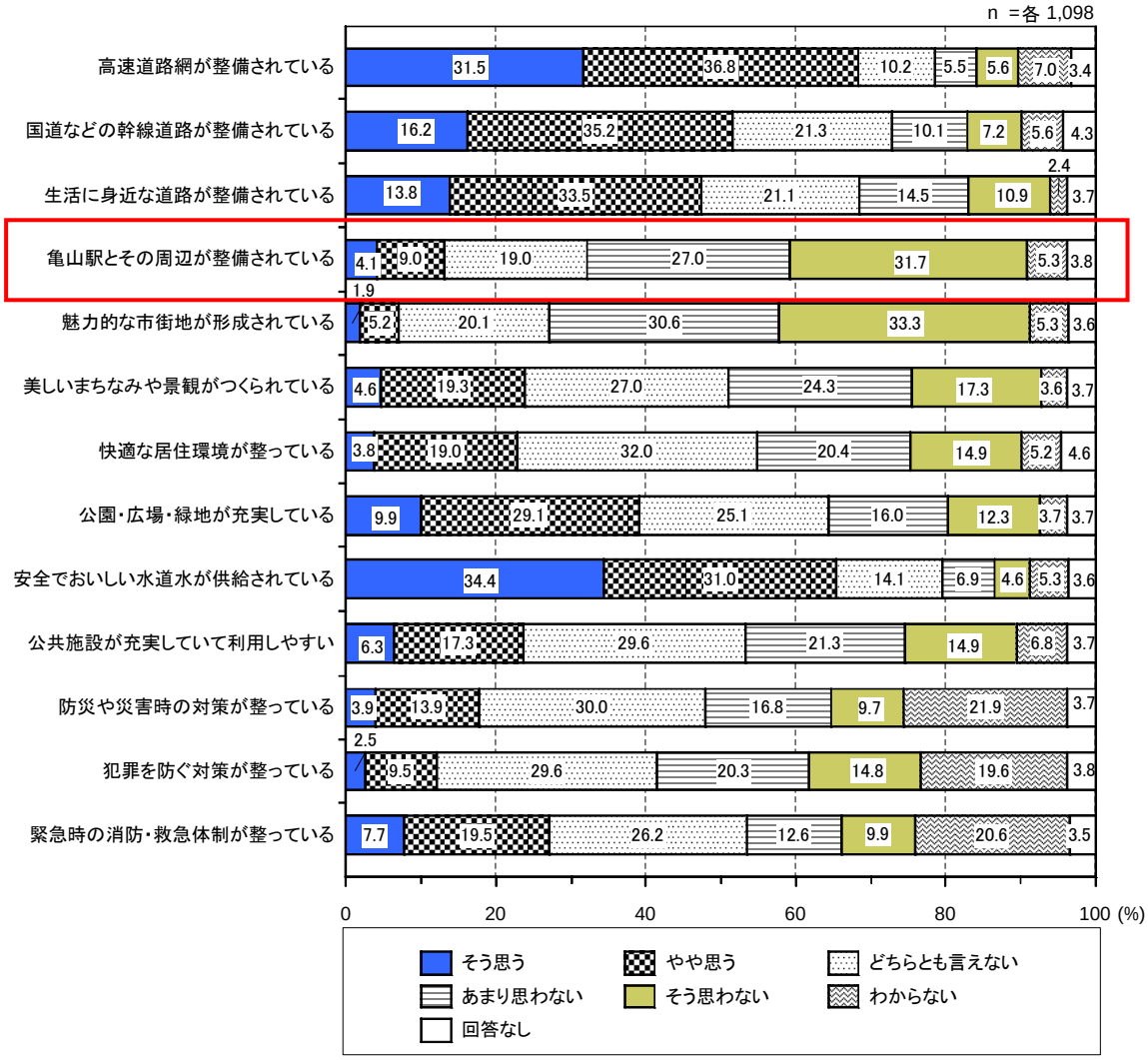
●亀山市の現状評価

【都市形成】

○「そう思う」「ややそう思う」の合計は、「高速道路網が整備されている」が 68.3%で最も多く、次いで「安全でおいしい水道水が供給されている」（65.4%）が続いている。また、「国道など幹線道路が整備されている」（51.4%）や「生活に身近な道路が整備されている」（47.3%）についても半数前後を占め、「公園・広場・緑地が充実している」（39.0%）なども比較的多い。

○一方、「あまりそう思わない」「そう思わない」は、「魅力的な市街地が形成されている」（63.9%）や「亀山駅とその周辺が整備されている」（58.7%）が６割前後にのぼり、「美しいまちなみや景観がつくられている」（41.6%）、「公共施設が充実していて利用しやすい」（36.2%）なども相対的に多くなっている。

図１　「都市形成」に関する現状の回答割合



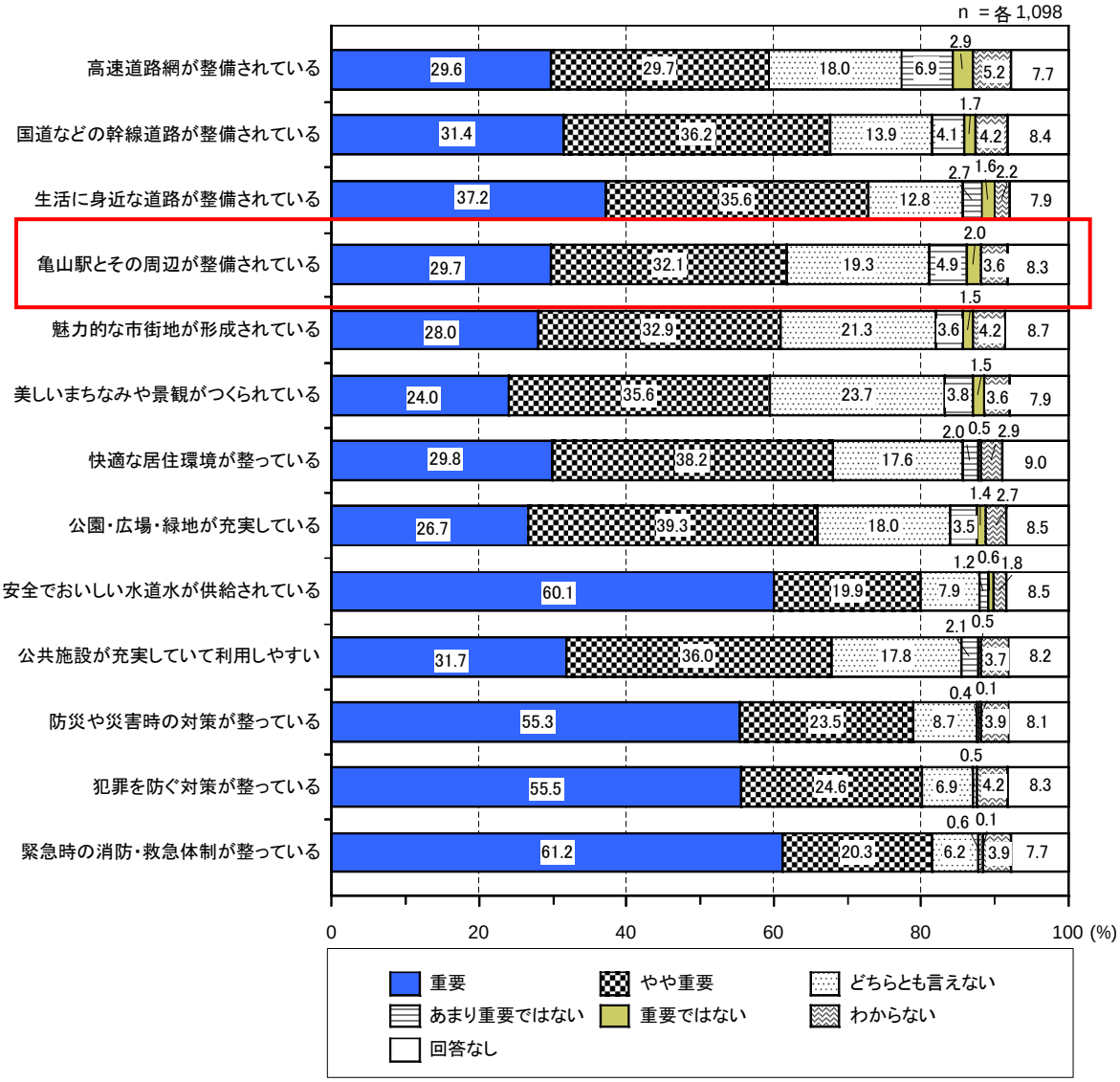
●今後の取り組みの重要度

【都市形成】

○「重要」「やや重要」の合計は、「緊急時の消防・救急体制が整っている」（81.5%）、「犯罪を防ぐ対策が整っている」（80.1%）、「安全でおいしい水道水が供給されている」（80.0%）の３項目が８割以上となっており、「防災や災害時の対策が整っている」（78.8%）も８割近くとなっている。

○また、「生活に身近な道路が整備されている」（72.8%）や「快適な居住環境が整っている」（68.0%）、「公共施設が充実していて利用しやすい」（67.7%）などは７割前後を占めている。

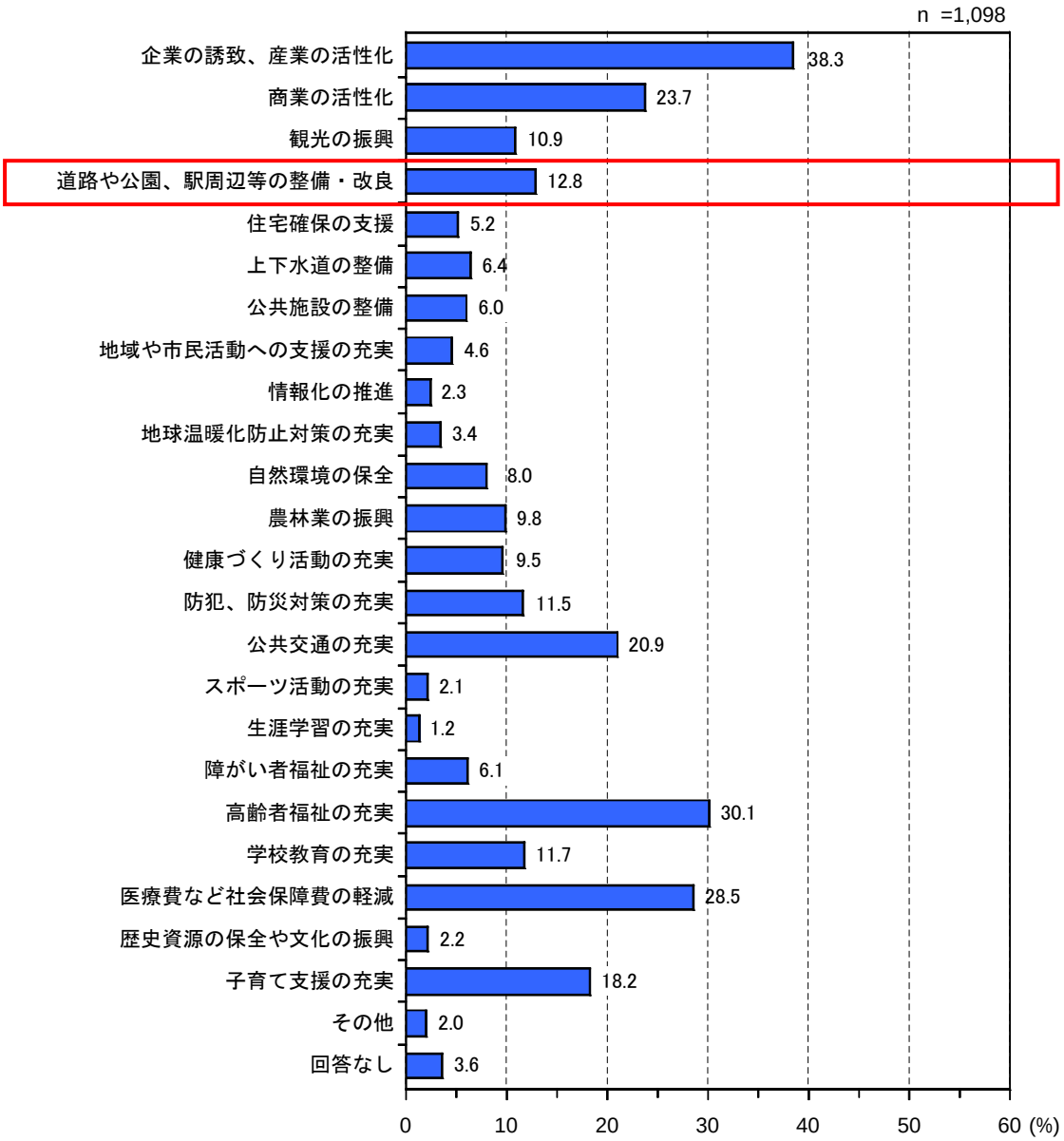
図２　「都市形成」に関する重要度の回答割合



問６　財政が厳しさを増していく中にあって、市はどのようなことに積極的に取り組む必要があると思いますか。次の中から３つまでを選んで、番号に○をつけてください。

○市が積極的に取り組むべき施策として、「企業の誘致、産業の活性化」が 38.3％で最も多く、次いで「高齢者福祉の充実」（30.1％）となっており、それ以降は「医療費など社会保障費の軽減」（28.5％）、「商業の活性化」（23.7％）等が続いている。

図３　積極的に取り組む必要があるもの

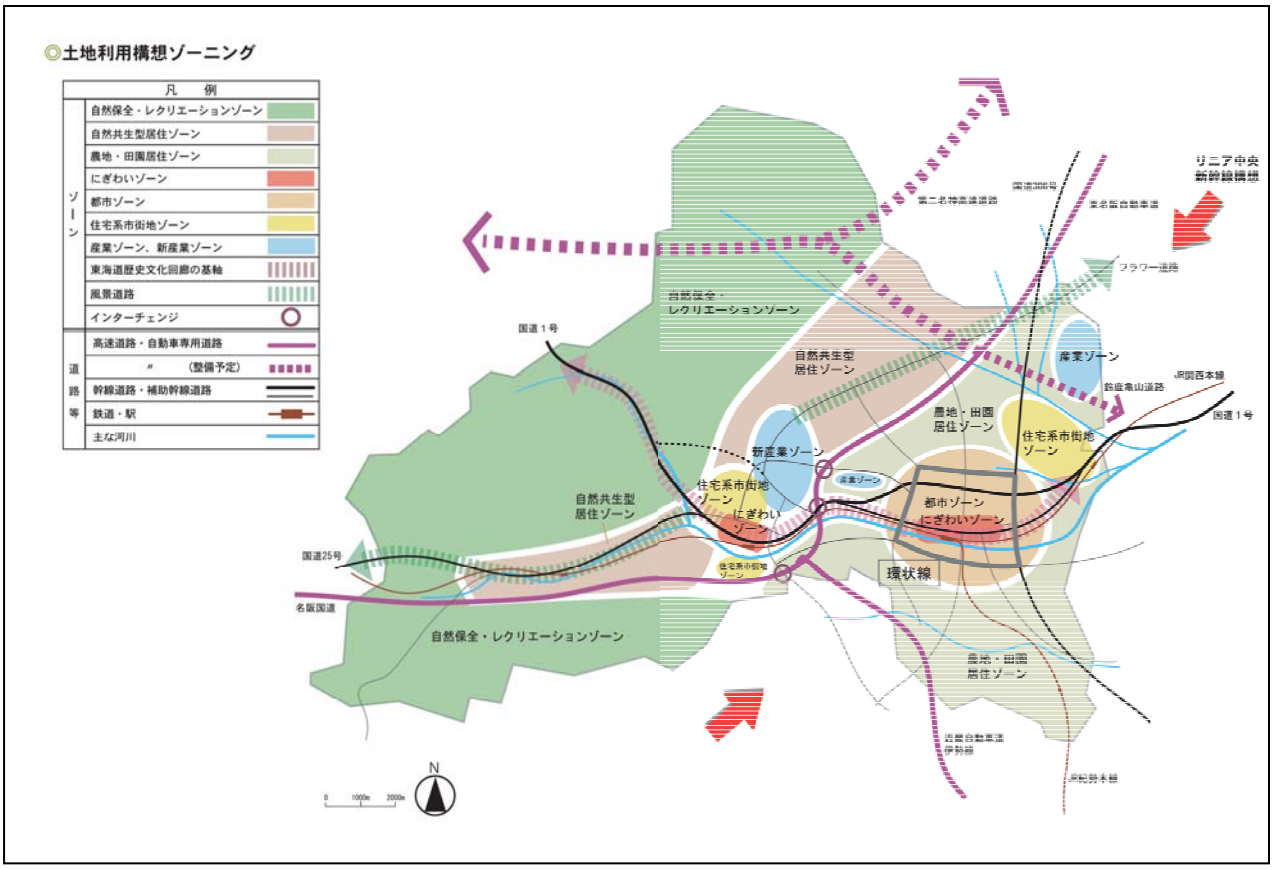


2. 上位計画における亀山駅周辺地区の位置づけ

(1) 第１次亀山市総合計画／後期基本計画

●土地利用構想では、亀山駅周辺をにぎわいゾーンとして位置づけ、都市ゾーンと連携した活気ある中心市街地として整備・再生を進めることとしている。
●後期基本計画では、ＪＲ亀山駅周辺のにぎわいの再生を戦略プロジェクトの主な推進施策に位置づけている。

基本構想：土地利用構想ゾーニング



基本構想：ゾーンごとの土地利用の方向

4.にぎわいゾーン

◆旧東海道の亀山宿、関宿とその周辺地区は、城下町、宿場町らしい景観形成に取り組み、歴史文化資源やまちなみを保存・継承しながら、だれもが安心して歩いて暮らせる環境を整え、市内における「学」・「遊」・「買」の中心となるにぎわいの拠点づくりを行います。

◆重要伝統的建造物群保存地区*である関宿は、長期的な展望をもとにその周辺地区や背景となる景域全体の景観形成に取り組むとともに、増加する観光客に対応しつつ暮らしの場としての生活基盤整備を進めます。

◆亀山駅の周辺地区は、集合住宅などの居住機能の集積を誘導するとともに、地域密着型の商業機能の活性化を図り、都市ゾーンと連携した活気ある中心市街地としての整備・再生を進めます。

戦略プロジェクト２

まちの魅力や価値を高める　**まち磨きプロジェクト**

プロジェクトのねらい

長引く景気の低迷等により、持続可能な地域社会の構築が求められています。また、地方分権が進むなかで、地域の特色を活かした取り組みの重要性が高くなっています。

そこで、本市特有の豊かな自然や歴史文化、都市施設、産業などの地域資源を磨き上げるとともに、磨き上げたまちの魅力を幅広く発信し交流の促進につなげるなど、まちの魅力や価値を高める取り組みを進めます。

主な推進施策

まちの魅力を磨き上げます

- ◆ＪＲ亀山駅周辺のにぎわいの再生
- ◆美しい景観づくりの推進
- ◆歴史的まちなみの保存整備の推進
- ◆屋根のない博物館の創出
- ◆農畜産物の付加価値の向上

地域コミュニティを舞台とした活動を広げます

- ◆地域での助け合い、支え合い活動の促進
- ◆地域ぐるみの防犯活動・交通安全活動の促進
- ◆自立した地域づくり活動の促進と活動拠点施設の充実
- ◆地域住民が地域の学校運営に参画する取り組みの展開
- ◆地域における世代間交流の促進

まちの魅力を発信し交流の輪を広げます

- ◆あらゆる機会をとらえたまちの魅力の発信
- ◆シティプロモーション[*1]の推進
- ◆新たな文化の創出に向けた文化交流の促進
- ◆地域資源を活かした市民と来訪者との交流促進

（4）都市づくりの推進

現状と課題

●近年、わが国の都市づくりは、これまでの人口増加を前提としたものから、人口減少への対応が求められており、今後は安全で快適な都市をいかに形成するかが大きな課題となっています。本市は、依然として人口が増加傾向にあるものの、都市施設を「造るから活かす」の考え方を持ち、利用者の視点に立った都市づくりを進めることが求められます。

●本市では、液晶関連産業の立地による人口の増加により、ビジネスホテルや集合住宅の建設など宅地開発が進みました。しかし、宅地開発の多くは、用途指定地域外などで行われ、都市が拡散する状況にあります。今後も戸建て住宅を中心に宅地の増加が予想されることから、より具体的な都市づくりの方向性を明確にしていく必要があります。

●本市は、人口の増加や企業の設備投資などが進む一方で、市街地の土地利用や開発があまり進んでいません。市のにぎわいづくりやコンパクトシティ[*1]の推進のため、市街地への投資を誘導する必要があります。

●ＪＲ亀山駅周辺については、地域住民や商業者などによる再生に向けた研究が進められています。また、地球温暖化防止の観点から、公共交通の利用による環境にやさしい行動が求められています。こうしたなか、亀山駅前の機能向上と駅周辺の再生に向けた市民全体での取り組みが必要です。

●本市では、市北東部地域を中心として人口の増加が続く一方で、市中心部の人口減少による市街地の空洞化が進むとともに集合住宅などに空き家が増加しています。今後は市街地の空洞化を抑制するため、都市の価値の向上や安心感の向上などによる住みやすい都市づくりが求められるとともに、空き家などの既存ストック[*2]を活用した定住化の促進が必要です。

●本市では、公園や緑地に対する愛着を高め、憩いの場としての利用を促進するため、亀山公園の園路整備や市民参画による公園再整備、地域住民が主体的に維持管理を行う公園等環境美化ボランティアの拡大などを図っています。今後も公園や緑地は、健康づくりなど様々な効用を発揮できる公共空間として利活用を促進する必要があります。

施策の方向

② 活力ある市街地の形成

◆ＪＲ亀山駅におけるにぎわいと交通の拠点性を高めるため、駅周辺の再生に取り組みます。

◆活力ある市街地を形成するため、市街地における都市機能の充実を重点的に図るとともに、旧国道１号や国道１号、国道３０６号沿いへの沿道サービス施設の誘導を図ります。

◆生活利便性が高く、様々な機能が集積する市街地への「まちなか居住[*3]」を推進します。

(2) 三重県都市マスタープラン

●三重県都市マスタープランでは、亀山駅周辺を広域拠点（維持型）に位置づけ、土地の高度利用や複合利用を図ることとしている。

亀山都市計画区域（抜粋）

亀山都市計画区域

（２）主要用途の配置方針

ア　住宅地

広域拠点であるＪＲ亀山駅周辺では、都心居住を促進・支援するため、土地の高度利用や複合利用を図ります。

地域拠点では、定住人口や地域コミュニティの維持・増進を図るために、公共交通の利便性向上に向けた支援を促進し、歴史・文化拠点である亀山関宿伝統的建造物群保存地区を中心に地域の文化を守りながら、快適に暮らしつづけることのできる居住環境の確保を図ります。

用途地域内の良好な居住環境を備えた住宅団地等では、定住人口を維持し、地域コミュニティの維持や増進を図るとともに、公共交通の利便性向上に向けた支援を促進します。

用途地域外のまとまった住宅団地では、居住環境の保全を図るために、市街化の熟度に応じ、用途地域を指定します。

その他の低層・高密な住宅地では、良好な居住環境を形成するため、建物の建て替え等にあわせて道路や公園等の都市施設の整備を進め、低・未利用地の活用や空き家等の活用を促進します。

イ　商業・業務地

広域拠点では、中心市街地の活性化や都心居住を支援する商業・業務、文化等の各都市機能の集約に向け、商業・業務系土地利用の維持・増進を図り、近隣商業地域の指定を維持します。

地域拠点の商業・業務地は、地域住民の日常の消費需要に応じた、商業地域又は近隣商業地域の指定を維持するとともに、必要に応じ新たに指定します。

亀山市におけるその他の商業・業務地では、地域住民の日常の消費需要に対応した、商業地域又は近隣商業地域の指定を維持します。

なお、亀山市においては、広域拠点以外の商業・業務地は、新たな大規模集客施設の立地を抑制するため、必要に応じて特別用途地区の併用指定を促進します。

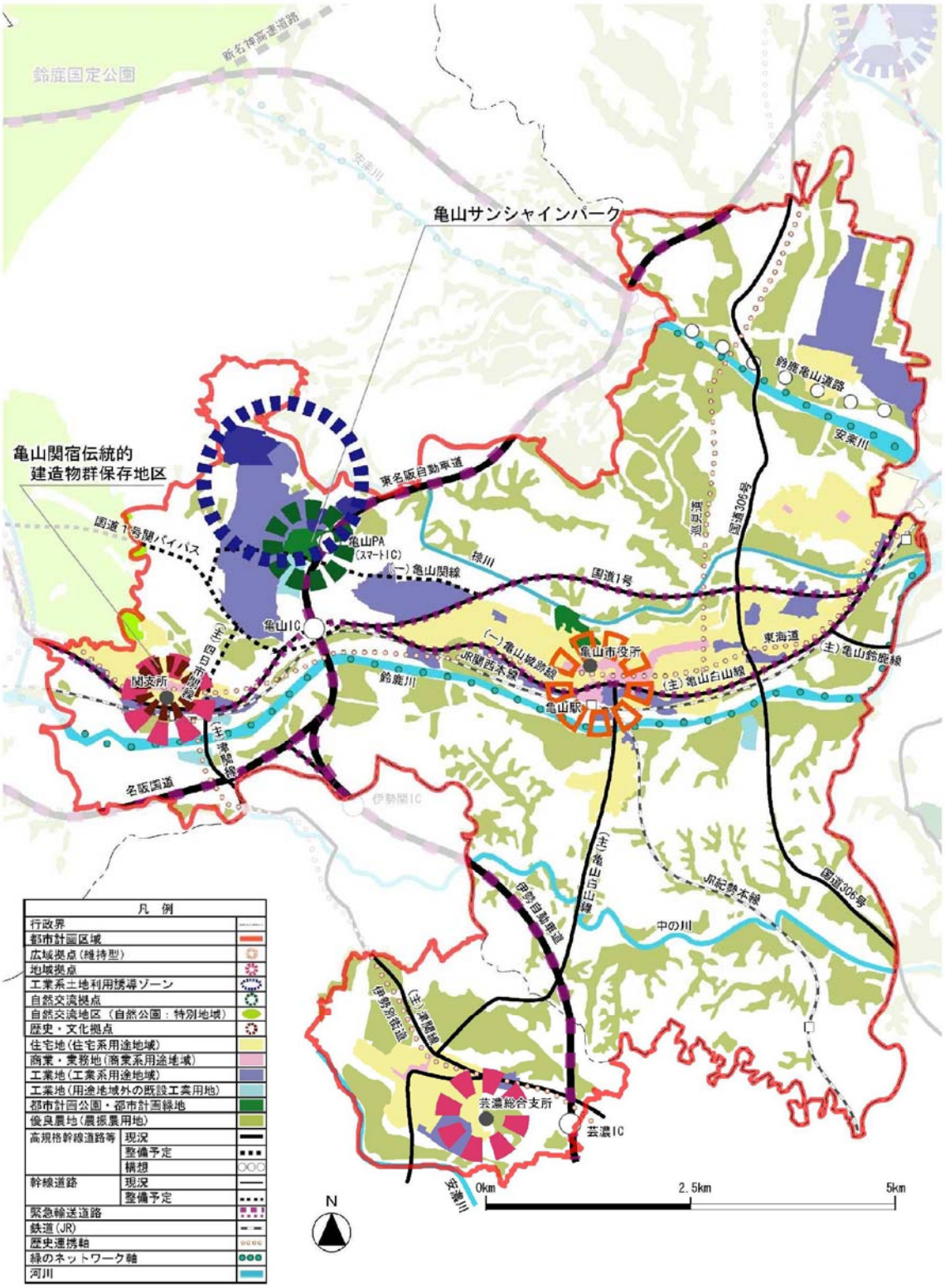
また、芸濃総合支所周辺では、都市機能の集約化に努めつつ、住民生活に不可欠な行政サービス機能の維持・確保に努めます。

ウ　工業地

圏域において位置づけた工業系土地利用誘導ゾーンについては、引き続き都市基盤の整備を進め、積極的に企業誘致を図ります。

既存の工業地内の未利用地は、既存ストックを活用しつつ、必要な都市施設等の整備を進めます。

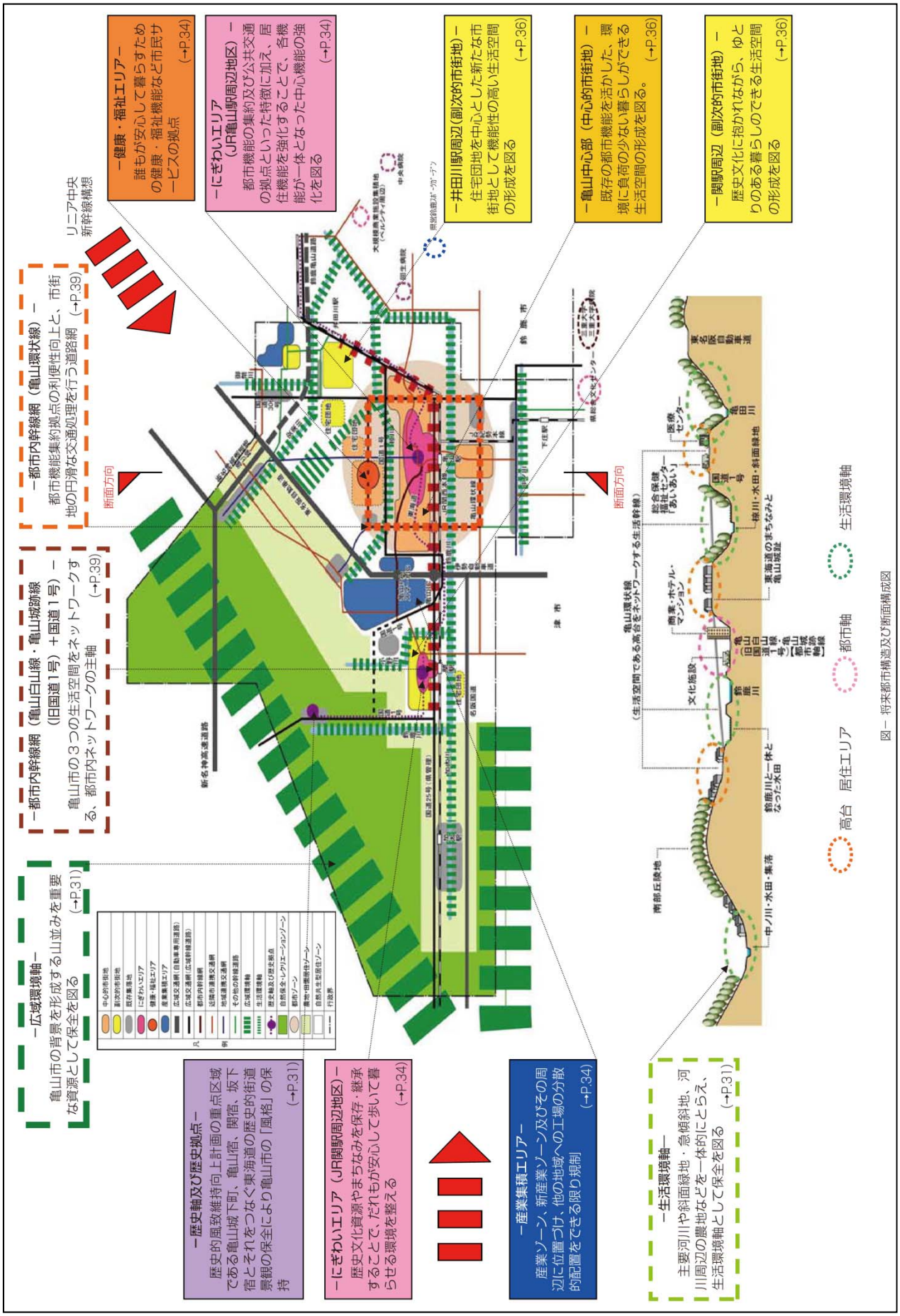
■土地利用構想図



(3) 亀山市都市マスタープラン

●亀山市都市マスタープランでは、ＪＲ亀山駅周辺地区をにぎわいエリアに位置づけ、都市機能の集約及び公共交通の拠点といった特徴に加え、居住機能を強化することで。各機能が一体となった中心機能の強化を図ることとしている。
●市街地整備の方針では、地域住民とともにＪＲ亀山駅周辺の整備・再生を進める方針を示している。

将来都市構造図



図－ 将来都市構造及び断面構成図

将来都市構造：構築する都市構造の要素

1）都市機能集約拠点の整備

①にぎわいエリア

◆ＪＲ亀山駅周辺地区

本地区は、都市機能が集約するとともに、公共交通の拠点であるといった特徴があることから、居住機能を強化することで各機能が一体となった中心機能の強化を図り、都市機能集約拠点にふさわしい、市の顔づくりを進めます。

◆ＪＲ関駅周辺地区

本地区は、歴史文化資源やまちなみを保存・継承することで、だれもが安心して歩いて暮らせる環境を整えます。

都市整備の方針：土地利用方針

◇土地利用の配置方針

1）にぎわいゾーン

にぎわいゾーンは、都市構造においてにぎわいエリアとして示したように、各地域の特性からJR亀山駅周辺地区とJR関駅周辺地区に区分し整理します。

① にぎわいエリア（JR亀山駅周辺地区）

ＪＲ亀山駅周辺地区は、亀山の玄関口である亀山駅前から亀山白山線･亀山城跡線（旧国道1号）沿道の大型商業施設や東町、北町周辺の商業系土地利用が図られた地区を位置づけ、地域密着型の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整備・再生を進めます。

◆市街地整備の方針

● 亀山駅～亀山白山線・亀山城跡線（旧国道１号）沿道

ＪＲ亀山駅周辺の地域は、JR 亀山駅を中心とした交通結節点及び鉄道を中心としたまちとしての機能向上を図るとともに、亀山市の玄関口として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・再生を進めます。なお、整備・再生にあたっては、暮らしの質の向上や美しいまちづくりのため、地域のまちづくり計画等を尊重し、多様な都市計画手法について検討します。

また、その周辺地域は子育て世代や勤労者にとって暮らしやすい環境が整っていることから、集合住宅をはじめとする住宅確保への支援など、まちなか居住の推進を図り、拠点にふさわしい市街地の誘導を行います。

● 東町を中心とした地域

東町を中心とした地域は、道路や商店街を形成する建築物など充実した基盤が整備されています。また、芸術を活用した商店街の活性化に取り組むなど、にぎわいの創出のための地域活動も行われ始めています。

このような、地域活動の活力をまちづくりへつなげるため、空き店舗を利用するなど商店街が持つ充実した基盤を活かした活動を支援し、人の集まる場の創出を図ります。

(4) 亀山市交通バリアフリー構想

●亀山市交通バリアフリー構想では、ＪＲ亀山駅及び駅周辺地区を重点整備地区に位置づけ、駅構内や駅前広場、道路のバリアフリー化を積極的に行うこととしている。

バリアフリー化のために実施すべき特定事業等

◆バリアフリー化の考え方と実施する事業

本構想では、短期（平成22年度まで）、中期（平成23年度から平成25年度まで）、長期（平成26年度以降）の3つの期間に分け、それぞれ目標年次を定めて事業を実施します。なお、事業内容及びスケジュールに変更が生じることがあります。

表　整備の考え方と短期で実施する主な事業の内容

施設名／路線名		整備の考え方	短期で実施する主な事業（※1）
亀山駅周辺	亀山駅	駅構内にエレベーターや多機能トイレ、触知案内板を設置するとともに、点字ブロックを設置･改修します。	
	亀山駅前広場	駅前広場及び市道東丸停車場線のバリアフリー化を一体的に進めます。	市道東丸停車場線において、排水溝の蓋やグレーチング（金属製の排水溝の蓋）を改修します。
	市道東丸停車場線		
	県道亀山白山線	勾配や段差の解消、点字ブロックの改修または設置などにより、移動しやすい歩道の整備を進めます。	北側（エコー側）歩道の勾配や段差の解消、点字ブロックの設置をします。
	市道御幸線		排水溝の蓋やグレーチングを改修します。また、東丸停車場線との交差点付近の拡幅･改良、文化会館より東側の点字ブロックの改修をします。
	文化会館	障がい者用駐車場や玄関へのアプローチ、廊下･階段などのバリアフリー化を進めます。	トイレのブース内を使いやすいものとなるよう改良します。
市役所・亀山公園周辺	県道亀山停車場石水渓線	西丸落針線（亀山中学校前）の拡幅、勾配や段差の解消、点字ブロックの改修または設置などにより、移動しやすい歩道の整備を進めます。	県道亀山停車場石水渓線において、東側（市役所側）歩道の点字ブロックを改修します。
	県道白木西町線		
	市道西丸落針線		
	亀山市役所（※2）	各施設において、障がい者用駐車場や玄関へのアプローチ、廊下･階段などのバリアフリー化を進めます。	青少年研修センターを除く各施設において、点字ブロックの設置、スロープに手すりの設置をします。また、市役所トイレのブース内の改良や図書館の障がい者用トイレの改修をします。
	社会福祉センター		
	市立図書館		
	歴史博物館		
	青少年研修センター		
	亀山公園	構内道路の整備や障がい者用トイレ（歴史博物館前）の改修を進めます。	点字ブロックの設置済み部分、障がい者用トイレを改修します。

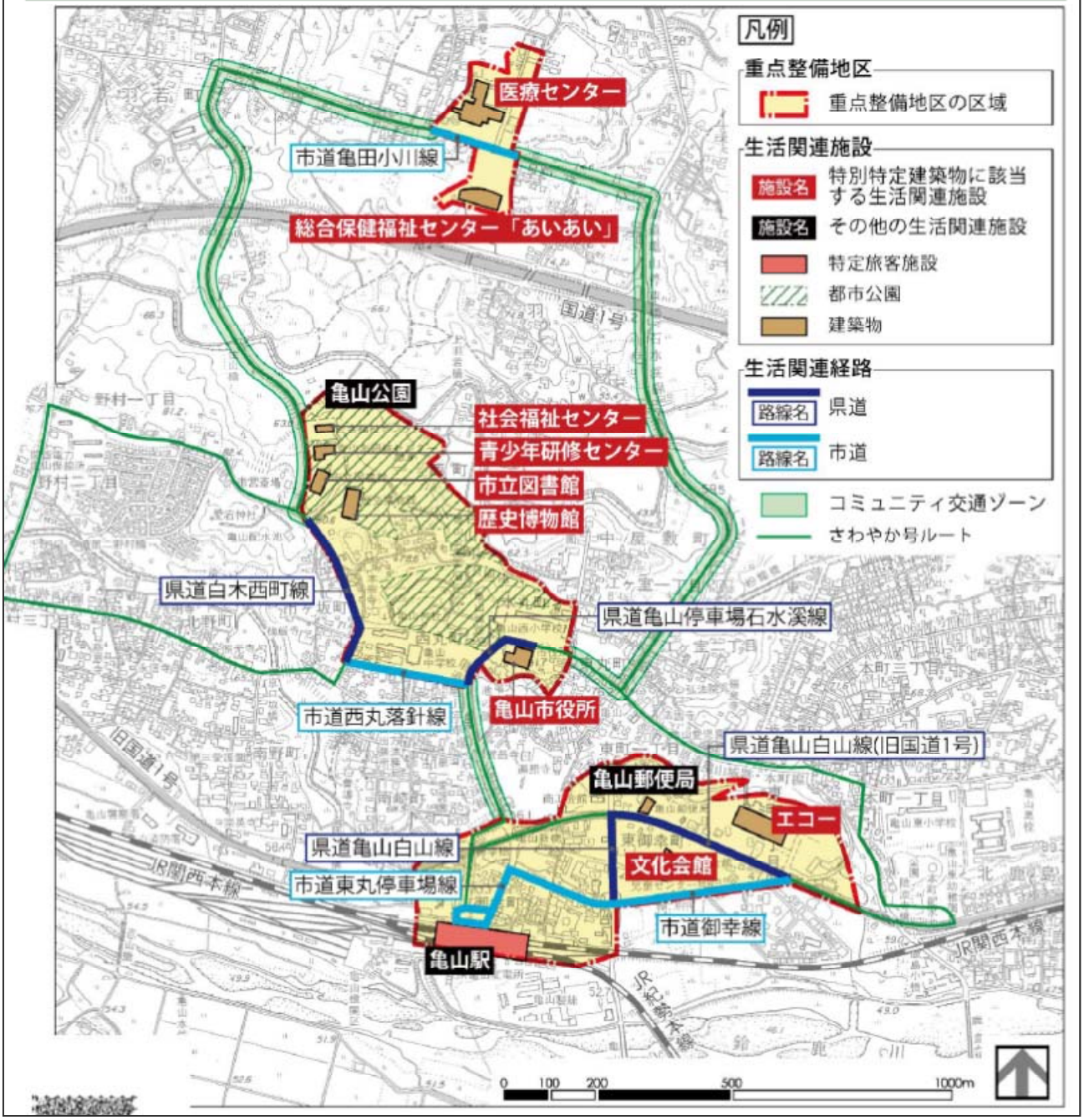
重点整備地区と生活関連施設・生活関連経路の設定

◆重点整備地区の区域の設定

本構想では、地域の拠点駅であるJR亀山駅の周辺、主要な公共公益施設が集積している亀山市役所および亀山公園の周辺、総合保健福祉センター「あいあい」・亀山市立医療センターの周辺の3つの区域をそれぞれ重点整備地区として設定し、優先的にバリアフリー化に取り組んでいきます。

また、各重点整備地区の連携を図るために、それぞれの区域をつなぐさわやか号のルートを「コミュニティ交通ゾーン」として位置づけます。

図　重点整備地区の区域及び生活関連施設・生活関連経路



Ⅱ. 亀山駅周辺地区の課題

Ⅰ. 亀山駅周辺の現況で整理した現状の把握や駅周辺を取り巻く環境等を踏まえ、本地区の課題を次のとおり整理します。

1. 現状の把握による問題点の洗い出し

現況把握による問題点を、本地区を取り巻く外的な要因と地区内から見た内的な要因で整理すると次のとおりとなります。

(1) 外的要因

① 鉄道のまちとしての発展と衰退

本地区は、1890年（明治23年）12月25日に関西鉄道の駅として亀山駅が開業して以来、亀山駅の発展とともに栄えてきました。往時は、機関区や車掌区など関係施設を合わせて数千人規模の職員が勤務しており、これら国鉄職員からのニーズは大きく、本地区発展の大きなエネルギーとなっていました。

しかしながら、1973年の伊勢線（現伊勢鉄道）の開通、1984年の操車場廃止、1987年の国鉄分割民営化などを経て、亀山駅を発着する優等列車や、国鉄（JR）職員は減少していきました。

また、名古屋方面の関西本線は電化されているものの単線、奈良方面の関西本線と紀勢本線は共に単線非電化で、日中はいずれの方面も1時間に1本程度の運行であることから、利用者にとっては不便な状況であり、乗車人員は減少傾向となっています。

なお、2045年度（平成57年度）を目標として、リニア中央新幹線の名古屋～大阪間の開業が予定されており、本市では、官・民組織である「リニア中央新幹線・JR複線電化推進亀山市民会議」が中心となって、市内への駅設置を目指した誘致活動が進められています。

② 起伏のある地形

本市は鈴鹿川の河岸段丘上に発展してきたまちであり、急な坂が多くみられます。また、亀山駅は本地区南側を流れる鈴鹿川沿いの低地に設置されていることから、本地区と亀山城や亀山市役所の間には20m以上の高低差があります。

このように、本地区の土地（敷地）や施設の利用拡大や有効活用、本地区とその周辺を結ぶルート（道路）の整備などは地形的な制約を受けており、これらの制約が本地区の発展を阻害してきました。

③　亀山駅の利用形態

現在の亀山駅利用者は朝夕の通勤・通学利用が中心であり、また、前項の地形的理由などにより、通勤・通学者の自宅から亀山駅までのアクセスは自動車による送迎が多くなっています。

そのため、亀山駅は鉄道利用のための１つの通過点に過ぎない状況となっているため、現在では、人がここに溜まり、まちの活性化に資する力にはなっていない状況です。

④　周辺地域の都市化、発展

本地区の周辺では、1976年（昭和51年）に東御幸町に大規模商業施設が開業し、その周辺には商業施設等が連担し集積するなど、本市における中心的商業地の１つとなっています。また、近年、分譲マンションの建設や戸建て住宅地の開発等により市街地が拡大しつつあります。

一方、周辺市においては、鈴鹿市牧田地区に大規模ショッピングセンターが開発されるなど、商業施設の開発、集積が続いています。地域経済の中で、これらの商業集積地の吸引力は大きく、これらの影響により本地区の競争力がますます低下しています。

(2) 内的要因

① 人口・世帯数・年齢構成

高齢化社会を迎える中、本地区においても高齢化が進んでおり、御幸町、東御幸町共に高齢化率は本市の平均を上回っています。また、分譲マンションの建設等により人口が増加している東御幸町に対し、御幸町では人口の流出が続いています。

② 商業環境

かつて本地区の商業を支えていた国鉄関係者などによる大量の消費が無くなるなど、商業環境は大きく変化しました。また、本地区は地形的制約等によりモータリゼーションへの対応や、商業者の高齢化、後継者不足等により時代の多様なニーズへの対応も難しく、店舗数や販売額は激減しています。

③ 都市基盤

亀山駅前広場は、1986年（昭和61年）に4,000㎡で都市計画決定されており、広場面積としては十分であるものの、広場内の車道、歩道、バス・タクシーバースなどの配置の都合により、朝夕の通勤通学時間帯を中心に激しい混雑が発生している状況であり、また、歩道がバリアフリー化されていないなど、施設も老朽化しつつあります。駅前商店街通り（市道亀山駅前線）や県道亀山停車場石水渓線についても、歩道の整備やバリアフリー化への対応が遅れています。

また、本地区の一部には、道路幅員４ｍ以下の狭あい道路があり、これらの道路に面した敷地では、救急車、消防車など緊急自動車の進入が困難な状況となっているほか、建築基準法の規定により新たな住宅等の建築が難しい状況です。

④ 土地利用

前項のとおり地区内の都市基盤の整備が進んでいない事に伴って、新たな土地利用も進まず、駐車場などの空地や空家が増加しています。特に狭あい道路に面した敷地において、住宅が空地となりつつあります。

加えて、本地区の商業集積が低下していく中、廃業した店舗が住宅へと土地利用が変化しています。

⑤ 建築物

地区内の建築物は、木造が半数を超えており、その多くが、昭和56年５月以前に建てられた、「新耐震基準」に対応していない建築物であると想定されます。

このため、多くの建築物が耐震化されずに老朽化しており、今後想定される大規模地震発生時に倒壊の危険性が高い建築物が多くなっています。

2. 課題（まちづくりの必要性）の整理

１．現状の把握による問題点の洗い出しで整理しました外的要因及び内的要因から見える本地区の課題を整理すると次のとおりとなります。

(1) 高齢化への対応と若者の呼び戻し

本地区の居住者からは、将来に渡って本地区に住み続けたいという声が多く、また、商業者のうち特に後継者となる世代からは、本地区で商売をしたいという声もあります。一方、市民や亀山駅利用者からは、本地区の整備や活性化が望まれています。

これをふまえて、地区内の高齢者が安心して生活でき、また、後継者が戻りたいと考えるような、末長く暮らしていける生活環境や都市基盤づくりが必要です。

また、本地区は鉄道駅が立地する地区であることから、この生活環境や都市基盤を活用し、周辺地域から元気な高齢者が公共交通を利用し集い、若者が立ち寄りたくなるようなにぎわいのあるまちづくりが必要です。

(2) 亀山駅を中心とした交通機能（ターミナル）の再生

本市の玄関口である亀山駅は、今後のまちづくりにおいても玄関口としてふさわしい交通機能を再生し拡充していく必要があります。このため、亀山駅前広場や地区内道路、駐車場、駐輪場、送迎車や来訪者向けの停車帯、バス・タクシーバース等の整備、歩行者ネットワークの確保等を検討する必要があります。

なお、これらに併せて、バスルートの拡大、亀山駅発着列車の増便などが望まれます。

また、現在誘致活動が行われているリニア中央新幹線の新駅が本市内に設置されることになった場合、広域的な交通ネットワークにおける亀山駅や本地区の位置づけについて検討する必要があります。

(3) 末永く住み続けるための住環境の充実

本地区は、周辺に大規模小売店舗の商業拠点や、市役所や文化会館など市民活動の場があります。また、本地区内には鉄道駅が立地し、名古屋まで最短で約１時間、津まで約20分という交通機能を有するなど利便性の高い地区であり、末永く住み続けていける住環境を備えています。

このため、まちづくりにあたっては、道路等の都市基盤整備と併せた都市型住宅や賃貸住宅、また地区内の空地の利活用促進による戸建て住宅の建設など、住環境の整備を検討する必要があります。

(4) 魅力と個性のある商業、商業環境への転換

本地区周辺や鈴鹿市などには、既に大規模な商業拠点が形成されており、同様なコンセプトで商業開発を図り経営していくことは困難な状況です。一方で、本地区内には、地場産品や良質な商品を販売する商店など、個性をもつ商店が立地しています。

本地区のまちづくりにあたっては、魅力と個性ある商業や、駅利用者のための立ち寄り型の商業などを導入する必要があります。また、商業空間の整備にあたっては、高齢者等にやさしいバリアフリー空間、人が集い“市”やイベントを開催するためのスペースなど、時代を見据えた商業環境づくりが必要です。

(5) 建築物の老朽化への対応と安全性の確保

本地区は、市の玄関地区であるとともに鉄道利用者や商業施設利用者など多くの人が行き来しています。このような中、本地区内には老朽化した建築物等多いことから、建築物の耐震化等を含めた建築物の安全性の確保の必要があります。

また、防災の視点から、災害時の対策等、安全性の確保を図るため、本地区や周辺地区の居住者、来訪者のための避難施設整備が必要です。

(6) 地域の文化や歴史の保全活用

本地区には、登録有形文化財に登録し、保全、再生が可能だと考えられる亀山駅舎をはじめ、本地区に隣接する亀山駅構内には転車台、給水塔などの鉄道遺産があります。また、本地区の北側には東海道亀山宿や亀山城（多聞櫓など）などの歴史的な街道環境や歴史的建造物などが残っています。

その他、亀乃尾やかつての駅弁の名残であるしぐれ茶漬け弁当などを販売する店もあります。

今後のまちづくりを進める中で、まちの歴史、伝統文化を掘り起こし、これらまちの資産を保全、再生していくことが必要です。

(7) まちの情報発信

本地区は、鉄道利用者を中心に多くの人が行き来する地区ですが、観光案内所以外に市民や来訪者への情報を発信する施設等は無く、情報発信・伝達機能が弱い状況です。

今後、公共交通の利用促進やにぎわいづくりを進めるためには、まちづくり活動や観光等関する情報発信を強化する必要があります。

Ⅲ. 地区整備の基本方針

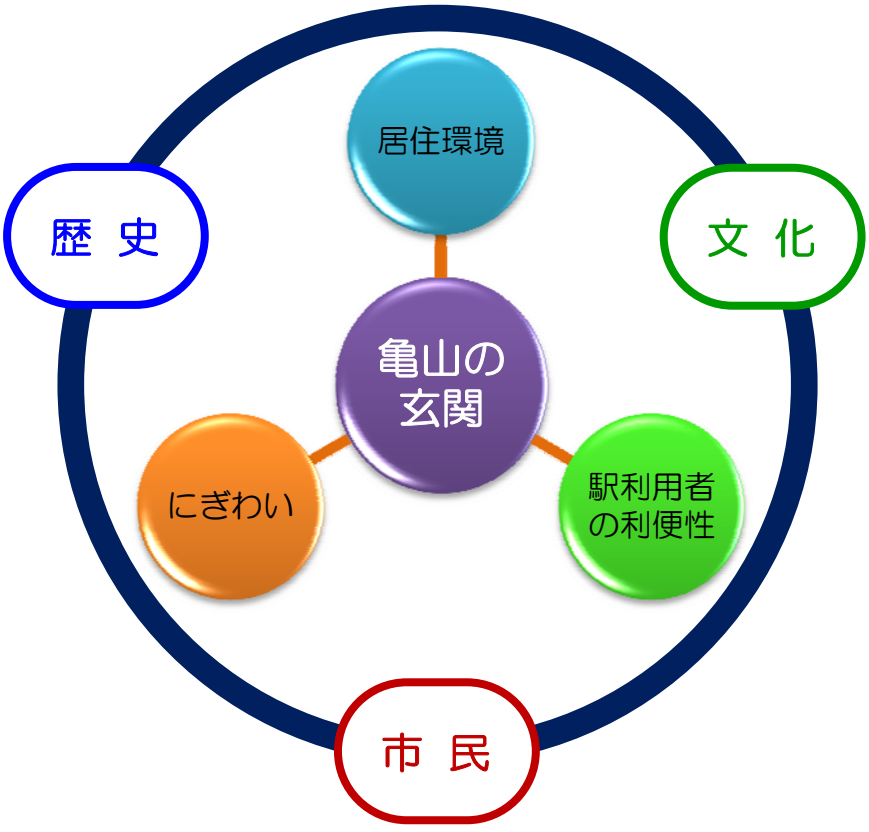
1. 基本方針とまちづくりのコンセプト

本地区は、居住者の高齢化と後継者及び若者の居住推進への対応、さらには駅利用者と居住者への対応など、地区内における多くの世代と地区内居住者及び来訪者が共生できる施設整備により、にぎわいの再生を実現し市の玄関地区として、また公共交通の拠点としてふさわしいまちの再生を図ります。

また、まちの再生にあたっては、地区内の安全性の確保と歴史文化の尊重をベースに、居住者のための環境整備と駅利用者の利便性の向上、人の集うにぎわいづくりを一体的に実施することで、『歴史・文化・市民がつながる亀山の玄関』を目指します。

□　まちづくりのコンセプト

歴史･文化･市民がつながる　亀山の玄関



2. 地区整備の基本的な考え方

基本方針とまちづくりのコンセプトを実現するため、次の６つの基本的な考え方により、地区整備を進めます。

(1) まちなか住宅地として安心して住み続けられる住環境の確保

地区内において多くの世代が共生するために必要となる都市型分譲住宅や賃貸住宅の建設など、まちなか住宅地の整備を図ります。

緊急車両等が通行可能な道路空間の確保や、医療施設の導入、公園を中心とした公共空間の創出などにより、高齢者をはじめ誰もが安心・安全で暮らしやすい住環境の確保を目指します。

(2) にぎわいにつながる商業機能と交流機能の整備

地区の中心となる亀山駅の利用者を対象とした立ち寄り型の商業施設や、品質にこだわったものづくり型商業施設の配置を進めます。

公共交通の拠点としての強みを活かし、新たなにぎわいの創出を図るため、市民が交流・活動する施設や、市内の名産品等の展示、販売施設など来訪者向けの施設の整備を図ります。

(3) 駅の利便性向上につながる交通機能の拡充とターミナル機能の再生

亀山駅前広場と接続する道路や周辺道路の拡幅、交差点の改良を進めるとともに、駐車場・駐輪場を整備し、亀山駅周辺の人及び自動車の交通環境や交通処理能力を拡充します。

駅前広場の再整備により、円滑で安全な交通の流れを確保するとともに、公共交通の利用促進に寄与するターミナル機能の再生を図ります。

(4) まちの安全性向上

地区内の建築物の耐震化や不燃化などの改修や更新により、地区全体の安全性の向上を図ります。

地区内の狭あい道路の拡幅や歩道のバリアフリー化など、安心・安全性の向上に寄与する都市基盤の整備を図ります。

(5) 歴史的資源の保全・活用や良好な景観形成と新たな価値の創出

地区全体の歴史や文化を尊重し、亀山城や亀山駅構内の鉄道遺産など地区内及び地区周辺の歴史的資源の保全、活用や、それらとの連携を図ります。また、地区内の資源と調和する良好な景観の形成を図り、まちの価値を高めます。

太陽光発電設備の設置や、緑地、広場、散策路の配置などによりスマートコミュニティを形成することで、新たな価値のあるまちづくりを進め、将来にわたり人・もの・まちが一体となった健康なまちを実現します。

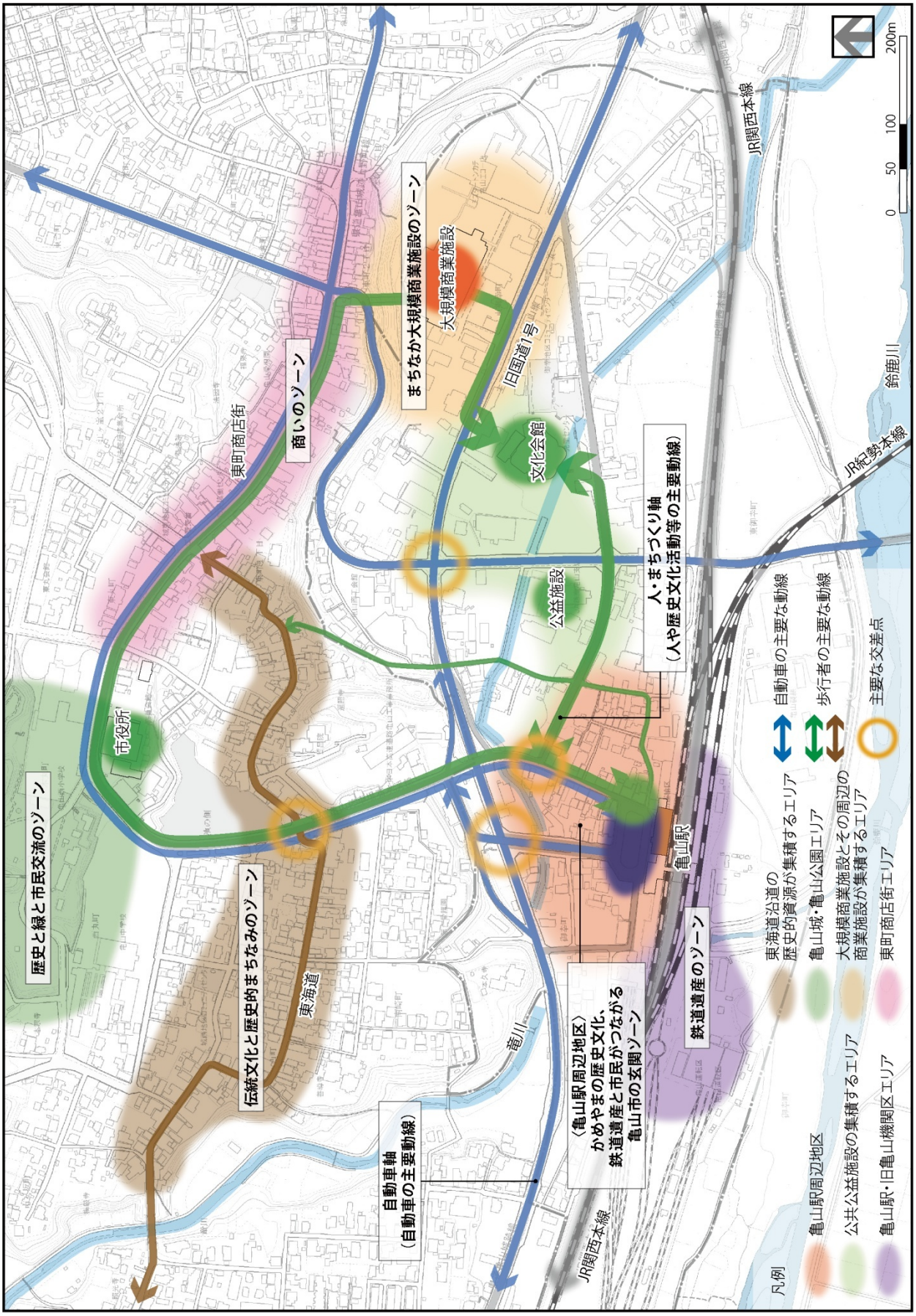
(6) 市及び地域の情報の発信

多くの人が行き来する地区の特性を活かし、市全体の情報や地区内の様々な取り組みについての情報を積極的に発信します。

3. 亀山市の中心的市街地における亀山駅周辺地区の位置づけ

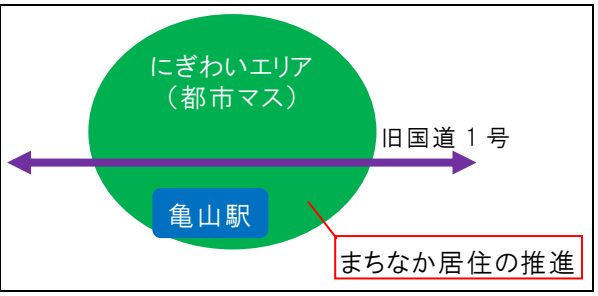
地区整備にあたり、基本的な考え方を具現化するための機能や地区が持つ役割について、中心的市街地内の関連するゾーンから見た位置づけを表します。

■亀山駅周辺地区と中心的市街地の状況



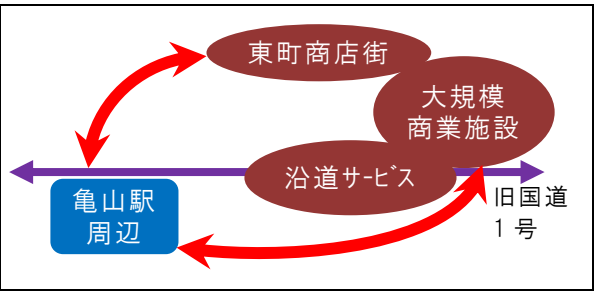
(1) まちなか住宅地

本市のまちなか居住を推進するための中心的な役割を担う地域であり、共同住宅の配置によるまちなか居住人口の確保を図るとともに、バリアフリー化を推進します。



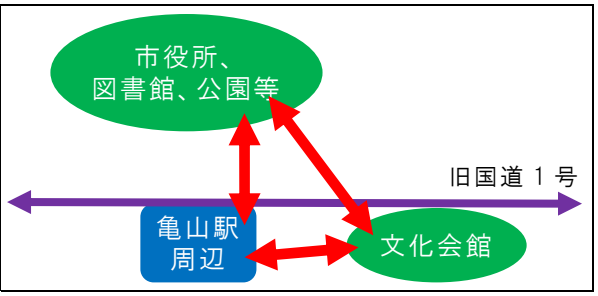
(2) 商業機能

本地区周辺に位置する大規模商業施設や旧国道1号沿道の沿道サービス施設、東町商店街と連携・補完する商業機能の確保を図ります。



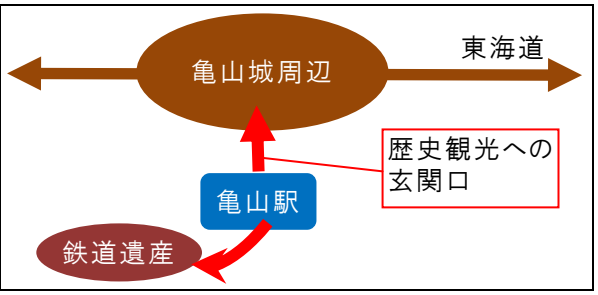
(3) 公共・交流機能

既存の文教施設や市役所と連携し、市民や施設利用者の利便性の向上を図るとともに、都市機能の集約した都市構造の具現化を図ります。



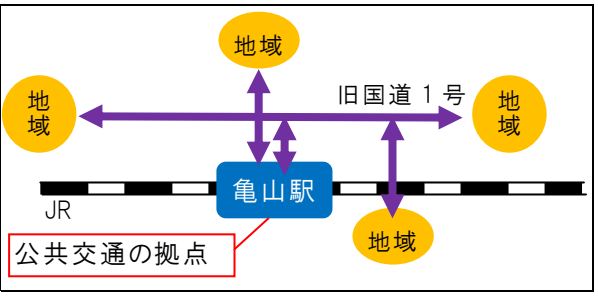
(4) 観光振興、歴史まちづくり

歴史まちづくりを進めている東海道及び亀山城周辺、さらには鉄道遺産への玄関口としての機能の確保を図ります。



(5) 交通機能

鉄道やバス等の公共交通の拠点としての機能強化と各地域からのアクセス性向上を図ります。



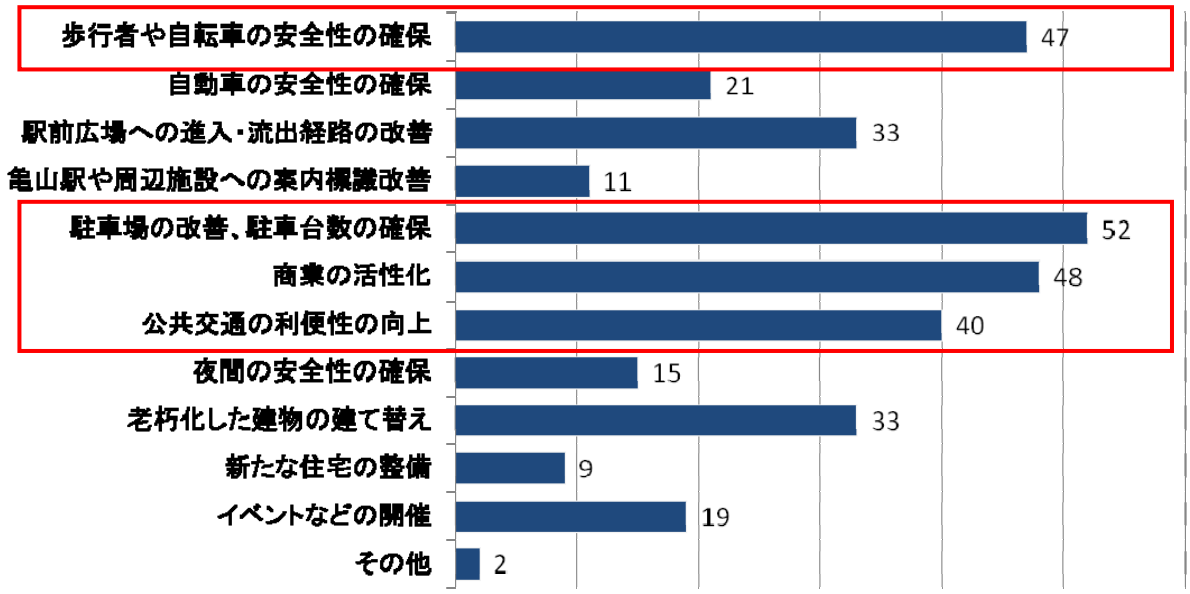
4. 亀山駅利用者アンケートからみるニーズの把握

亀山駅利用者アンケートの結果から、本地区に求められているニーズを読み取ります。

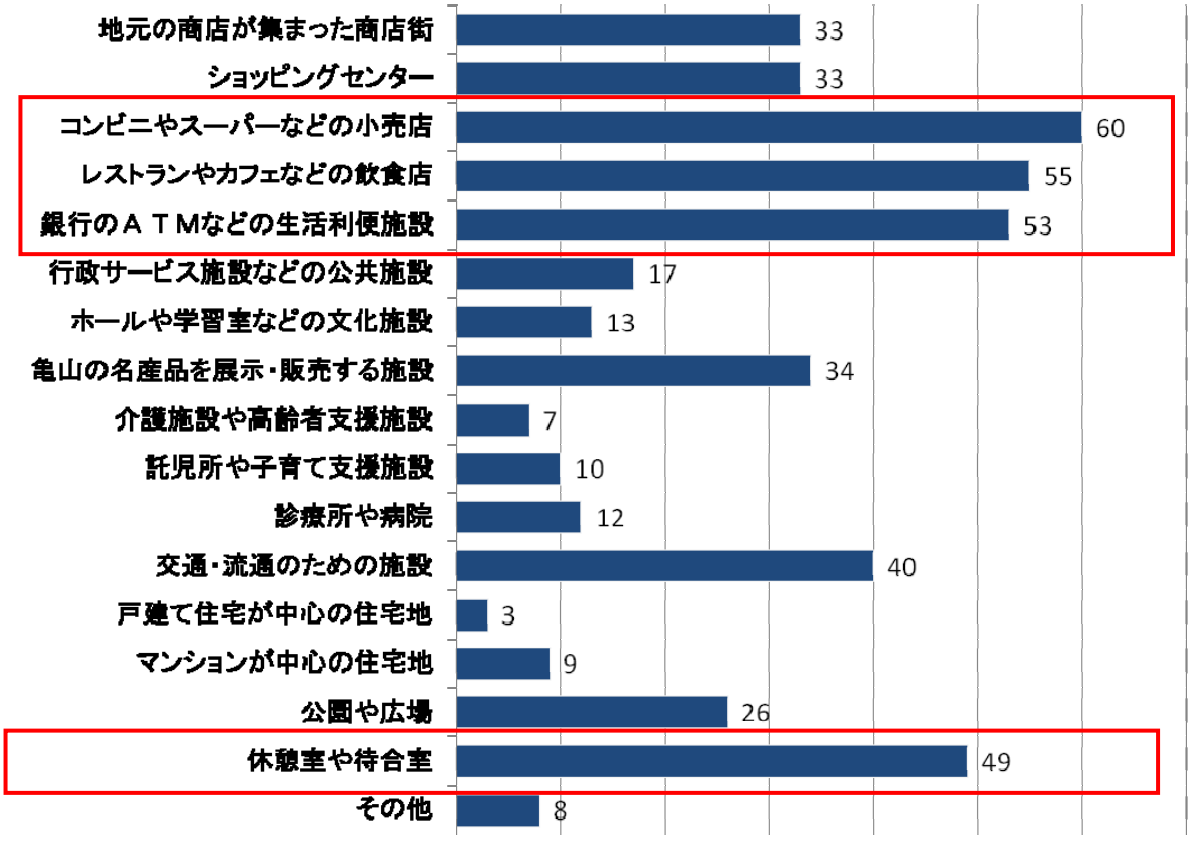
(1) アンケート結果の抜粋

① 一般利用者アンケートの結果

＜優先的に実施すべきもの＞

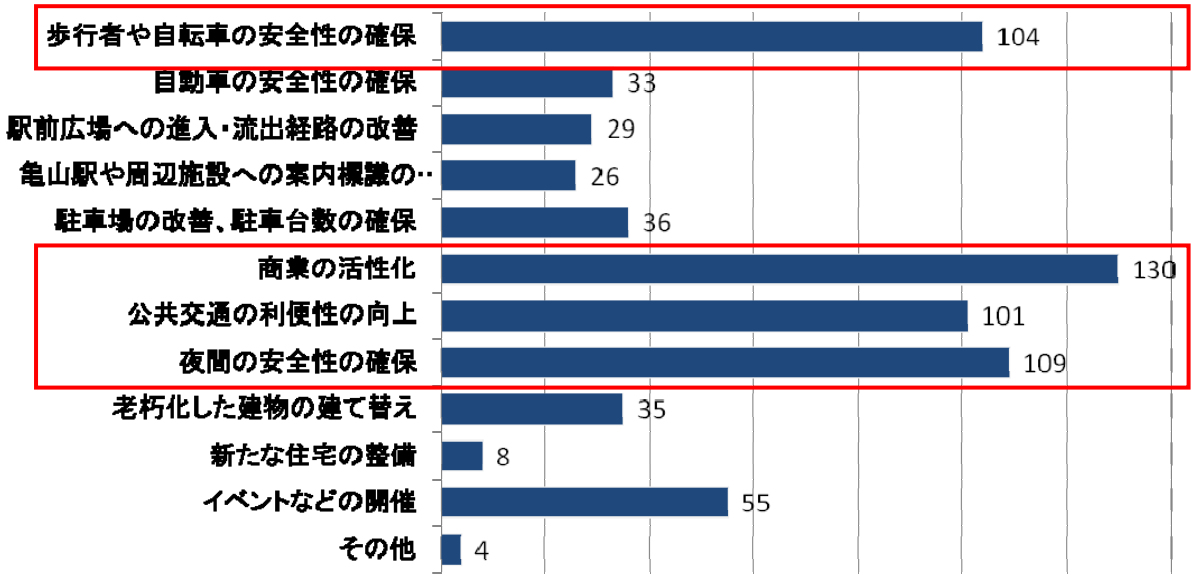


＜亀山駅周辺地区にあると良い施設や機能＞

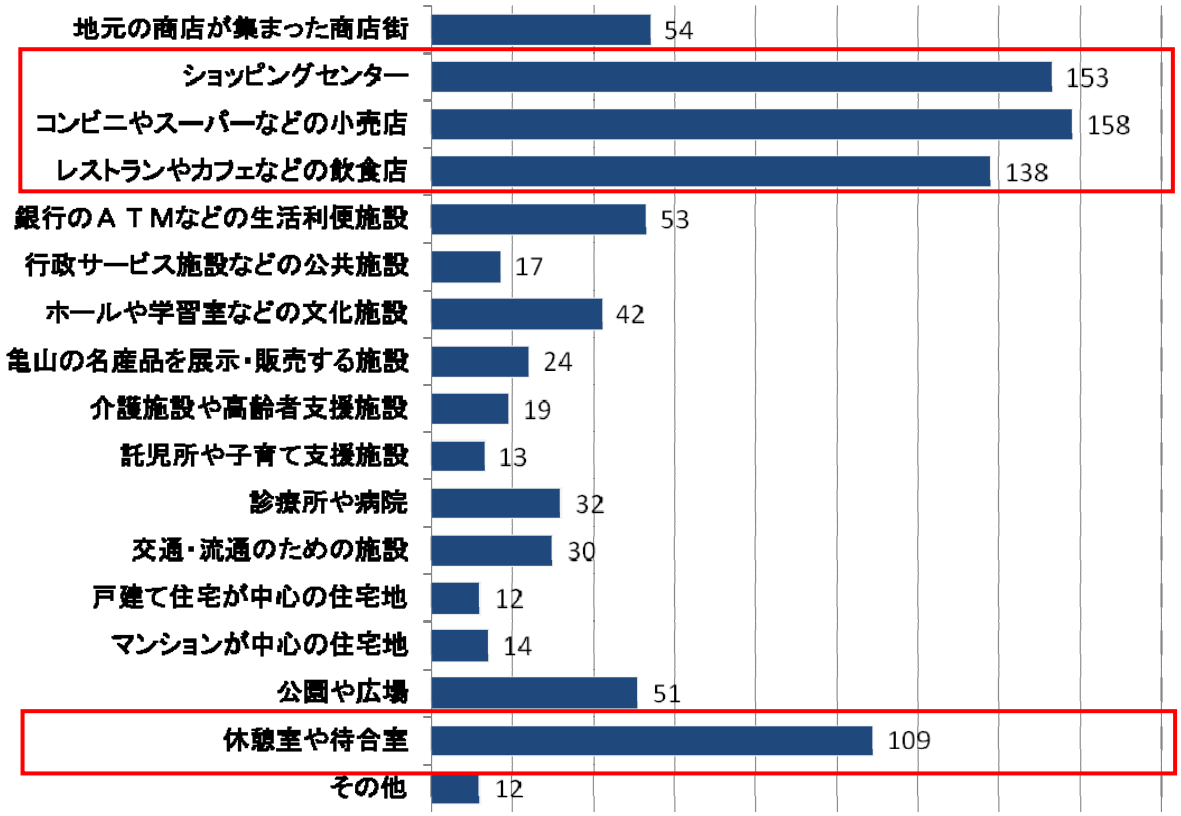


② 高校生アンケートの結果

＜優先的に実施すべきもの＞



＜亀山駅周辺地区にあると良い施設や機能＞



(2) 亀山駅利用者アンケートからみるニーズ

亀山駅利用者アンケートによると、一般利用者、高校生ともに、歩行者や自転車の安全性の確保や商業の活性化、公共交通の利便性の向上などに優先的に取り組むべきであるという回答が多くなっています。

また、本地区にあると良い施設や機能では、コンビニやスーパーなどの小売店、レストランやカフェなどの飲食店、電車の待ち時間に使える休憩室や待合室などの回答が一般利用者、高校生ともに多くなっています。その他、一般利用者では銀行のATMなどの生活利便施設、高校生ではショッピングセンターという回答が多くなっています。

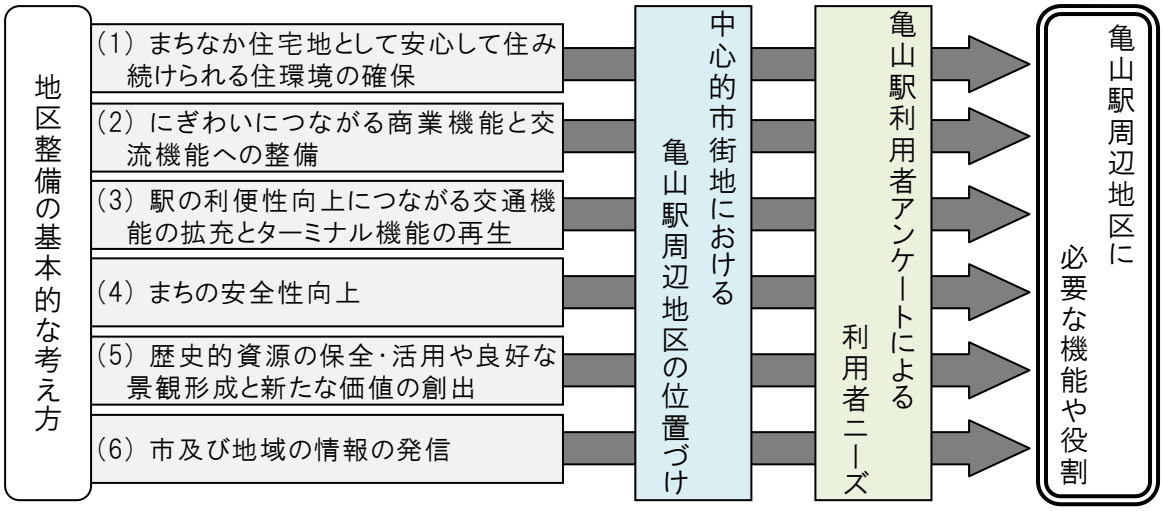
○　亀山駅利用者のニーズ

・小売店や飲食店などの商業施設の充実
・生活利便施設駅や利用者のための休憩室などの充実
・駐車場整備や公共交通の充実など交通機能の改善や安全性の確保

5. 地区整備の基本的な考え方からみえる必要な機能や役割

地区整備の基本的な考え方及び中心的市街地における亀山駅周辺地区の位置づけから見える、地区に必要な機能や役割については、次のとおりです。

■必要な機能や役割の設定の考え方



■必要な機能や役割の考え方

①新たな住宅の確保
まちなか居住推進のための住居の確保と居住環境の整備

②にぎわいの創出
駅利用者を中心とした商業機能の確保と市民交流･活動施設の整備

③交通機能の充実
駅の利便性向上のための交通機能の充実とアクセス性の向上

④まちの安心･安全性の向上
多くの人が利用する地域として、建築物の安全確保と都市基盤の安全性向上

⑤まちの新たな価値の創出
将来を見据えたスマートコミュニティの形成による健康なまちの実現

⑥歴史的資源の活用と景観形成
まちの資源を活用した良好な景観の形成

⑦まちの情報発信
まちの情報発信のための施設整備と積極的な発信

(1) 必要な機能や役割の考え方から見える施設整備の方向

① 新たな住宅の確保（配置図 ⇒60 ページ）

・都市型分譲住宅、賃貸住宅の整備
・低層戸建て住宅の整備
・住宅地内の道路や雨水排水路等の基盤整備
・医療施設の誘致
・広場等の公共空間の確保

② にぎわいの創出（配置図 ⇒61 ページ）

・コンビニ、カフェ、飲食店等の立ち寄り型商業
・飲食店、地場産品販売店等のものづくり商業
・若者のチャレンジショップ
・市民交流・活動施設等の公共施設

③ 交通機能の充実（配置図 ⇒62 ページ）

・周辺道路の整備
・自動車動線の改善、公共交通の再配置、歩道の確保など駅前広場の整備
・駐車場、駐輪場の整備
・公共交通機関の再編、充実

④ まちの安心・安全性の向上（配置図 ⇒63 ページ）

・建築物の耐震化、不燃化
・建築物の更新
・バリアフリー化された歩道及び安全な公共空間の整備

⑤ まちの新たな価値の創出（配置図 ⇒64 ページ）

・太陽光発電やＬＥＤ等の設置や緑化の推進や、緑地・広場・遊歩道の整備などによるスマートコミュニティの実現
・人・もの・まちが一体となった健康なまちの実現

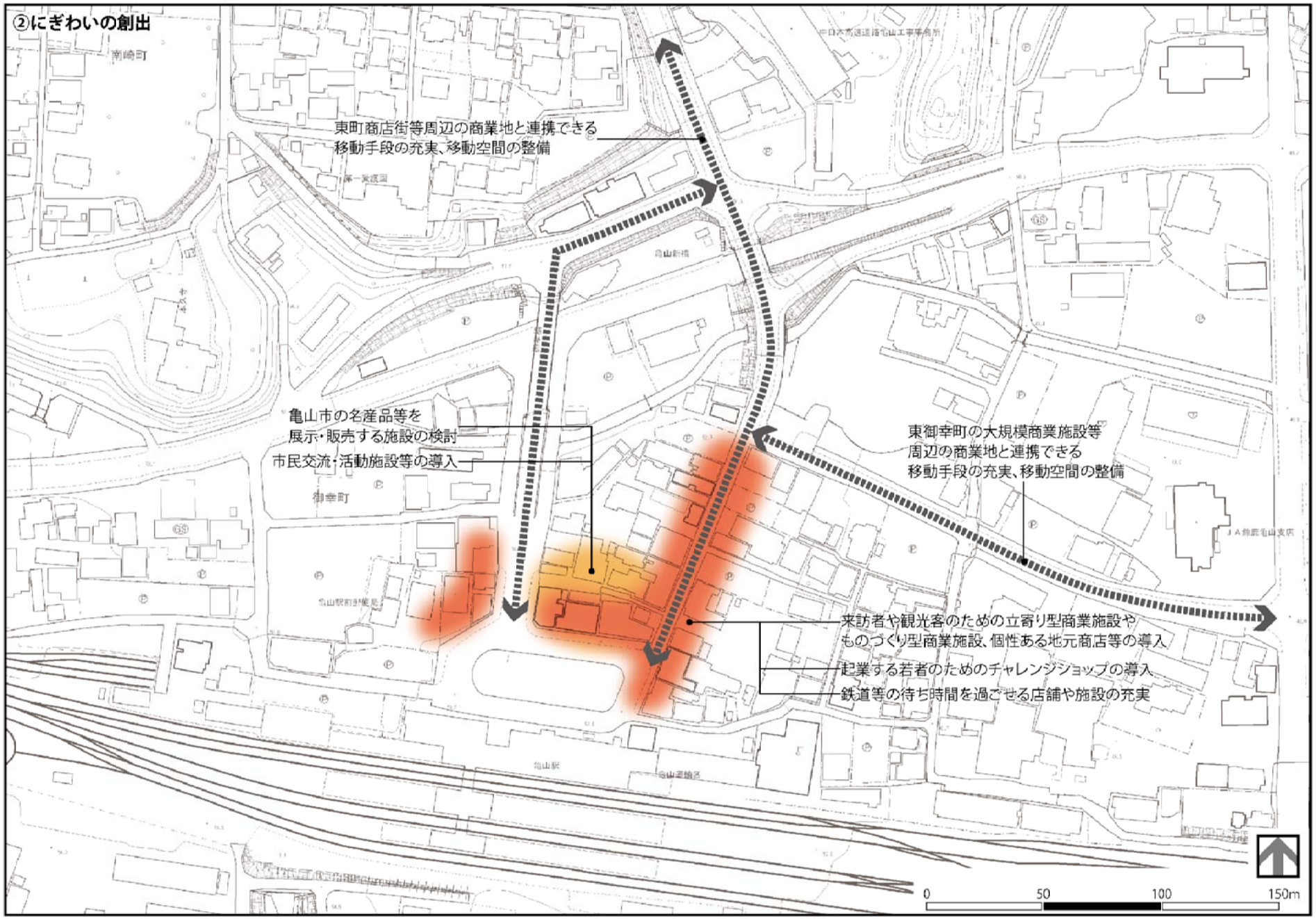
⑥ 歴史的資源の活用と景観形成（配置図 ⇒65 ページ）

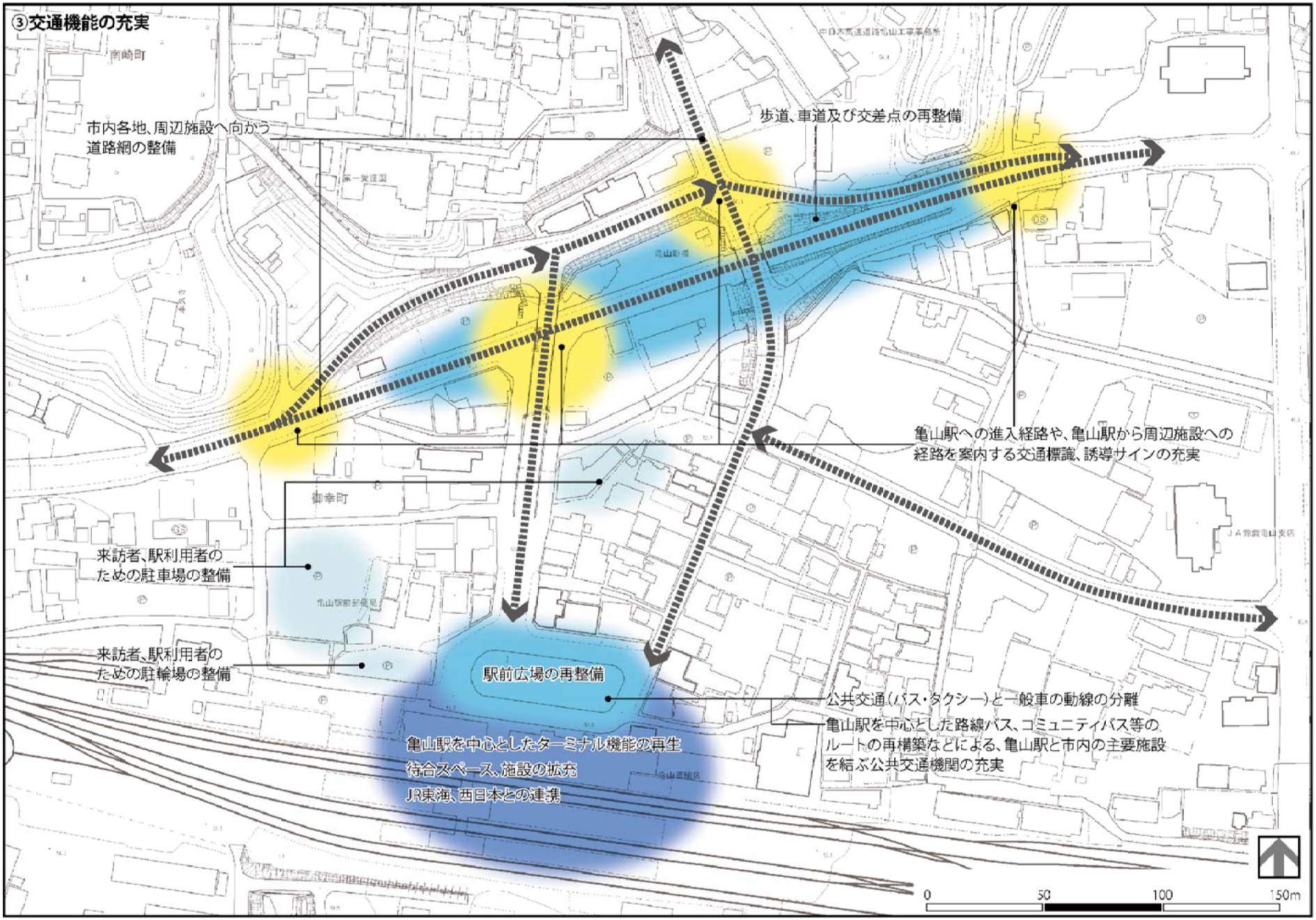
・地区計画、景観計画の重点地区等による良好な景観の形成
・まちの歴史的資源の保全、活用
・鉄道遺産の保全、活用

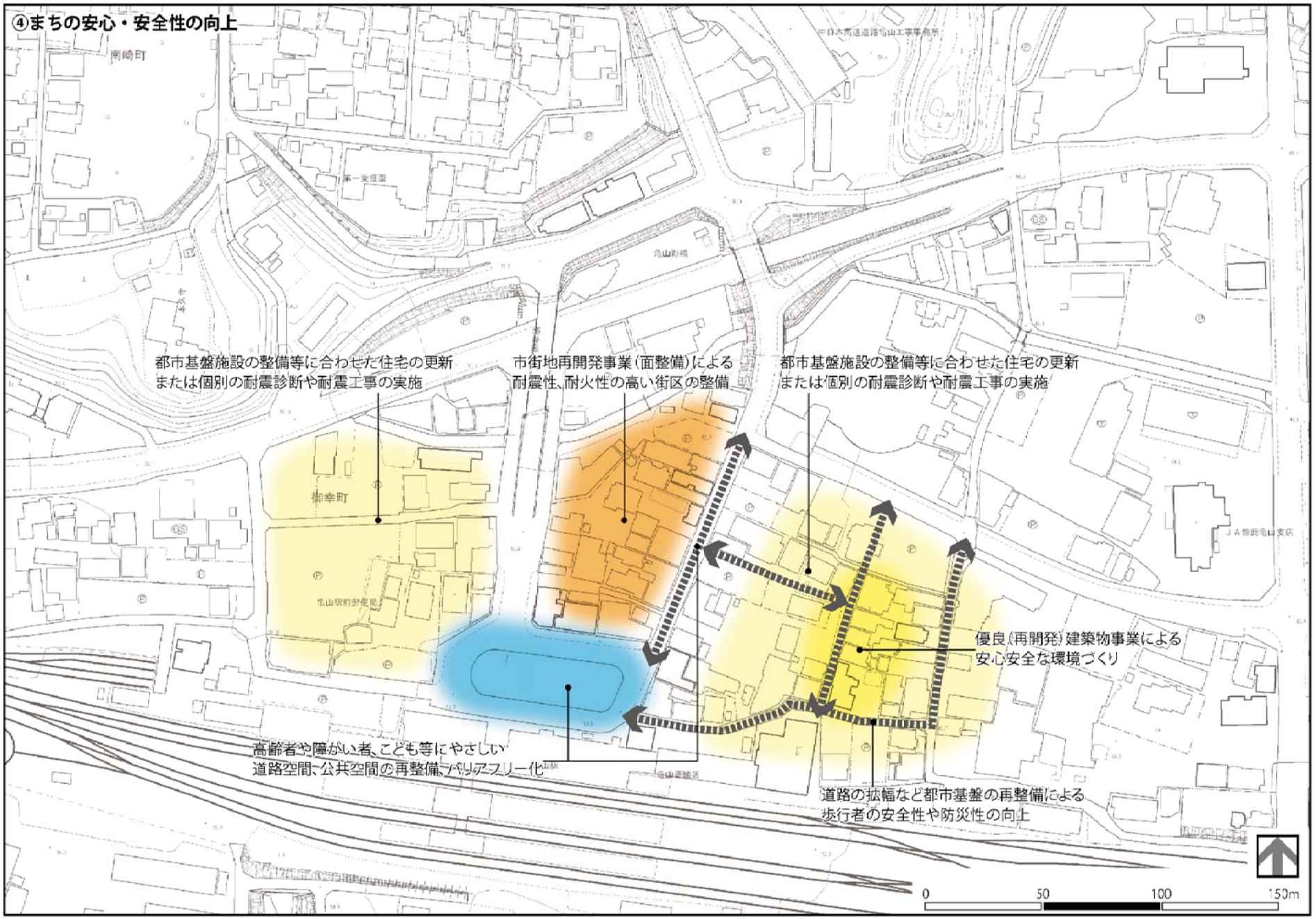
⑦ まちの情報発信（配置図 ⇒66 ページ）

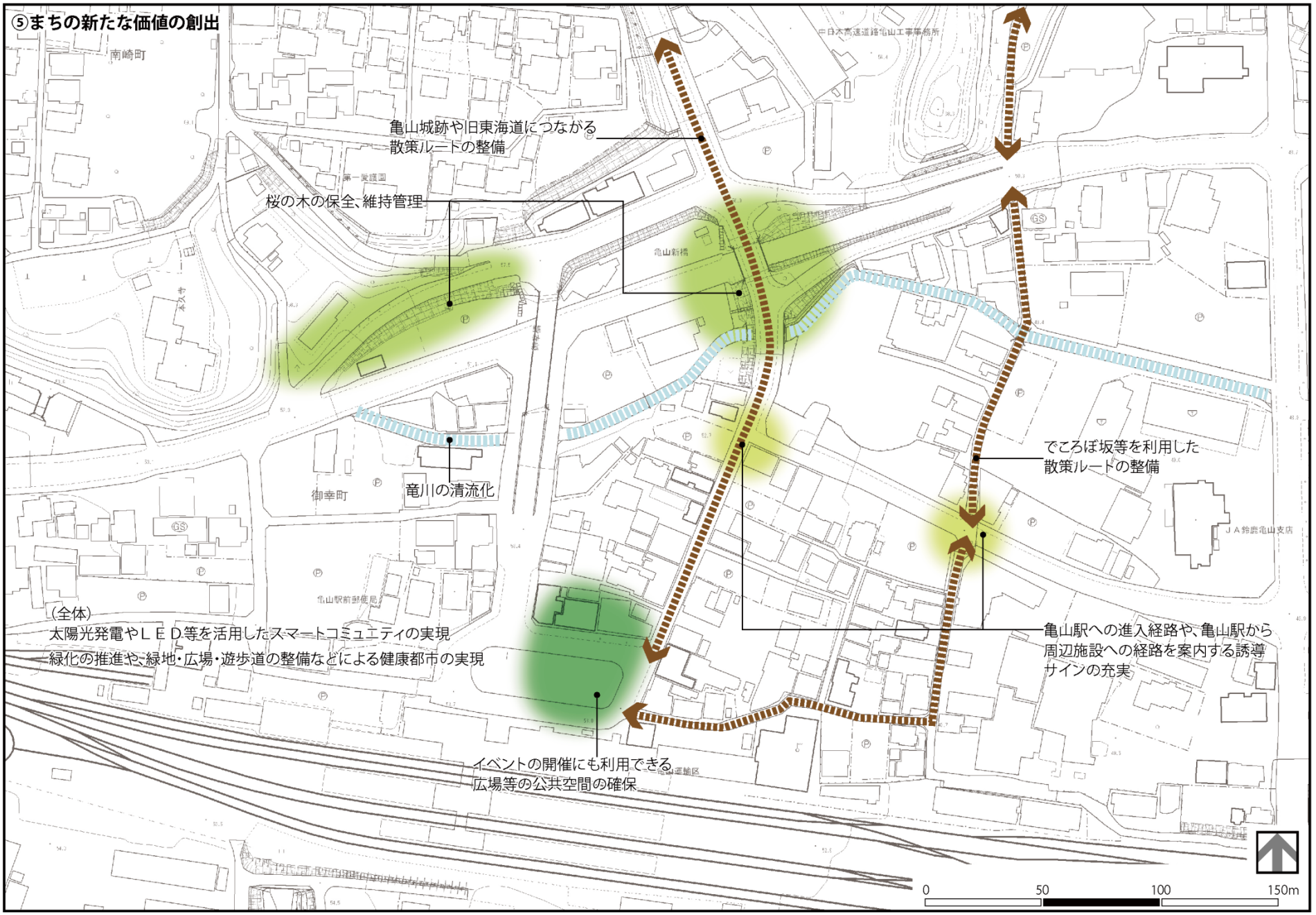
・情報発信施設の整備

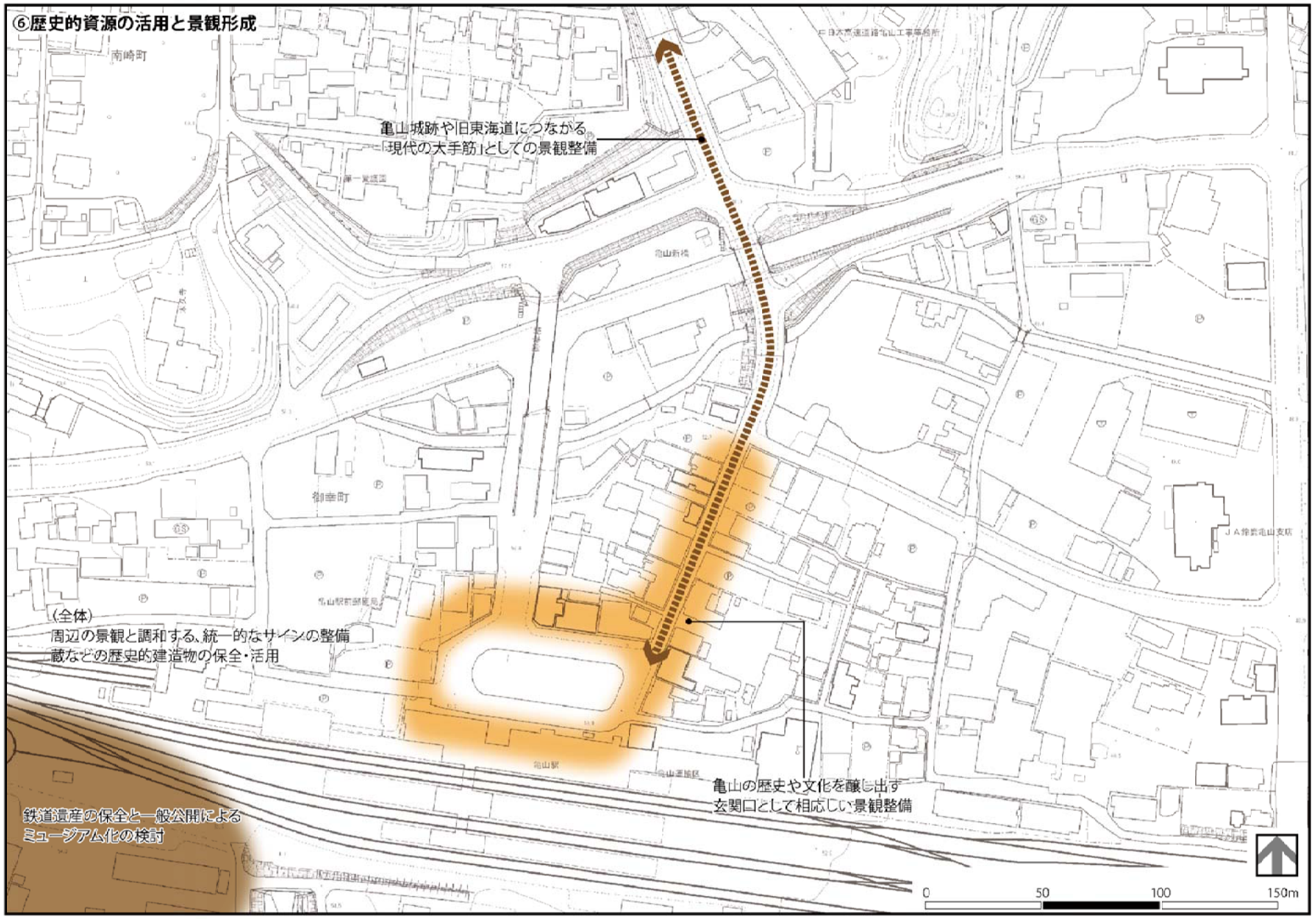
(2) 基本的な機能や役割の配置案

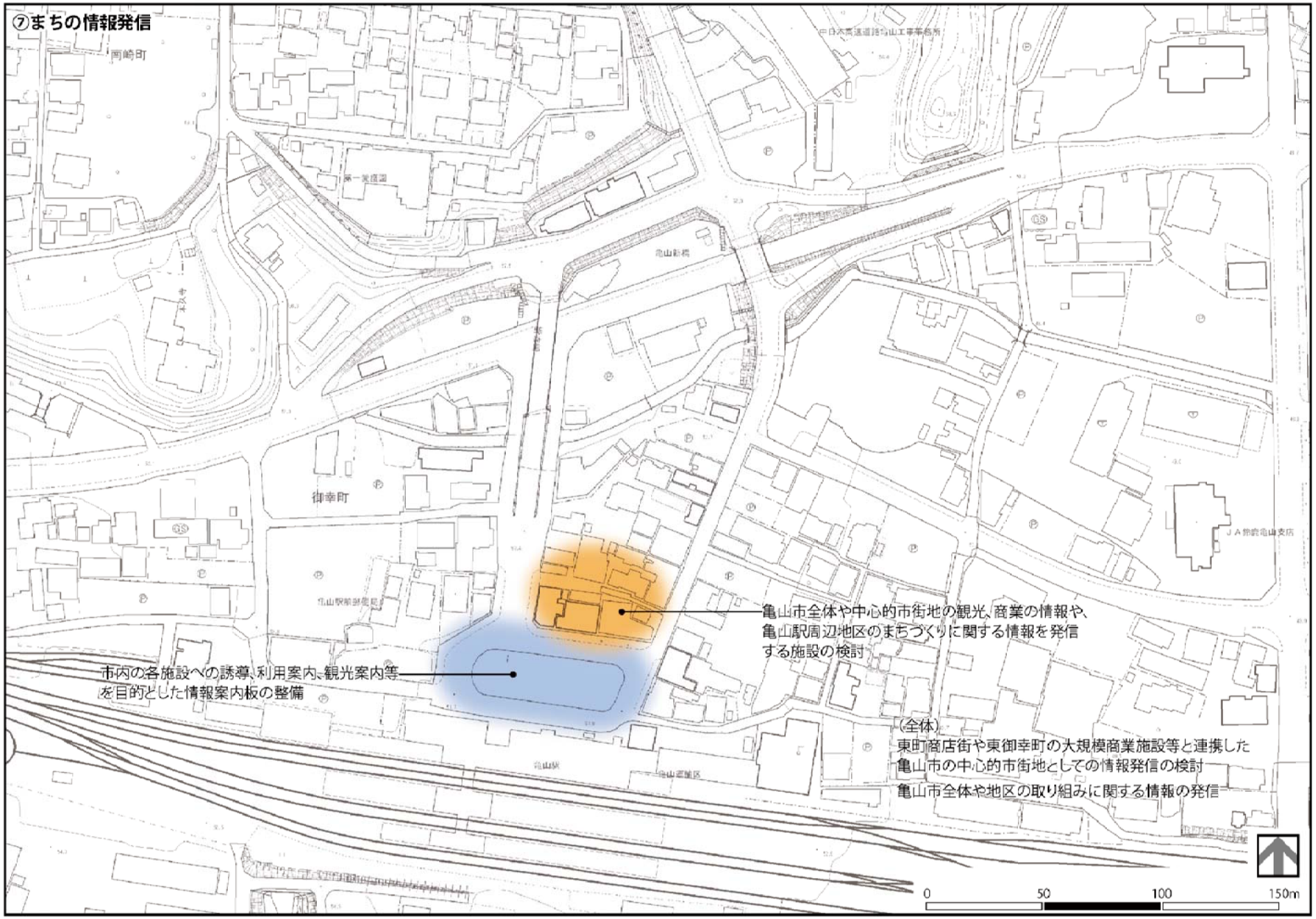

②にぎわいの創出
東町商店街等周辺の商業地と連携できる
移動手段の充実、移動空間の整備
亀山市の名産品等を
展示・販売する施設の検討
市民交流・活動施設等の導入
東御幸町の大規模商業施設等
周辺の商業地と連携できる
移動手段の充実、移動空間の整備
来訪者や観光客のための立寄り型商業施設や
ものづくり型商業施設、個性ある地元商店等の導入
起業する若者のためのチャレンジショップの導入
鉄道等の待ち時間を過ごせる店舗や施設の充実
0
50
100
150m


③交通機能の充実
南崎町
市内各地、周辺施設へ向かう
道路網の整備
歩道、車道及び交差点の再整備
亀山駅への進入経路や、亀山駅から周辺施設への
経路を案内する交通標識、誘導サイインの充実
御幸町
来訪者、駅利用者の
ための駐車場の整備
来訪者、駅利用者の
ための駐輪場の整備
駅前広場の再整備
公共交通（バス・タクシー）と一般車の動線の分離
亀山駅を中心とした路線バス、コミュニティバス等の
ルートの再構築などによる、亀山駅と市内の主要施設
を結ぶ公共交通機関の充実
亀山駅を中心としたターミナル機能の再生
待合スペース、施設の拡充
JR東海、西日本との連携
0
50
100
150m


④まちの安心・安全性の向上
南崎町
第一愛宕園
亀山新橋
御幸町
亀山駅前郵便局
亀山運輸区
JA佛庇亀山支店
都市基盤施設の整備等に合わせた住宅の更新
または個別の耐震診断や耐震工事の実施
市街地再開発事業（面整備）による
耐震性、耐火性の高い街区の整備
都市基盤施設の整備等に合わせた住宅の更新
または個別の耐震診断や耐震工事の実施
優良（再開発）建築物事業による
安心安全な環境づくり
高齢者や障がい者、こども等にやさしい
道路空間、公共空間の再整備、バリアフリー化
道路の拡幅など都市基盤の再整備による
歩行者の安全性や防災性の向上
0
50
100
150m


⑤まちの新たな価値の創出
南崎町
亀山城跡や旧東海道につながる
散策ルートの整備
桜の木の保全、維持管理
亀山新橋
竜川の清流化
御幸町
でころぼ坂等を利用した
散策ルートの整備
亀山駅への進入経路や、亀山駅から
周辺施設への経路を案内する誘導
サインの充実
（全体）
太陽光発電やＬＥＤ等を活用したスマートコミュニティの実現
緑化の推進や、緑地・広場・遊歩道の整備などによる健康都市の実現
イベントの開催にも利用できる
広場等の公共空間の確保
0
50
100
150m


⑥歴史的資源の活用と景観形成
南崎町
亀山城跡や旧東海道につながる
「現代の大手筋」としての景観整備
御幸町
(全体)
周辺の景観と調和する、統一的なサインの整備
蔵などの歴史的建造物の保全・活用
亀山の歴史や文化を醸し出す
玄関口として相応しい景観整備
鉄道遺産の保全と一般公開による
ミュージアム化の検討
0
50
100
150m


⑦まちの情報発信
亀山駅
御幸町
亀山市全体や中心的市街地の観光、商業の情報や、
亀山駅周辺地区のまちづくりに関する情報を発信
する施設の検討
市内の各施設への誘導、利用案内、観光案内等
を目的とした情報案内板の整備
（全体）
東町商店街や東御幸町の大規模商業施設等と連携した
亀山市の中心的市街地としての情報発信の検討
亀山市全体や地区の取り組みに関する情報の発信
0
50
100
150m

6. 土地利用の方針

(1) 土地利用の考え方

第５項で検討した必要な機能や役割とその配置や、現在の土地利用を踏まえ、本地区内の土地利用の方針を定めます。

(2) 土地利用の方針

① 交流とおもてなしゾーン

主に本地区の商業の活性化、にぎわいの創出を担うためのゾーンで、立ち寄り型商業やものづくり商業施設、市民交流・活動施設等の公共施設等を導入します。

② 居住サービスゾーン

主に本地区のにぎわいの創出や新たな住宅の確保などを担うためのゾーンで、駐車場・駐輪場や都市型分譲住宅、医療施設等を導入します。

③ 亀山駅玄関ゾーン

本地区の玄関口となり、交通機能の充実を担うゾーンで、駅前広場を再整備し自動車交通の流れの改善や、公共交通の充実を図ります。

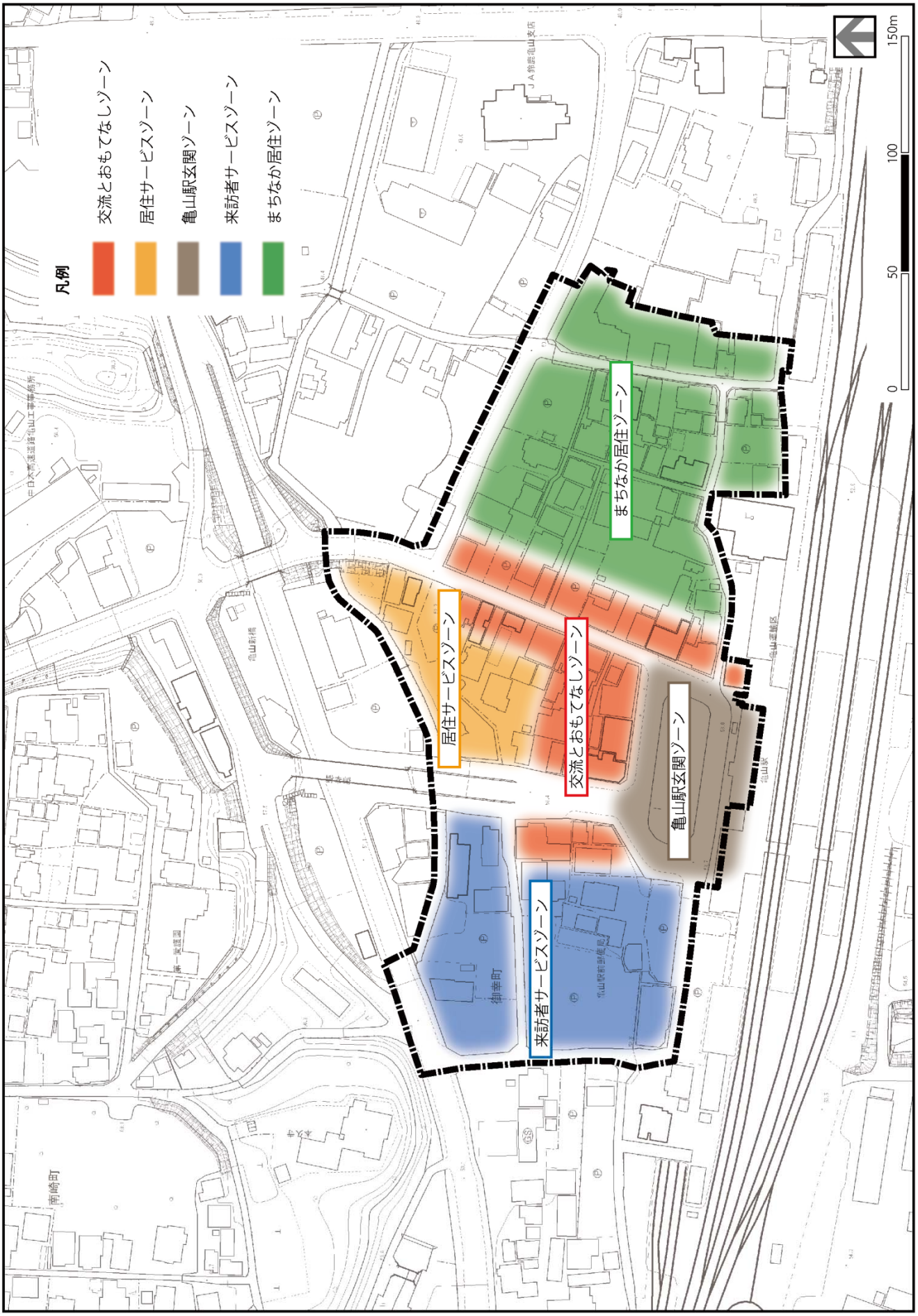
④ 来訪者サービスゾーン

主に来訪者のための交通機能や、居住者のための住宅としての役割を担うゾーンで、駐車場・駐輪場やまちなか住宅地を整備します。

⑤ まちなか居住ゾーン

主に新しいまちなか住宅地としての役割を担うゾーンで、区画街路を整備するとともに、低層戸建て住宅や都市型賃貸住宅を整備します。

(3) 土地利用方針図


凡例
交流とおもてなしゾーン
居住サービスゾーン
亀山駅玄関ゾーン
来訪者サービスゾーン
まちなか居住ゾーン
居住サービスゾーン
交流とおもてなしゾーン
亀山駅玄関ゾーン
来訪者サービスゾーン
まちなか居住ゾーン
0
50
100
150m

7. 交通動線の方針

(1) 配置、動線の考え方

第５項で検討した必要な機能や役割、第６項で検討した土地利用の方針および第３項で検討した本市の中心的市街地における本地区の位置づけをふまえ、実現可能性も考慮しながら、本地区と周辺をつなぐ動線、本地区内の機能や役割を相互につなぐ動線を、歩行者、自転車、自動車に分け、それぞれ次のとおり設定します。

(2) 本地区と周辺をつなぐ主な動線

○公共施設や観光施設等への来訪者のための動線
- 亀山城跡、旧東海道や東町への主要動線

○市の玄関口としての動線
- 本市内の各地や周辺都市と本地区をつなぐ主要動線

○商業や文化振興のための動線
- 文化会館や東御幸町の大規模商業施設等への主要動線

○歴史文化継承のための動線
- でころぼ坂へ散策する歩行者動線

など

(3) 本地区内の主な動線

○亀山駅及び地区内施設の利用者動線
- 来訪者用、居住者用駐車場や駐輪場への進入、退出動線
- 駐車場、駐輪場利用の歩行者動線
- 公共交通と一般車を分離した駅前広場の動線
- 駅前広場を周回する歩行者動線
- 新たに整備される各施設を利用するための歩行者動線

○居住者動線
- 住宅地内の歩行者動線、生活動線

など

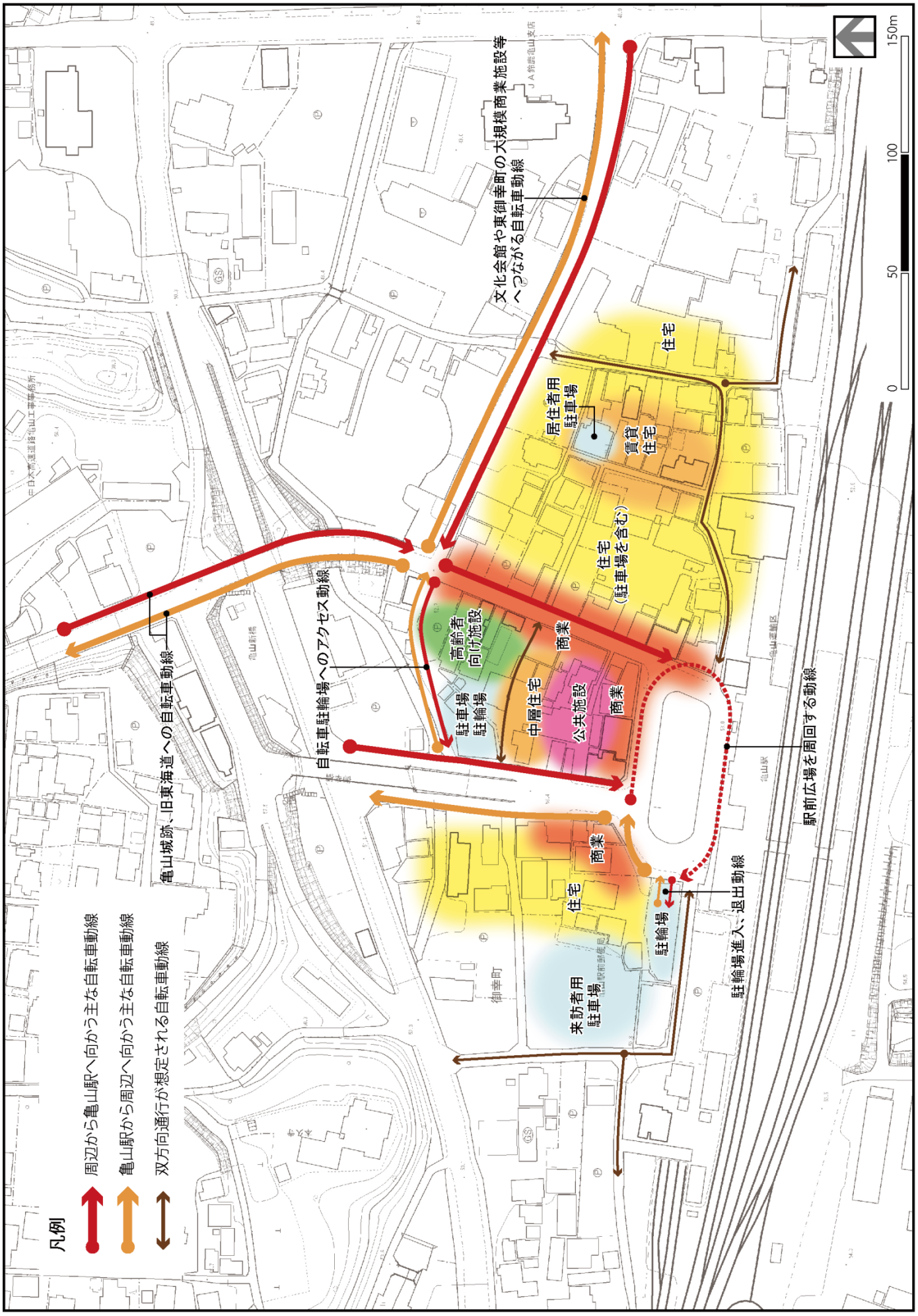
(4) 移動手段別の主な動線

本地区と周辺をつなぐ動線及び本地区内の動線を移動手段別に歩行者、自転車、自動車に分け、それぞれ次のとおり設定します。

① 歩行者動線の考え方

凡例
本地区内の主な歩行者動線
本地区（各ブロック内）の主な歩行者動線
本地区と周辺を結ぶ主な歩行者動線
でころぼ坂へ散策する歩行者動線
文化会館や東御幸町の大規模商業施設等へつながる歩行者動線
亀山城跡、旧東海道への歩行者動線
2ブロック内の各施設をつなぐ歩行者動線
駅前広場を周回する動線
戸建て中心の低層住宅地内の歩行者動線
駐車場、駐輪場利用の歩行者動線
高齢者向け施設
駐車場
駐輪場
中層住宅
公共施設
商業
住宅
（駐車場を含む）
居住者用駐車場
賃貸住宅
来訪者用駐車場
駐輪場
0
50
100
150m

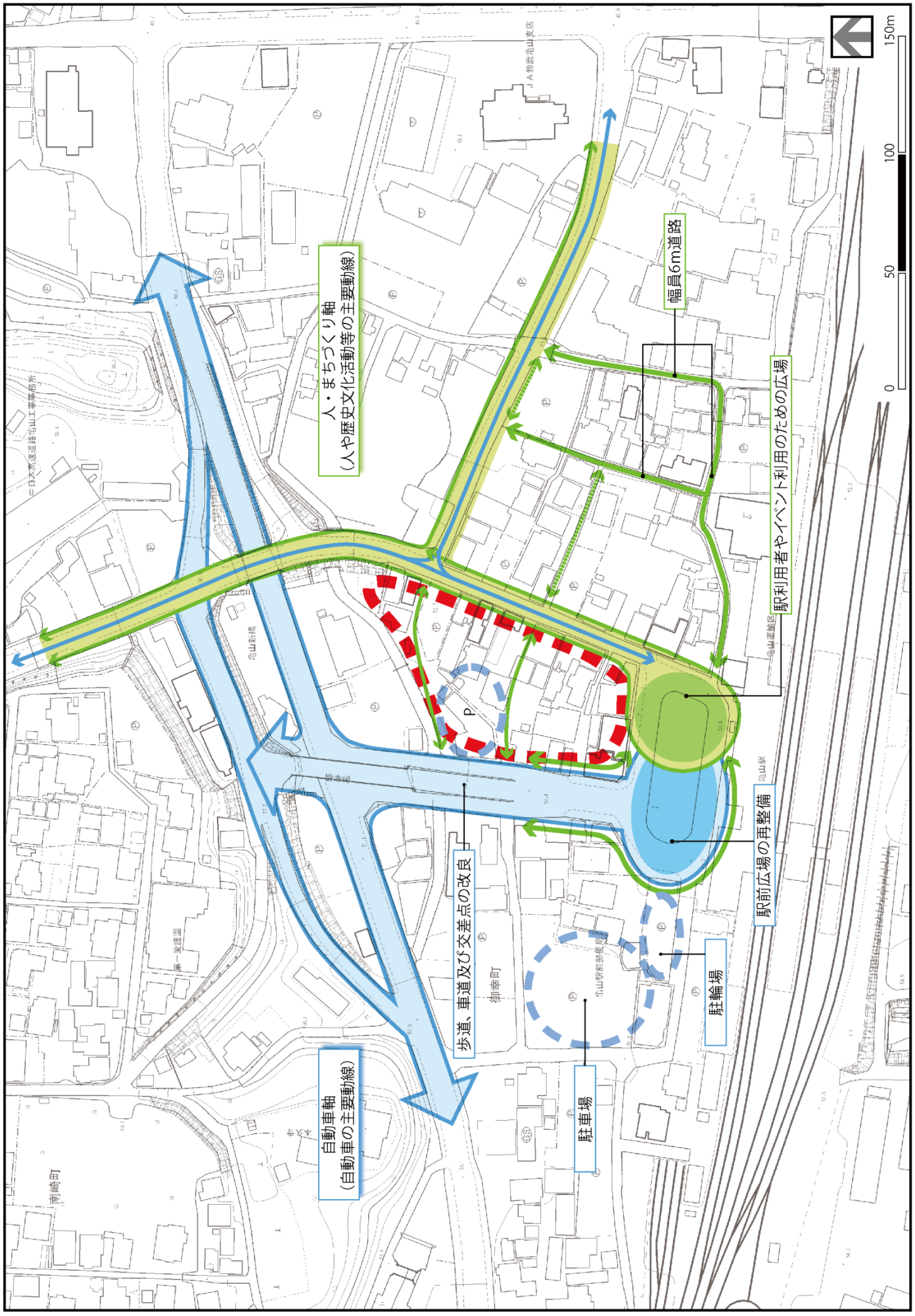
② 自転車動線の考え方


凡例
周辺から亀山駅へ向かう主な自転車動線
亀山駅から周辺へ向かう主な自転車動線
双方向通行が想定される自転車動線
亀山城跡、旧東海道への自転車動線
自転車駐輪場へのアクセス動線
文化会館や東御幸町の大規模商業施設等へつながる自転車動線
駅前広場を周回する動線
駐輪場進入、退出動線
駐車場
駐輪場
高齢者向け施設
中層住宅
公共施設
商業
商業
住宅
(駐車場を含む)
賃貸住宅
居住者用駐車場
住宅
商業
住宅
来訪者用駐車場
駐輪場
御幸町
亀山駅
亀山新橋
0
50
100
150m

③　自動車動線の考え方

凡例
公共交通の動線
一般車の動線
駐車場
広場
本市内の各地や周辺都市と
本地区をつなぐ主要動線
井田川方向から
亀山駅への主要動線
亀山城や東町への主要動線
関方向から亀山駅への主要動線
（御幸橋および交差点改良を前提とした場合）
関方向から亀山駅への主要動線（現行）
来訪者用駐車場への
進入、退出動線
公共交通と一般車を分離した
駅前広場を周回する動線
戸建て中心の低層住宅地内の生活動線
（主に居住者用道路）
住宅
居住者用
駐車場
賃貸
住宅
住宅
（駐車場を含む）
高齢者
向け施設
商業
駐車場
駐輪場
中層住宅
公共施設
商業
商業
住宅
駐輪場
来訪者用
駐車場
0
50
100
150m

(5) 交通動線整備の方針図



8. 都市基盤整備の方針

(1) 駅前広場

① 面積

○ 現在の面積：4,000 ㎡（昭和 61 年 12 月都市計画決定）

○ 駅前広場の面積については、現在の JR 亀山駅の乗降客数が 1 日 5,000 人程度であることから、現在の面積で妥当なものであると考えられます。

なお、必要面積が広くなった場合、隣接する市有地や再開発ブロックとの権利調整により確保します。

② 施設全体

○ 駅利用者が安心・安全に駅前広場を利用できるよう、公共交通（バス・タクシー）ゾーンと自家用車ゾーンを区分し、配置します。

○ 本市の玄関口にふさわしい景観形成を図るとともに、利便性や施設管理におけるライフサイクルコストの視点も踏まえた施設整備を行います。

○ 駅前広場全体として、障がい者や高齢者、子どもなどが安心・安全に利用でき、円滑な移動ができるよう亀山市交通バリアフリー構想（平成 20 年度）などに基づき、ユニバーサルデザインやバリアフリーに配慮したものとします。

③ 機能

○ 歩行者の安全性、利便性の確保のため駅前広場を周回する、庇付きのバリアフリーな歩道を整備します。

○ JR 亀山駅の特徴である、朝夕の駅利用者の送迎車による渋滞に対応できる停車帯の確保を図ります。

○ 現在の自動車駐車場の様な長時間無断利用を防ぐため、条件付きの有料駐車場とするなど、駅前広場周辺への設置も含め新たな駐車場を整備します。

○ バスバース、タクシーバースについては、関係機関、交通事業者との協議を行い、適切な配置とスペースの確保を図ります。

また、さわやか号をはじめ、亀山駅を発着するコミュニティバスや観光バス等の運行などにも対応できるバスバースを設置します。

④ 動線計画

○ 駅前広場内の動線計画については、交通動線の方針による本地区全体の動線計画をふまえて作成します。

○ 駅利用者やイベント等で利用できる広場の整備については、広場設置の目的をふまえ、利便性の向上を図るとともに、動線計画に基づく自動車交通や歩行者交通の支障とならない位置を検討します。

○ 現在、駅前広場には多くの道路が接続していることから、今後、これらの道路の扱いについて、地区全体のまちづくりの考え方や駅前広場内の安全性確保、地元住民の意向を踏まえて検討します。

(2) 市道亀山駅前線

① 道路の位置づけ（将来の姿）

○ 景観づくり、バリアフリー化を含めた道づくりを行うとともに、朝夕の混雑時間帯や新たな導入施設利用者などの自動車、自転車、歩行者交通への対応が可能となる道路の整備を行います。

② 機能

○ 現在の一方通行（深夜時間帯除く）を維持した、１車線及び両側歩道での道路整備を検討します。

(3) 県道亀山停車場石水渓線

① 道路の位置づけ（将来の姿）

○ 自動車交通を中心とした都市計画道路として、街路景観づくりや歩道を設置する場合のバリアフリー化を含めた道路の整備を行います。

② 機能

○ 亀山駅前広場に接続する骨格道路として、現在の機能を基本に、県道亀山城跡線との交差点部分や御幸橋の改良、歩道の整備など、骨格機能の確保を検討します。

(4) 県道亀山城跡線（旧国道１号）

① 道路の位置づけ（将来の姿）

○ 市内各地から亀山駅、本地区へのアクセスを担う道路であり、亀山駅前への円滑なアクセスを検討します。

② 機能

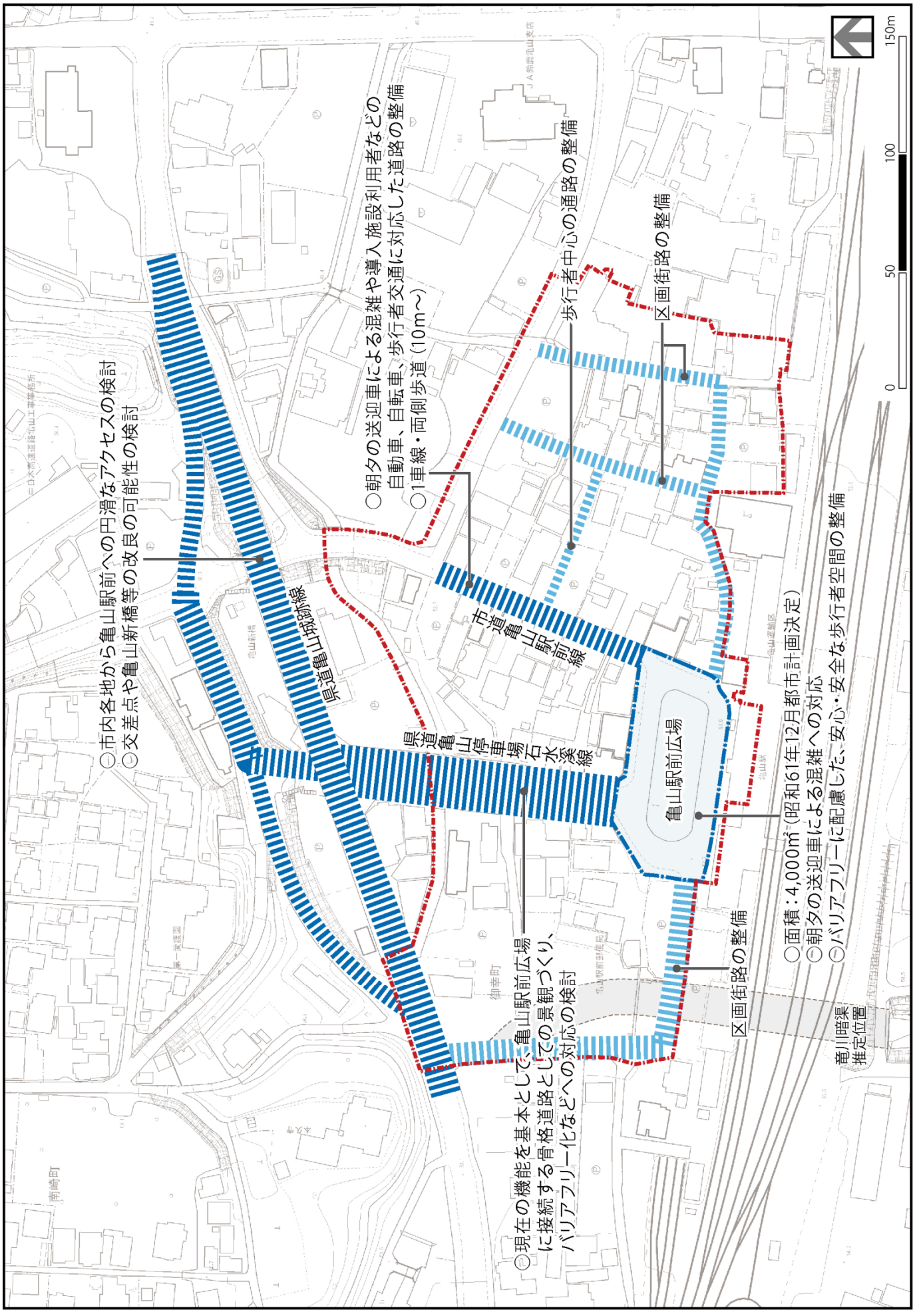
○ 現在、県道亀山城跡線から亀山駅前へのアクセスに関する情報が少なく、分かりにくくなっていることから、本地区のまちづくりに併せて、都市計画決定に基づく県道亀山停車場石水渓線との交差点や亀山新橋等の改良の検討を行うとともに、亀山駅前へのアクセスがスムーズに行えるよう交通標識や案内サインの設置についても検討を行います。

(5) 区画街路

○ 各ブロック内などの区画街路は、歩行者優先または歩車共存型のコミュニティ道路として整備します。

（参考）コミュニティ道路の例

(6) 都市基盤整備の方針図



9. 公共施設整備の方針

(1) 公共施設整備の考え方

地区整備の基本的な考え方や本地区に必要な機能や役割をふまえ、市民交流・活動施設等の整備を検討します。

(2) 導入する施設の考え方

新たに整備される公共施設に導入する機能として、次のような施設が想定されます。

・市民のサークル活動や学習の場として使えるスタジオ、和室、調理室
・サークル活動や趣味の作品等を展示できるやギャラリーやホール
・映像等を上映できる視聴覚ルーム
・各種会議や研修等に利用できる会議室や研修室、学習室
・子どもが自由に遊べるキッズルーム
など

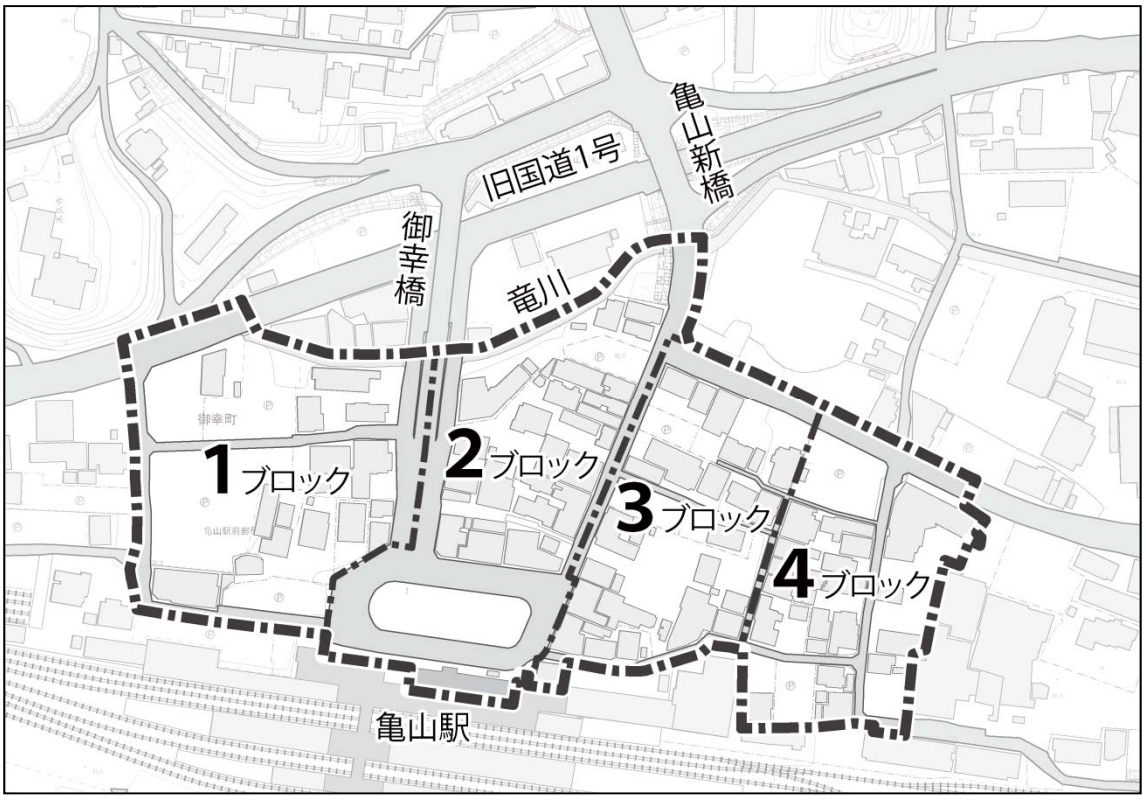
10. ブロック別整備の方針

(1) まちづくりの方向の考え方

前項までに整理したそれぞれの方針を重ね合わせることにより、ブロック別整備の方針案を整理します。

なお、ブロック別整備の方針では、第４項にて検討した必要な機能や役割の考え方等に基づいて、以下の４つのブロック毎に整備の方針を検討します。

図―本地区ブロック割り図



(2) ブロック別整備の方針（案）

① １ブロック

○ブロックの役割

・本地区の交通機能を担うブロックとして整備します。

○１ブロックにおいて課題に対応する事業

・市街地再開発事業または優良建築物整備事業による駐車場及び駐輪場の整備

・ブロック内の区画街路の拡幅、再整備

など

② 2ブロック

○ブロックの役割

・本市の玄関地区として中心になるブロックとして整備します。
・本市内や市外から多くの人が「集まり」「住み」「楽しむ」ことのできる市民交流拠点として整備します。

○２ブロックにおいて課題に対応する事業

・市街地再開発事業の実施
・中層住宅、高齢者向け住宅の導入
・商店街通り等の再整備、動線の再編
など

③ 3ブロック

○ブロックの役割

・駅前通りの賑わいを再生し、若い新規事業者を受け入れられるブロックとして整備します。
・ブロック内側（東側）は、道路等の都市基盤の整備により、新たな居住者を受け入れるブロックとして整備します。

○３ブロックにおいて課題に対応する事業

・ブロック内の区画街路の拡幅、再整備
・街路整備に合わせた安全で安心な住宅地づくり
など

④ 4ブロック

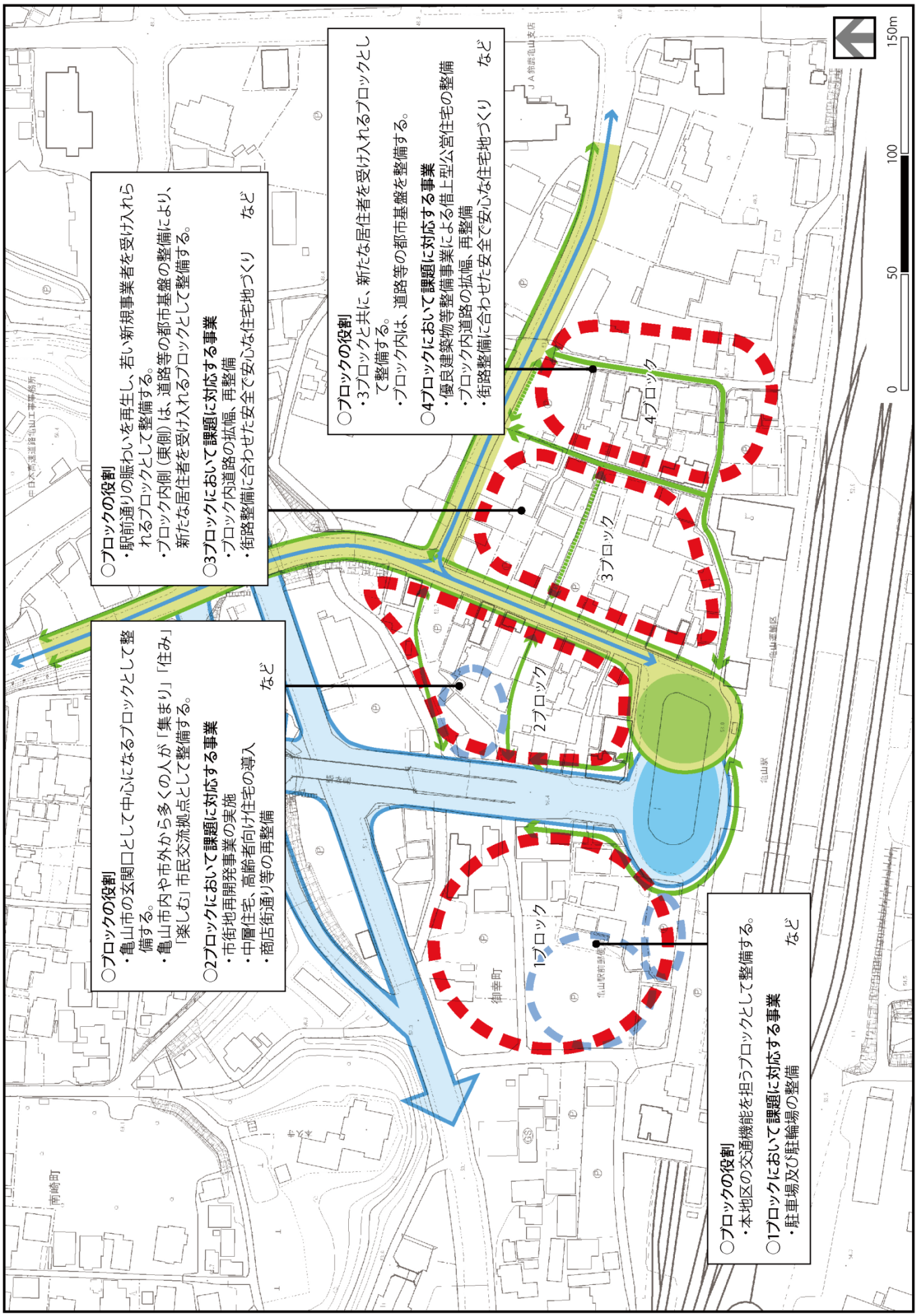
○ブロックの役割

・３ブロックと共に、新たな居住者を受け入れるブロックとして整備します。
・ブロック内は、道路等の都市基盤を整備します。

○４ブロックにおいて課題に対応する事業

・優良建築物等整備事業による借上型公営住宅などの整備
・ブロック内の区画街路の拡幅、再整備
・街路整備に合わせた安全で安心な住宅地づくり
など

(3) ブロック別の役割と事業の方向図



Ⅳ. 再開発事業候補地等の選定

1. 再開発事業候補地等の検討

(1) 再開発事業候補地等の選定の考え方

各ブロックの建築物等の状況や、ブロック会議、個別ヒアリング等による協議の状況をふまえ、市街地再開発事業や優良建築物等整備事業などの候補地を選定します。

① １ブロック

○市街地再開発事業または優良建築物等整備事業（駐車場など）

※状況により事業区域を区分します

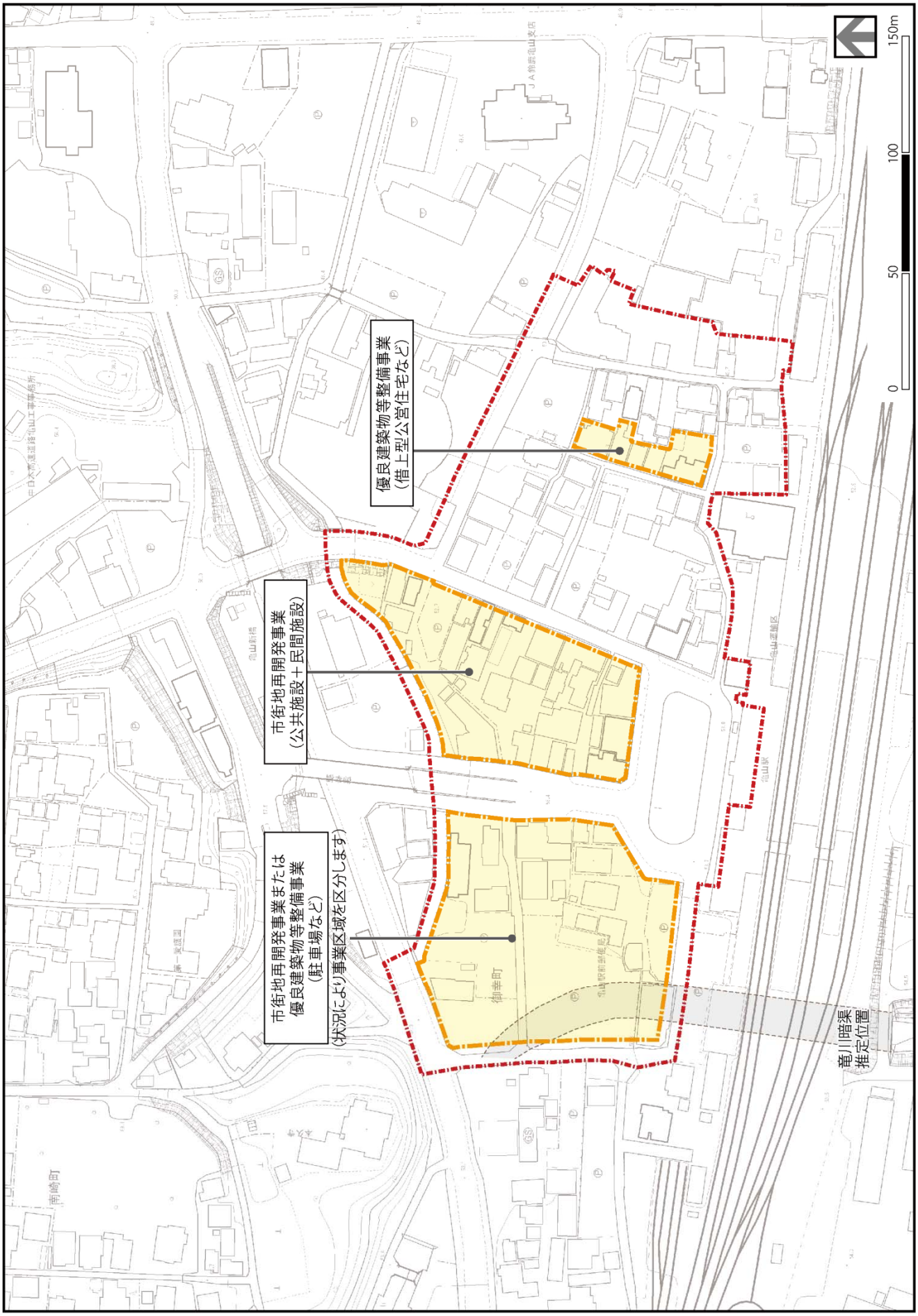
② ２ブロック

○市街地再開発事業（公共施設＋民間施設）

③ ４ブロック

○優良建築物等整備事業（借上型公営住宅など）

(2) 再開発事業候補地の検討（案）



2. 市街地再開発事業や優良建築物等整備事業の実現化検討

(1) ２ブロック

２ブロックの再開発事業については、次の条件に基づき、認定を予定できる。

		条件	施設内容	判定
事業の施行区域 (施行区域の条件) 第一種市街地再開発事業		次の((1) または(2)のいずれかに該当すること (1)市街地再開発促進区域内にあること (2)次の各条件に該当すること イ　高度利用地区内、都市再生特別地区内または特定地区計画等区城内 ロ　耐火建築物の建築面積の合計が全ての建築物の建築面積の合計のおおむね 1/3 以下又は、耐火建築物の敷地面積の合計が全ての宅地面積の合計のおおむね 1/3 以下であること ハ　土地の利用状況が著しく不健全であること ニ　当該区域内の土地を高度利用することが当該都市の機能の更新に貢献すること	(2)に該当 イ.高度利用地区を予定 ロ.建築物現況（24 ページ）のとおり ハ.「Ⅰ．亀山駅周辺地区の現況」「Ⅱ．亀山駅周辺地区の課題」のとおり ニ．上位計画の位置づけ、「Ⅲ．地区整備の基本方針」のとおり	ＯＫ
組合等施行事業国庫補助採択基準	(1)地区面積	道路の中心線で囲まれた地区面積が原則として 0.5ha 以上(0.1ha 以上)必要。	0.5ha 以上で計画予定	ＯＫ
	(2)再開発ビル	建築面積　：500 ㎡以上(要件なし) 建物延面積：2,000 ㎡を超えるもの(1,000 ㎡以上) 階数：4 階以上(3 階以上(3 階以上の増築を予定している場合は 2 階以上))建物用途の制限があり。	条件以上の規模で計画予定	ＯＫ
	(3)有効空地	道路、広場(人工広場も含む)、駐車場などの有効空地が地区面積の 45%以上(地区面積の 30%以上又は敷地面積の 10%以上)必要。	条件以上の規模で計画予定	ＯＫ
	(4)駐車場	状況により標準駐車条例で算定した台数が必要。	条件以上の規模で計画予定	ＯＫ

(2) ４ブロック

４ブロックの一部の再開発事業については、次の条件に基づき、認定を予定できる。

	条件	施設内容	判定
(1)事業手法	優良再開発型	優良再開発型優良建築物等整備事業、共同化タイプを予定	ＯＫ
(2)対象区域	市街地総合再生計画区域	亀山駅周辺市街地総合再生計画区域（平成 26 年度認定予定）	ＯＫ
(3)地区面積	概ね 500 ㎡以上	1,094.0 ㎡≧概ね 500 ㎡（登記簿謄本に基づく）	ＯＫ
(4)敷地	一定規模以上の空地	一定規模以上の空地を確保する予定	ＯＫ
	幅員 6m以上道路に 4m以上接道	区画街路（幅員６ｍ程度）の整備を予定（総合再生計画に基づく）	ＯＫ
(5)階数	３ 階以上の耐火、準耐火建築物	計画案 3～5 階≧3 階以上	ＯＫ
(6)タイプ別要件	２ 名以上の地権者による共同化	地権者 14 名≧2 名以上	ＯＫ
	200 ㎡未満の土地	あり（173.09 ㎡）（登記簿謄本に基づく）	ＯＫ
備　考			

（参考）優良建築物等整備事業の事業要件

		優良建築物等整備事業		
		優良再開発型		
		共同化タイプ	市街地環境形成タイプ	マンション建替タイプ
対象地域	共通	①三大都市圏の既成市街地等、近郊整備地帯等 ②地方拠点都市地域 ③市街地総合再生計画区域 ④中心市街地活性化基本計画区域 ⑤高度利用推進区		
	タイプ別	⑥人口１０万人以上の市の区域		
事業要件	地区面積	概ね1,000㎡以上（市街地総合再生計画に係るもの、三大都市圏の既成市街地等(※1)においては500㎡以上）	同左	概ね1,000㎡以上(※2)（市街地総合再生計画に係るもの又は三大都市圏の既成市街地等(※1)においては500㎡以上）
	敷地	一定規模以上の空地を確保すること(※3) 幅員６m以上の道路に４m以上接すること		
	階数	地階を除く階数が３階以上耐火建築物または準耐火建築物		
	タイプ別の要件	２人以上の地権者による共同化ただし、２人の地権者による共同化の場合には、200㎡未満又は不整形な敷地を含むこと	①～⑤のいずれかを満たす事業 ①建築協定、地区計画等に基づく壁面の位置の制限、建築物の形態、意匠等に関する制限その他これらに類する制限を受けるものであること ②都市拠点整備総合計画・市街地環境整備総合計画区域内 ③敷地内に公共的通路等を整備又は未整備の都市計画施設、１号施設または地区施設部分を空地として確保 ④沿道整備道路の沿道環境の向上に資するもの ・生活道路と連携した良質な公開空地を設けること ・建築計画については建築物の配置、形態等が公開空地の環境を向上するように配慮されていること ⑤次のいずれかの駐車場と一体的に整備するもの ・駐車場台数が概ね100台以上の自走式駐車場(※4) ・都市計画法による都市施設又はこれに準ずる施設 ・中心市街地内のもので駐車場部分の床面積がこれと一体的に整備する建築物の建築面積以上であるもの	1. 地区要件市街地総合再生計画等の区域内又は以下の周辺市街地整備に寄与する事業のいずれかに該当するもの ①敷地内で狭小道路に面する部分の道路拡幅、道路提供等を伴う事業 ②敷地内に一般の利用に供する公開空地を確保する事業 ③近隣環境に配慮し景観等一体となった建築計画が定められた事業 2. 建築物の要件 （従前） ①10人以上の区分所有者が存在 ②法定耐用年数1/2以上経過 ③建替決議あり、もしくは普通決議により建替えの推進について4/5以上の賛成を得ている （従後） 原則として、以下の要件を満たすこととする。ただし、マンション建替え円滑化法に基づき実施される事業については、②の要件を適用しない。 ①延べ面積の1/2以上が住宅 ②各戸の床面積が50㎡以上であり、２以上の居住室を備えている ③台所、水洗便所、収納設備、洗面設備及び浴室を備えている

	優良再開発型			市街地住宅供給型		既存ストック再生型		東日本大震災復興交付金事業計画に位置付けられて実施するもの
	共同化・市街地環境形成ﾀｲﾌﾟ							
	一般型プロジェクト	住宅型(注1)地域活性化(注2)・防災活動拠点型プロジェクト(注3)	マンション建替タイプ	住宅複合利用ﾀｲﾌﾟ(平成24年度より当ﾀｲﾌﾟは廃止。平成24年3月31日迄に着手したものに限り従前通り事業実施を可能とする経過措置がおかれている。)	中心市街地共同住宅供給タイプ	住宅を10戸以上または10名以上の区分所有者数がいる既存ストックを改修する事業	避難ｽﾍﾟｰｽが300㎡以上の事務所又は公共建築物を改修事業	
1.調査設計計画費	○	○	○	○	○	○	○	○
2.土地整備費								
①既存建築物除去等費	○	○	○	○	○	—	—	○
②補償費等	△	○	○	○	○	—	—	○
3.共同施設整備費（注9）								
①空地等整備費（注4）	○	○	○	○	○	—	—	○
②供給処理施設整備費	—	○	○	○	○	—	—	○
③その他						—	—	
1)共用通行部分整備費	—	○	○	○	○	—	—	○
2)防災性能強化工事費	—	—	—	—	—	—	—	○
3)防災関連施設整備費	○	○	○	○	○	—	—	○
4)防音・防振等工事費（注5）	○	○	○	○	○	—	—	○
5)社会福祉施設等との一体的整備費	▽	▽	▽	▽	▽	—	—	▽
6)立体的遊歩道及び人工地盤施設整備費	○	○	○ (注7)	○	○	—	—	○
7)公共用通路整備費	□	□	—	—	—	—	—	○
8)駐車場整備費	○（注6）	○	○	○	○	—	—	○
9)機械室(電気室を含む。)整備費	—	○	○	○	○	—	—	○
10)集会所及び管理事務所整備費	—	○	○	○	○	—	—	○
11)高齢者等生活支援施設整備費	—	○	○	○	○	—	—	○
12)子育て支援施設整備費	○	○	○	○	○	—	—	○
13)避難設備設置費	—	—	—	—	—	—	—	○
14)消火設備及び警報設備設置費	—	—	—	—	—	—	—	○
15)監視設備設置費	—	—	—	—	—	—	—	○
16)電波障害防除設備設置費	○	○	○	○	○	—	—	○
17)耐震改修費	—	—	—	—	—	○	—	○
18)アスベスト改修費	—	—	—	—	—	○	—	○
19)バリアフリー改修費	—	—	—	—	—	○	—	○
20)省エネ改修費	—	—	—	—	—	○ (注8)	—	○
21)維持管理対策改修費	—	—	—	—	—	○	—	○
22)防災対応改修費	—	—	—	—	—	○	○	○
23)子育て支援対応改修費	—	—	—	—	—	○	—	○

△：公開空地、公共用通路・地区施設等の部分に係るものに限る
□：市街地環境形成タイプで公共用通路等の整備を伴うものに限る
▽：住宅型プロジェクトで社会福祉施設等の床面積の合計が建築物の延べ面積の 1/10 以上のもの等

注1 住宅型プロジェクトの要件
延べ面積の1/2以上を住宅の用に供するもの。

注２ 地域活性化プロジェクトの要件
以下のいずれかの地区内で行われる事業
・地方拠点都市地域の拠点地区内
・都市活力再生拠点整備事業の地区再生計画区域内（大都市地域以外）
・市街地総合再生計画区域内（大都市地域以外）　・中心市街地
・都市･居住環境整備重点地域　・２号地区　・２項地区　・緊急再開発事業促進地区

注３ 防災活動拠点型プロジェクトの要件
・備蓄倉庫、耐震性貯水槽等を有し、かつ防災広場として機能する広場等又は一時避難スペースとなる建築空間が整備されること。
・建築物の耐震性が確保されていること。
・地方公共団体が策定する都市の防災対策に関する計画に基づいて行われること。

注４ 空地等とは通路・駐車施設・児童遊園・緑地及び広場をさす。

注５ 住宅・工場等一体型の場合

注６ 当該費用に1/4を乗じて得た額とする。

注７ 区分所有法の規定による建替え決議もしくは区分所有者全員の総意による建替え決議又はこれに準じる措置がされている場合

注８ 既存ストック再生型の具体の交付対象費用は以下の通りである。
・耐震改修費
住宅・建築物安全ストック形成事業交付金交付要綱に規定する費用。対象となる建築物の条件等により、交付対象額が異なるため確認されたい。
・アスベスト改修費
吹付けアスベスト等の除去、封じ込め又は囲い込みに要する費用
・バリアフリー改修費
エレベーターの設置、廊下の拡幅、階段の勾配の緩和、手すりの設置、建築物内の段差の解消、引き戸への取替え、床表面の滑り止め化に要する費用その他高齢者等の快適かつ安全な移動を確保するための共用部分の改修費用で国土交通大臣が認める費用
・省エネ改修費
窓の二重サッシ化、床の断熱工事、天井の断熱工事、壁の断熱工事に要する費用その他省エネルギーに寄与する改修費用で国土交通大臣が認める費用
・維持管理対策改修費用
建築物の維持管理を容易化するための配管に係る改修に要する費用その他建築物の維持管理を容易化するための費用で国土交通大臣が認める費用
・防災対策改修費
避難所として活用可能な集会所等の整備、備蓄倉庫の整備、耐震性貯水槽の整備に要する費用その他地震時における防災機能を整備するための費用で国土交通大臣が認める費用
・子育て支援対応改修費
防犯対策（オートロックの設置、防犯カメラの設置等）、託児スペースの設置、転落事故の防止に配慮した対策（足がかりの生じない壁仕上げ等）に要する費用その他子育てを支援する環境整備のための費用で国土交通大臣が認める費用

注９ 共同施設整備に要する費用の算定方式（包括積算方式）
優良建築物等整備事業についても、市街地再開発事業同様、共同施設整備費に要する費用のうち一定の費用については、原則として、建築主体工事費に対して、階数に応じて一定の率を乗ずる算定方式（包括積算方式）により算定することとしている。
共同施設整備に要する費用のうち、包括積算の対象となる費用と対象とならない費用は以下の通りである。

Ⅴ. 整備手法の検討

1. 整備手法の基本的な考え方

地区整備の基本的方針、再開発事業候補地をふまえ、本地区において実施が考えられる事業を整理します。

(1) 街路事業などによる事業

街路の拡幅、整備に併せて、街路事業により街路補償金を得て、建て替えや修繕、引き家を行う事業。

(2) 市街地再開発事業など

① 法定再開発事業

都市再開発法に基づき、市街地内の老朽木造建築物が密集している地区等において、細分化された敷地の統合、不燃化された共同建築物の建築、公園、広場、街路等の公共施設の整備等を行うことにより、都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る事業。

権利変換手続きにより、従前建物、土地所有者等の権利を再開発ビルの床に関する権利に原則として等価で変換する「第一種市街地再開発事業（権利変換方式）」と、公共性、緊急性が著しく高い事業で、一旦施行地区内の建物・土地等を施行者が買収又は収用し、買収又は収用された者が希望すれば、その代償に代えて再開発ビルの床を与える「第二種市街地再開発事業（管理処分方式（用地買収方式））」があります。

② 優良建築物等整備事業

市街地の環境改善、良好な市街地住宅の供給等の促進を図るもので、国の制度要綱に基づく法定手続きに依らない事業。

一定割合以上の空地確保や、土地の利用の共同化、高度化等に寄与する優れた建築物等の整備に対して、共同通行部分や空地等の整備補助を行います。「優良再開発型」（3タイプ）と「市街地住宅供給型」（2タイプ）、「既存ストック活用型」「耐震型」の4つの型があります。

(3) 土地区画整理事業

道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業。

(4) その他

旧まちづくり交付金などを活用して、都市基盤施設、公共施設などの公共空間の景観形成を図る事業。

2. ブロック別整備手法の検討

(1) ブロック別整備手法

① １ブロック

○　市街地再開発事業やミニ区画整理事業などを検討します。

○　ブロック内の区画街路については、幅員８m程度の道路として整備することを検討します。

② ２ブロック

○　事業手法は市街地再開発事業、優良建築物等整備事業などを検討します。

③ ３ブロック

○　ブロック内の区画街路については、幅員４～６mのコミュニティ道路として整備することを検討します。

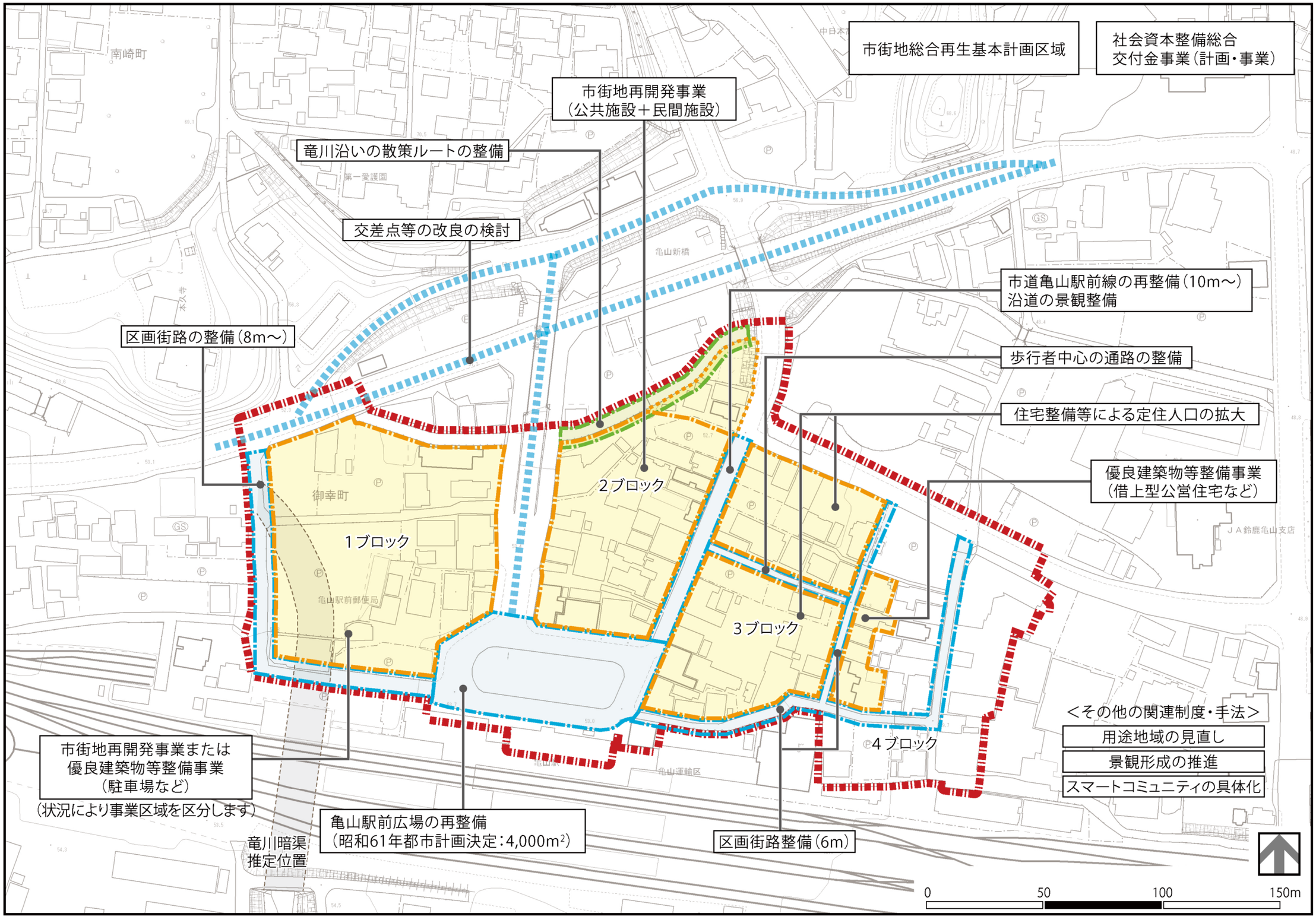
○　また、ブロック内で共同化事業が提案された場合、事業手法として市街地再開発事業や優良建築物等整備事業などを検討します。

④ ４ブロック

○　優良建築物等整備事業や借り上げ型公営住宅制度などを検討します。

○　ブロック内の区画街路については、幅員４～６mのコミュニティ道路として整備することを検討します。

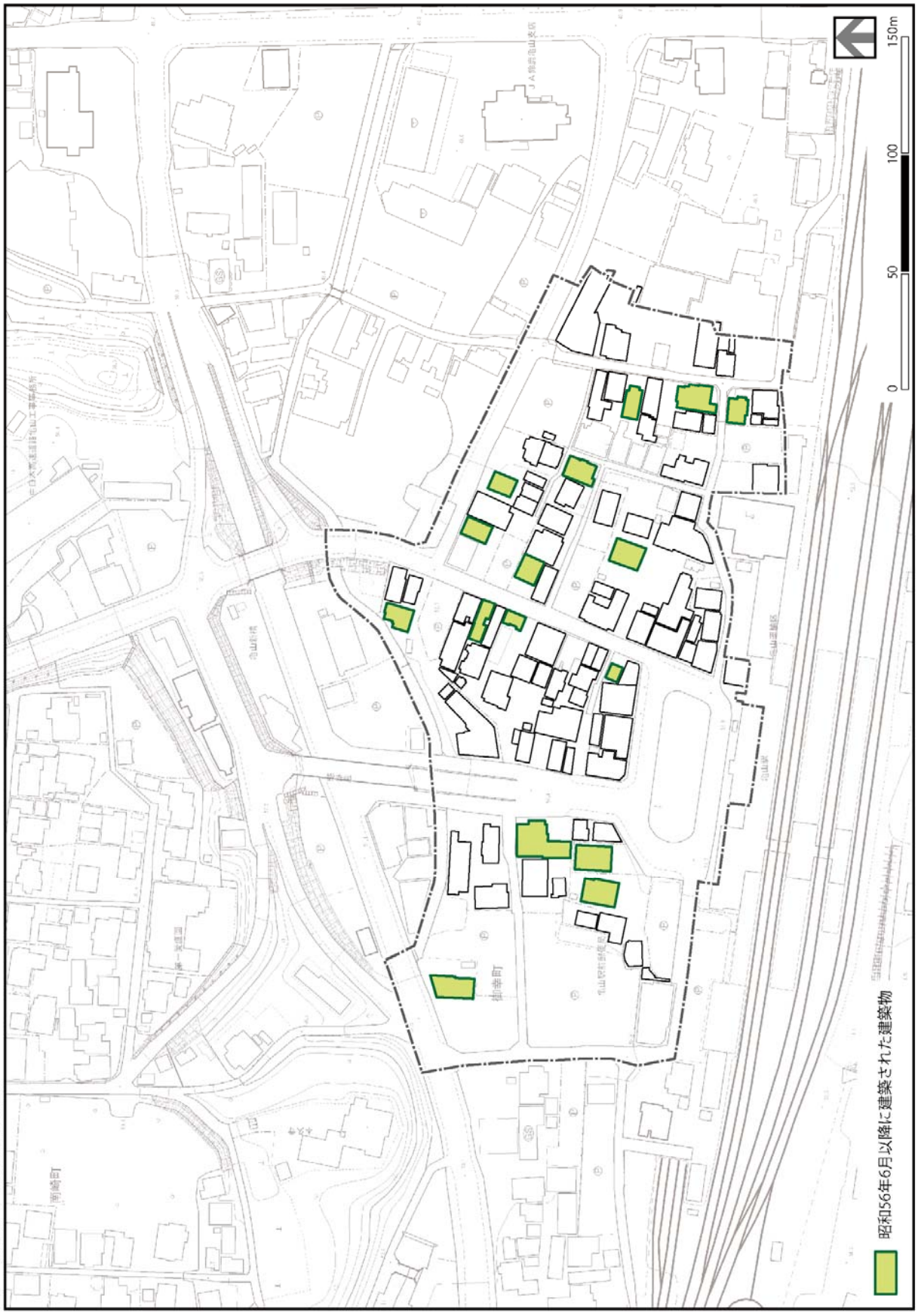
(2) 整備手法図


市街地総合再生基本計画区域
社会資本整備総合
交付金事業（計画・事業）
市街地再開発事業
（公共施設＋民間施設）
竜川沿いの散策ルートの整備
交差点等の改良の検討
区画街路の整備（8m～）
市道亀山駅前線の再整備（10m～）
沿道の景観整備
歩行者中心の通路の整備
住宅整備等による定住人口の拡大
優良建築物等整備事業
（借上型公営住宅など）
1ブロック
2ブロック
3ブロック
4ブロック
市街地再開発事業または
優良建築物等整備事業
（駐車場など）
（状況により事業区域を区分します）
竜川暗渠
推定位置
亀山駅前広場の再整備
（昭和61年都市計画決定：4,000m²）
区画街路整備（6m）
＜その他の関連制度・手法＞
用途地域の見直し
景観形成の推進
スマートコミュニティの具体化
0
50
100
150m

Ⅵ. 既存建築物の耐震化の促進に関する検討

1. 耐震化の状況

本地区における昭和56年6月以降に建築された新耐震基準を満たす建築物の分布は以下のとおりである。



図－建築年代別現況図

2. 耐震化の促進に向けて

(1) 地区全体の耐震化の促進

亀山市耐震化促進計画や三重県耐震改修促進計画に基づき、耐震診断、耐震補強計画、耐震補強工事等を、補助制度を活用し実施します。

(2) 特定の街区の耐震化

再開発事業等を検討している街区においては、市街地再開発事業等の実施により、耐震化、不燃化を図ります。

Ⅶ. 今後に向けて

1. 事業化スケジュール（案）

	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度
主な流れ	計画検討		実施計画		まちづくり事業		※オープン
まちづくり協議会	亀山駅周辺まちづくり協議会の活動の継続						
まちづくり事業 全体まちづくり体制	○再開発準備会	○再開発準備組合 ○計画立案・実施計画作成			○市街地再開発組合 ○整備事業		事業完了 施設オープン
想定される事業 市街地再開発事業など	亀山駅周辺市街地総合再生基本計画等の作成	○準備組合 基本計画	推進計画事業計画	○組合設立 権利変換計画	市街地再開発事業		○組合解散 ○オープン
			基本設計	実施設計			
想定される事業 優良建築物等整備事業など		推進計画	推進計画実施設計	○都市計画決定 優良建築物等整備事業	○オープン・供用開始		
公共事業（含ライフライン事業） 駅前広場		駅前広場道路等都市基盤施設の確定		予備設計	実施設計	駅前広場整備修景事業	
道路など			予備設計	実施設計		街路整備修景事業 交差点改良事業 （地中化事業）	
				用地買収			
運用制度・手法	社会資本整備交付金・都市再生整備事業						（続）
	市街地総合再生基本計画	都市再生整備計画事業（旧まちづくり交付金）・市街地再開発事業					（続）
備考	○借上型公営住宅の枠組決定 ○スマートコミュニティの検討　○公共公益施設の内容決定 ○ソフト事業導入テナントの検討 ○JR東海・西日本などとの協議開始						

2. 公共及び民間の役割

(1) 公共の役割

① 亀山駅周辺市街地総合再生基本計画の推進

・本市は亀山駅周辺市街地総合再生基本計画の計画作成者として、本計画や都市計画の推進者としての役割を担います。

・本計画の推進にあたっては、道路やライフラインなどの都市基盤施設、公共施設の整備や市街地再開発事業等の事業の推進及び各事業の調整をする役割を担います。

② 市街地再開発事業の事業主体

・本市は地区内で具体化される市街地再開発事業の事業主体として、事業の方針や内容について、助言や推進への支援を行います。

・今後、基本計画、推進計画、事業計画や都市計画決定から精算事業など、事業が完了するまで、事業主体として国や県など関係機関や施行者との調整、都市計画決定手続きなど事業推進を図ります。

③ 市街地再開発事業の参加者

・本市は市街地再開発事業への参加者として、必要な導入施設の検討および具体化を図り、そのために必要な事業費の確保等を図ります。

(2) 民間の役割

① まちづくり体制の拡充

・地区住民は亀山駅周辺市街地総合再生基本計画の推進に不可欠な中心的役割を担っています。地区住民の全員参加や合意形成への協力支援、再開発組合など事業実施のための組合の設立、また事業完了後のソフト事業の展開のため、現在の亀山駅周辺まちづくり協議会の活動の継続、更なる充実を図る必要があります。

② 亀山駅周辺市街地総合再生基本計画の推進、協力

・亀山駅周辺市街地総合再生基本計画の推進に向け、地区住民一人ひとりがその内容を理解し、その具体化や現実的な問題点の解消に向けて協力することが求められています。

③ 市街地再開発事業等の事業推進者及び施行者

・地区住民は、自らが居住、営業する地区で具体化される市街地再開発事業等の面整備や個別改修の事業推進者及び施行者（市街地再開発事業の場合）として、計画の立案、事業計画の検討や具体化に向けての合意形成などについて“我が町の将来像を実現する”という視点に立ち、住民が連携してまちづくり活動や事業の推進を図ることが求められています。

・今後、基本計画、推進計画、事業計画や都市計画決定から精算事業など、事業が完了するまで、事業推進者、施行者として国や県など関係機関や施行者との調整、都市計画決定手続きなどへの協力、事業の推進が求められています。

④ 市街地再開発事業の参加者

・地区住民は市街地再開発事業の地区内権利者、参加者として事業主体や施行者と連携し、自らの参加方針、事業計画等を検討しながら事業の推進を図ることが求められています。