

# 龜山市立地適正化計画

(改定骨子案)

令和8年6月

# 目 次

計画改定の目的	1
<b>第1章 立地適正化計画とは</b>	
1. 法の概要	2
2. 改定プロセスと検討体制	5
3. 計画の概要	6
<b>第2章 市の概要と将来展望</b>	
1. 位置と地勢	7
2. 亀山市の沿革	7
3. 都市の特徴	7
4. 市街化の概要と土地利用の変遷	7
5. 上位・関連計画における市の将来展望	8
<b>第3章 これまでの取組と課題</b>	
1. 居住誘導について	14
2. 都市機能誘導について	14
3. 定量的目標の達成状況	15
<b>第4章 都市の現状と都市形成の課題</b>	
1. 都市の概況と課題	16
2. 交通の現状と課題	28
3. 人口の動向と課題	36
4. 災害リスクの現状と課題	50
5. 財政と公的不動産の状況と課題	56
6. 都市形成の課題	62
<b>第5章 基本的な方針</b>	
1. 立地適正化への方向性	64
2. 目指すべき都市の骨格構造	65
3. 誘導方針	66
<b>第6章 居住誘導区域</b>	
1. 居住誘導区域とは	68
2. 居住誘導区域の指定方針	69
3. エリアの設定	71
4. 居住を誘導する施策（誘導施策の見直しの方向性）	75

## 第7章 都市機能誘導区域と誘導施設

1. 都市機能誘導区域と誘導施設とは…………… 76
2. 都市機能誘導区域の指定方針…………… 77
3. 地域別の特性と必要な施策……………
4. 都市機能誘導区域の設定……………
5. 各都市機能誘導区域への誘導施設の設定……………
6. 都市機能を誘導するための施策……………

## 第8章 防災指針

1. 防災指針とは…………… 79
2. 災害リスク分析と防災まちづくりに向けた課題…………… 80
3. 防災まちづくりの将来像と取組方針…………… 93
4. 災害ハザードからみた誘導区域見直しの考え方…………… 94
5. 具体的な取組……………
6. スケジュール及び目標値……………

## 第9章 公共交通ネットワーク

1. 公共交通ネットワークの役割……………
2. 基幹的公共交通軸の将来イメージ……………
3. 居住誘導区域内の公共交通ネットワークの将来イメージ……………

## 第10章 定量的目標の設定

1. 基本的な考え方……………
2. 定量的目標値の設定……………
3. 居住・都市機能誘導効果……………

※ページ数の記載のない項目は、最終案で記載します。

※この報告書における年号の表示は、西暦と和暦（元号）を併記させ 2025（令和7）年と表示します。

ただし、グラフ等で表記上省略が必要な場合は、元号を以下のように省略しています。

1970（昭和45）年→1970（S45）年

2015（平成27）年→2015（H27）年

2025（令和7）年→2025（R7）年

## 計画改定の目的

本市の人口は、2000（平成12）年から2010（平成22）年までの10年間で約10%増加しており、この人口増加の要因は、交通の要衝としての地域特性を生かした企業立地が工業団地内に10年間で11社と非常に多かったことや、子育てにやさしいまちとして中学生までの医療費無料化を早くより実施したこと、さらには、全国トップレベルの特別支援教育を実施するなど子育て支援施策を積極的に展開したことから、職住近接で子育て支援の充実が定住の地として選ばれた結果です。

本市は、これまでも交通の要衝としての優位性を生かし、積極的な企業立地を促進し都市の基盤強化を図る一方で、近隣市において働かれている人の住宅地の確保を図るための住宅団地の整備を促進し、都市の拡大を図ってきました。

しかし、近年は、民間産業団地「亀山・関テクノヒルズ」を中心に企業立地が進む一方で、本市の人口は2010（平成22）年をピークに減少に転じるとともに、小売業の販売額も増加していないなど、企業立地の促進が本市の基礎をなす人口増加やにぎわいの確保につながらない状況が出ています。また、子育て世帯の流入等による一部の人口増加傾向は北東部地域に集中し、都市の発展の中心的な役割を担う市街地では人口や商店の減少等が進行している傾向にあります。

市民や将来を担う子どもたちのために、本市の特徴を生かした持続可能な都市を継承していかなければならず、そのためには内陸工業都市としての企業立地を促進することで働く場を拡大すると同時に、これら働く場の拡大を都市の活性化につなげる事が急務となっています。

こうした背景の下、本市は、都市の空洞化や公共交通の利用者数減少、都市の活力低下、財政力の低下等の課題を改善し、都市基盤や生活サービス機能等が整っている既成市街地への都市機能及び居住の誘導等により効率的・効果的な投資を行うことで、企業立地の促進と都市の活性化を一体的に推進し、本市の『都市力』を向上させるため、2017（平成29）年に都市再生特別措置法（以下「法」といいます。）に基づく住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るための計画（以下「立地適正化計画」といいます。）を策定し、本市の中心市街地であるJR亀山駅周辺の整備によるにぎわいの創出や既成市街地への居住の促進を図り、コンパクトなまちづくりを進めてきました。

法では、おおむね5年ごとに計画の評価・検証を行うよう努め、必要に応じて計画を変更することとされているとともに、頻発・激甚化する自然災害への対応として、2020（令和2）年の法改正により、居住や都市機能の誘導を図る上で必要となる都市の防災に関する機能の確保を図るための指針である「防災指針」を、立地適正化計画に位置付けることが義務化されました。

こうしたことから、2027（令和9）年度からスタートする新たな都市マスタープランの策定と合わせ、亀山市第3次総合計画や亀山市都市マスタープランが目指す都市の姿の実現に向け、都市の動向等を踏まえつつ、亀山市立地適正化計画を改定するものです。

# 第1章 立地適性化計画とは

## 1. 法の概要

立地適性化計画は、法の一部改正（2014（平成26）年8月施行）により市町村が策定できることになった計画です。その制度創設の目的は以下のとおりです。

### （1）立地適性化計画制度創設の目的（「立地適性化計画作成の手引き」より抜粋）

コンパクトシティに関して、市町村マスタープランに位置付けている都市は増えています。一方で、多くの都市ではコンパクトシティという目標のみが示されるにとどまっているのが一般的で、具体的な施策として何をどう取り組むのかという具体的な施策まで作成している都市は少ないのが現状です。

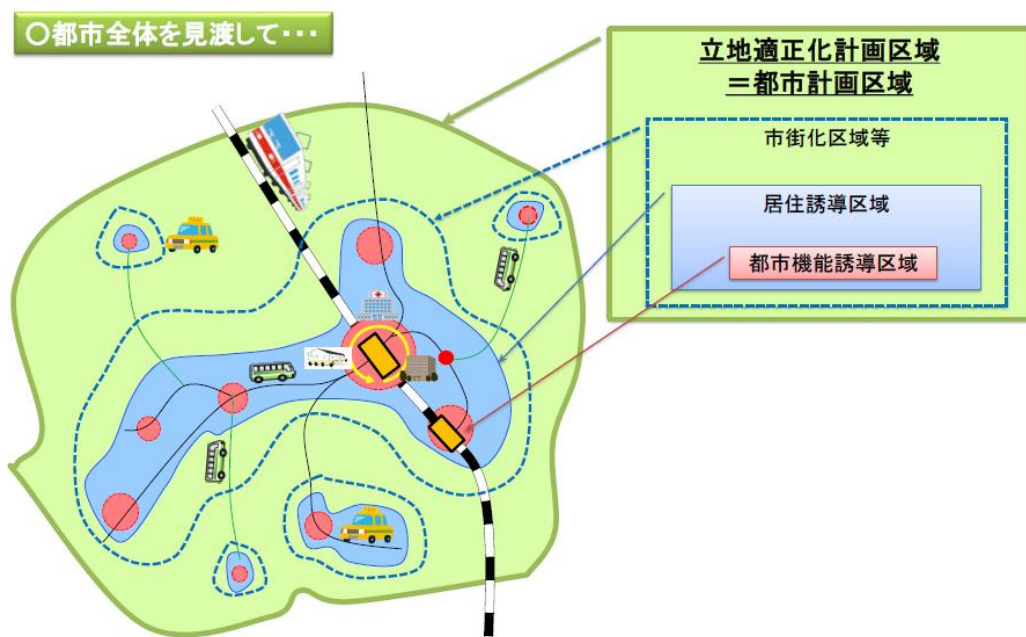
そこでより具体的な施策を推進するため、2014（平成26）年8月に「立地適性化計画」が制度化されました。これは、都市計画法を中心とした従来の土地利用の計画に加えて居住機能や都市機能の誘導によりコンパクトシティに向けた取組を推進しようとしているものです。

### （2）立地適性化計画の記載事項

立地適性化計画には、法でおおむね以下の事項を記載することとされています。（法第81条第2項）

- 住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化に関する基本的な方針
- 居住誘導区域
- 居住誘導区域に居住を誘導するための市町村の施策
- 都市機能誘導区域
- 都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき都市機能増進施設
- 都市機能誘導区域に都市機能増進施設の立地を誘導するための市町村の施策
- 都市機能誘導区域に都市機能増進施設の立地を図るために必要な事業等
- 防災指針

区域指定のイメージは下図のとおりです。



■ 立地適性化計画における区域指定のイメージ

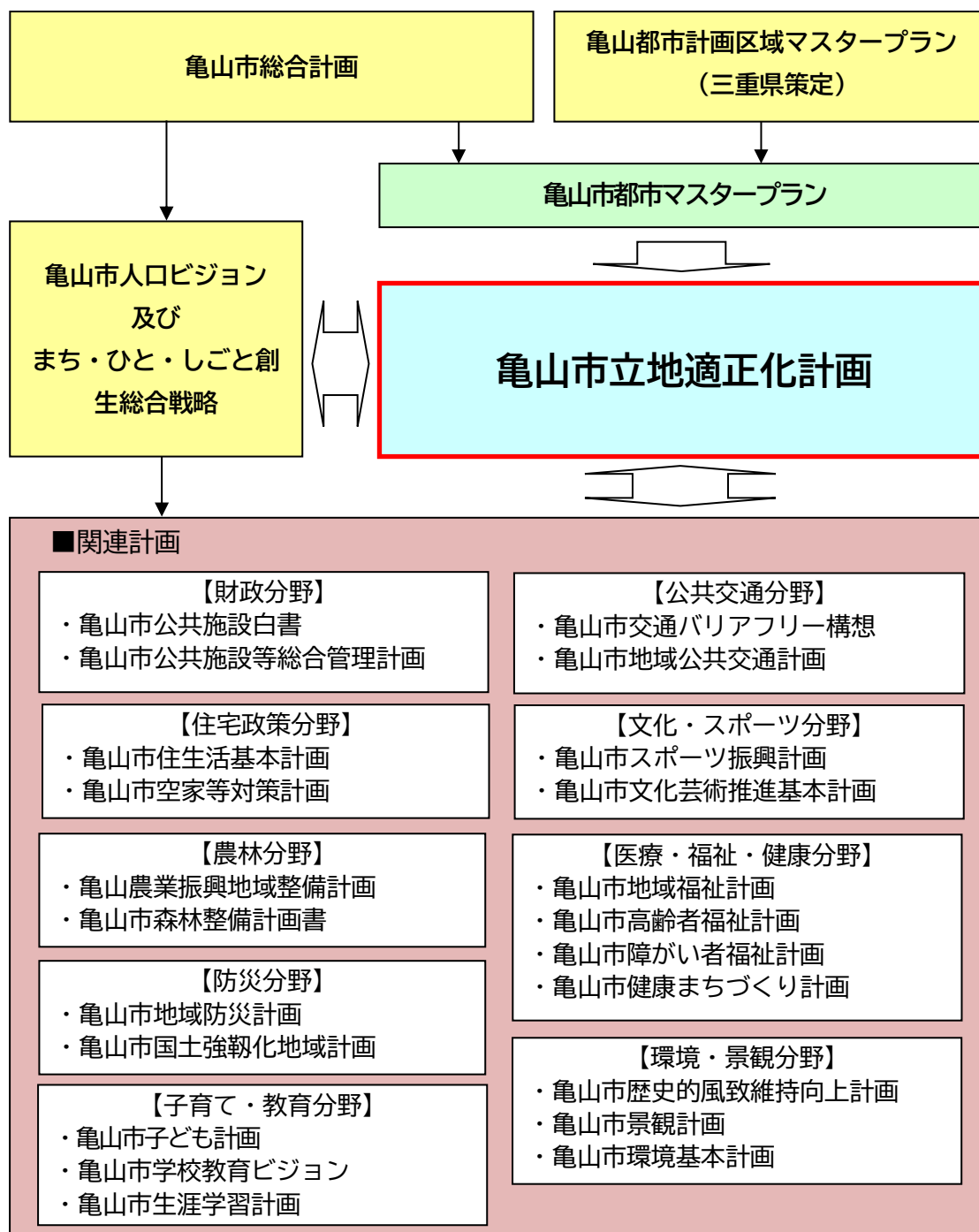
出典：改正都市再生特別措置法等について（2015（平成27）年6月1日時点版：国土交通省）

### (3) 立地適正化計画の位置付け

立地適正化計画は、市町村の総合計画、都道府県の都市計画区域マスタープランに即するとともに、市町村の都市計画マスタープランとの調和が保たれ、かつ、都市の防災に関する機能の確保が図られるよう配慮されたものでなければならないとされています。(法第 81 条第 9・10 項)

なお、市町は、都市機能誘導区域と誘導施設等（うち、市町村及び特定非営利活動法人等が実施するもの）を記載した立地適正化計画を国土交通大臣に提出することができ、それにより、都市再整備計画（法第 47 条第 1 項）の提出があったものとみなされます。

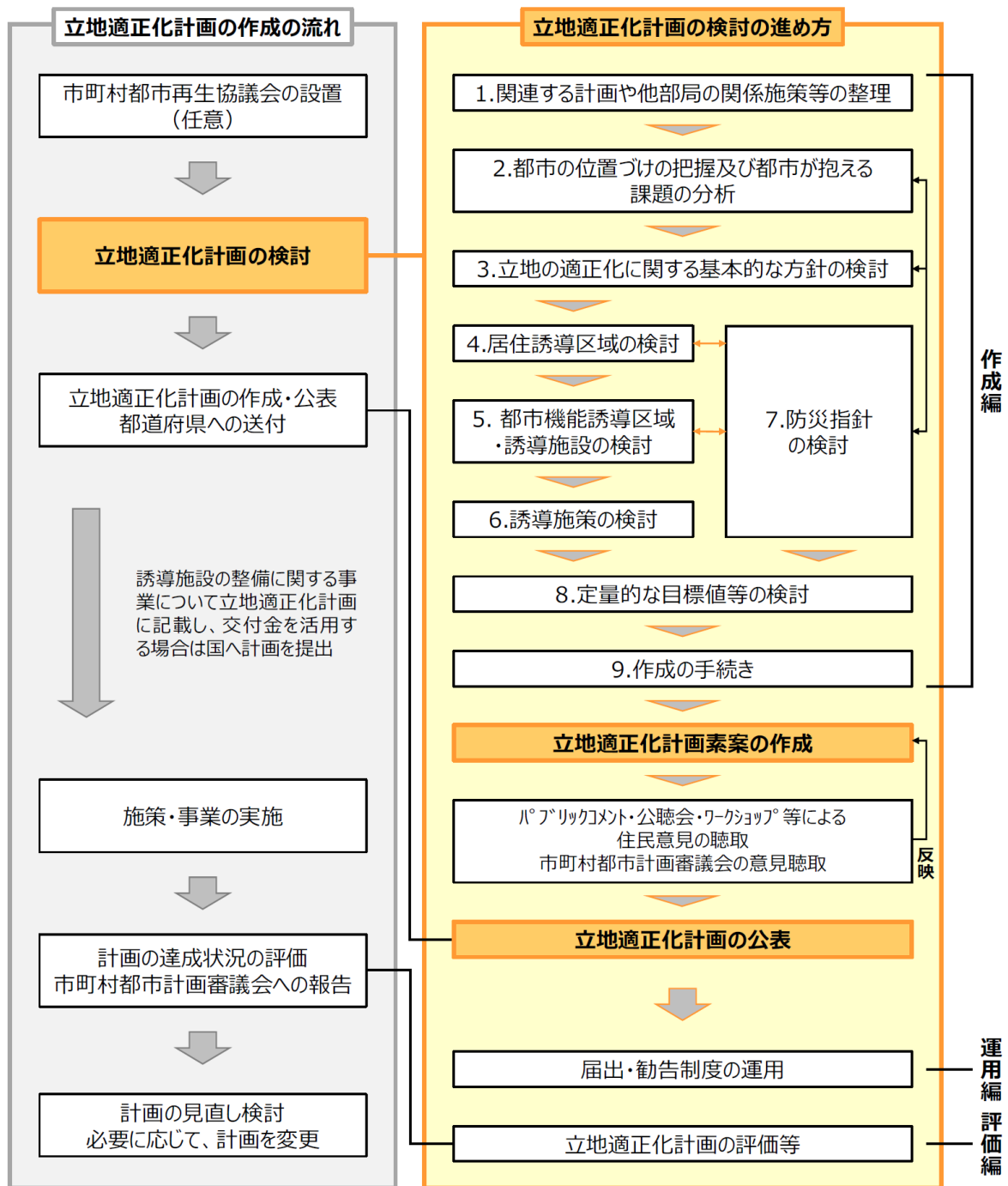
本市の都市形成関連計画との相関を示すと、以下の図のとおりです。



■ 立地適正化計画の位置付け

(4) 立地適正化計画の作成手順

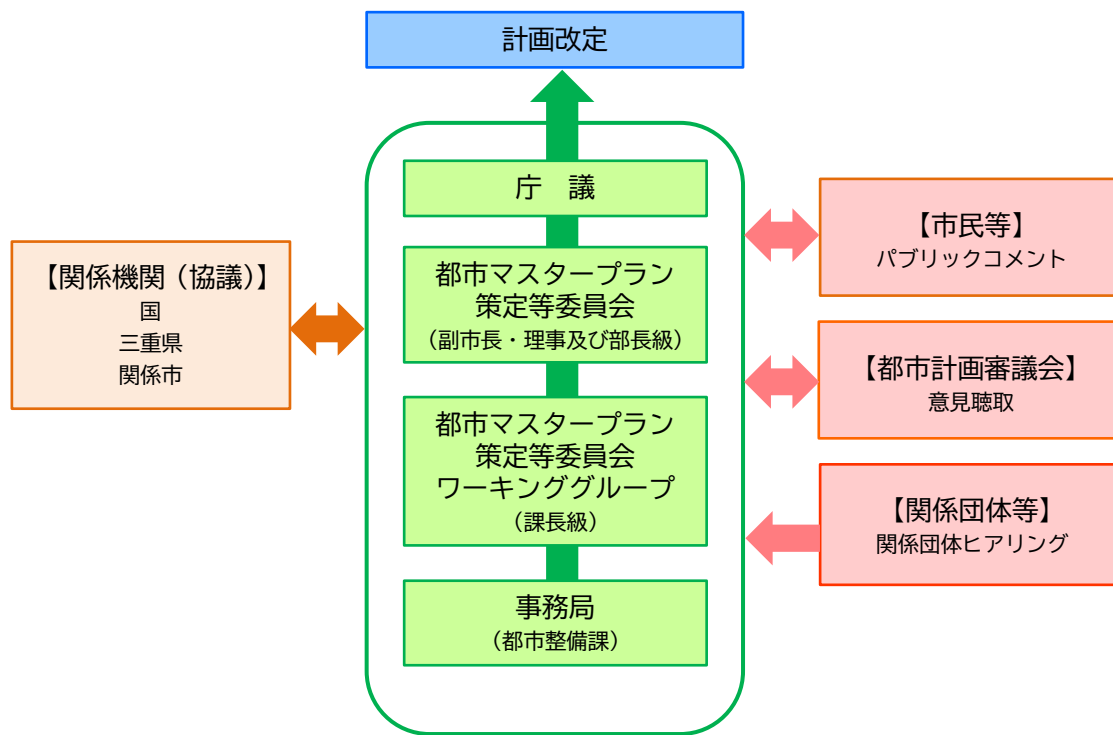
立地適正化計画作成の流れは、以下のとおりです。



出典：立地適正化計画作成の手引き【基本編】（令和7年4月改訂）（国土交通省）

## 2. 改定プロセスと検討体制

法では、市町村等は、立地適正化計画及びその実施に関し必要な協議を行うため、市町村都市再生協議会を組織することができるとされていますが、本市では下図に示すように庁内検討会議及び亀山市都市計画審議会を中心に検討を進めています。



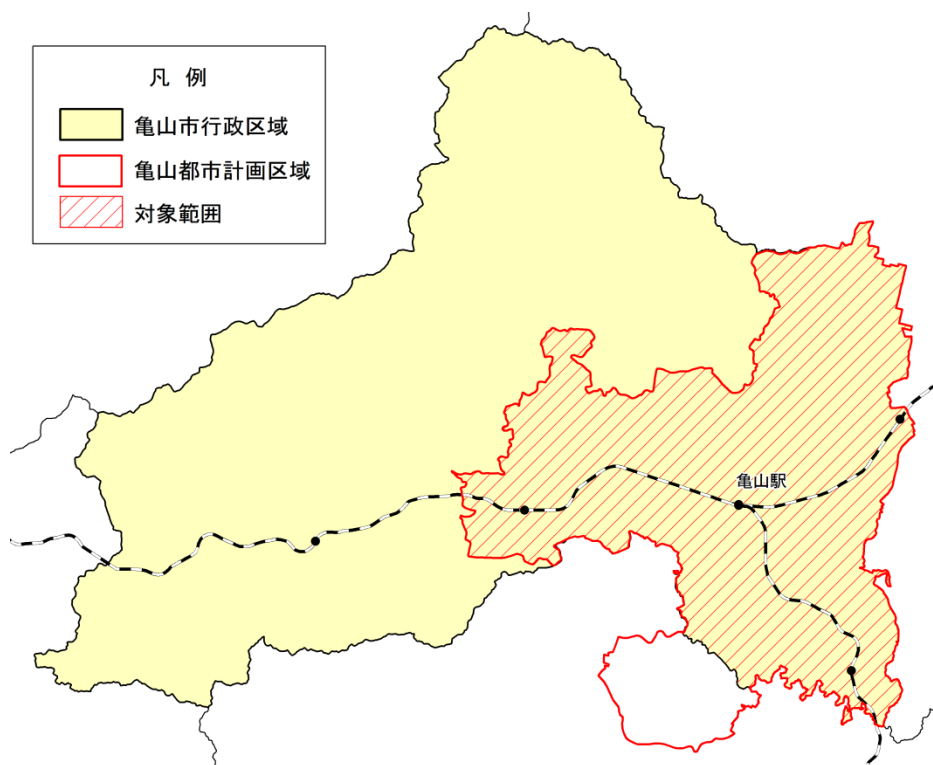
■ 改定体制図

### 3. 計画の概要

亀山市立地適正化計画の概要は、以下のとおりです。

#### (1) 対象範囲

立地適正化計画の区域は、都市計画区域内の計画であるため本市の都市計画区域を計画対象範囲とします。ただし、都市全体を見渡す観点から、都市計画区域外も分析・評価の対象とし、都市計画区域外への施策展開も視野に入れるものとします。



■ 亀山市域と立地適正化計画の対象範囲

#### (2) 計画期間と計画の見直し

都市計画運用指針によれば「立地適正化計画の検討に当たっては、一つの将来像として、おおむね20年後の都市の姿を展望することが考えられるが、あわせてその先の将来も考慮することが必要である。また、おおむね5年ごとに評価を行い、必要に応じて立地適正化計画や関連する都市計画の見直し等を行うことが望ましく、動的な計画として運用すべきである。」とされています。

このことから、本計画の目標年は定めず、おおむね5年ごとの見直しの都度、その20年先を展望して、見直しを行うこととします。

なお、人口分析の実施時期を2025（令和7）年10月1日としていることから、20年後は2045（令和27）年10月1日とします。また、中間年として、10年後の2035（令和17）年10月1日と設定します。

## 第2章 市の概要と将来展望

### 1. 位置と地勢

当初計画から変更はありません。

### 2. 亀山市の沿革

当初計画から変更はありません。

### 3. 都市の特徴

現況の趨勢に合わせて更新し、最終案で記載します。

### 4. 市街化の概要と土地利用の変遷

現況の趨勢に合わせて更新し、最終案で記載します。

## 5. 上位・関連計画における市の将来展望

### (1) 人口の将来展望

亀山市人口ビジョン（令和8年3月改訂）において、2060（令和42）年までの将来人口の見通しが示されています。将来人口の見通しは、次のとおり市独自の人口推計結果を勘案して設定されており、人口減少抑制の取組により、国立社会保障・人口問題研究所（以下「社人研」といいます。）準拠推計と比較し、約10年後の2030（令和17）年には400人の増加、約20年後の2045（令和27）年には1,600人の増加、2060（令和42）年には3,100人の増加を図る見通しとなっています。

	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年	2050年	2055年	2060年
R6人口による社人研準拠推計	49,835	49,300	48,300	47,200	46,000	44,600	43,000	41,200	39,200
独自推計 ケース1 ×ケースA	49,835	49,300	48,600	47,800	46,900	45,800	44,600	43,100	41,400
独自推計 ケース2 ×ケースB	49,835	49,300	48,800	48,200	47,400	46,600	45,600	44,300	42,800
<b>将来人口 の見通し</b>			<b>48,700</b>	<b>48,000</b>	<b>47,100</b>	<b>46,200</b>	<b>45,100</b>	<b>44,000</b>	<b>42,300</b>

### 【人口推計の方法と結果】

#### 【令和6（2024）年人口による社人研準拠推計】

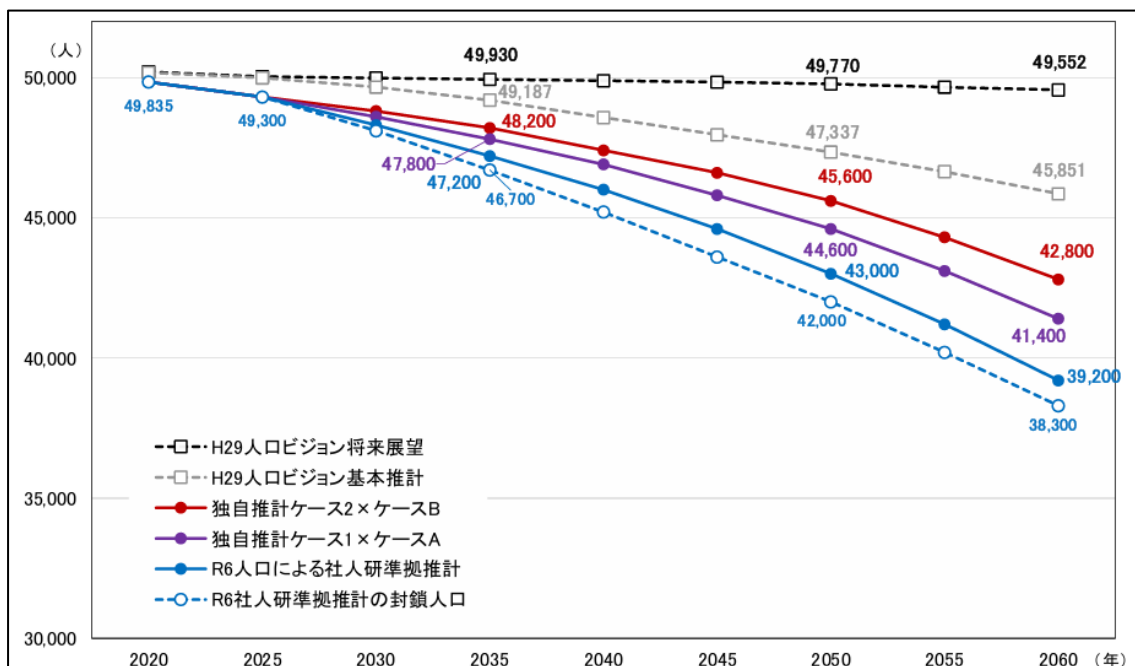
令和6年までの実績を踏まえて令和7（2025）年の国勢調査ベースの人口を推計し、これを基準人口として、社人研の合計特殊出生率（子ども女性比）及び純移動率の設定値により推計

#### 【独自推計ケース1（合計特殊出生率）×ケースA（純移動率）】

上記の令和7（2025）年推計人口を基準人口とし、合計特殊出生率はケース1（令和7（2025）年1.40、令和32（2050）年1.65）、純移動率はケースA（「20～24歳→25～29歳」より上の年齢は実績値がマイナスになる場合はゼロ）を採用して推計

#### 【独自推計ケース2（合計特殊出生率）×ケースB（純移動率）】

上記の令和7（2025）年推計人口を基準人口とし、合計特殊出生率はケース2（令和7（2025）年1.40、令和32（2050）年1.70）、純移動率はケースB（「20～24歳→25～29歳」から「40～44歳→45～49歳」は+0.01）を採用して推計



## ～第3期亀山市まち・ひと・しごと創生総合戦略～

本市における人口減少対策に関する施策を総合的かつ計画的に推進する計画として、地方創生法第10条に基づき、第3期亀山市まち・ひと・しごと創生総合戦略が策定されています。

### ■基本的な考え方

- ◎「亀山市人口ビジョン」が示す長期的な方向性を踏まえ、世代間のバランスが取れた住みよいまちの実現に向け、将来の人口減少を可能な限り抑制するとともに、バランスの取れた年齢構成で人口の安定化を図ることで、持続可能な都市を目指します。
- ◎人口減少の抑制に当たっては、急激な人口誘導策に頼るのではなく、地域幸福度(Well-Being)の向上を図ることで、「住みたい」「働きたい」と思えるまちとして選ばれる都市を目指します。
- ◎限られた行政経営資源を最大限に生かすとともに、AIやドローン等のデジタル技術を積極的に活用し、魅力的で活力ある地域づくりを推進します。

### ■基本目標

- 基本目標Ⅰ 安心して働き、暮らせる生活環境の創出
- 基本目標Ⅱ 地域資源の活用と地域経済の活性化
- 基本目標Ⅲ 移住・定住の促進と多様な連携によるまちづくりの推進
- 基本目標Ⅳ デジタル技術を活用した行政サービスの充実

## (2) 土地利用・都市構造の将来展望

2026（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「人と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」を次のとおり整理しています。

### 【第3次亀山市総合計画】

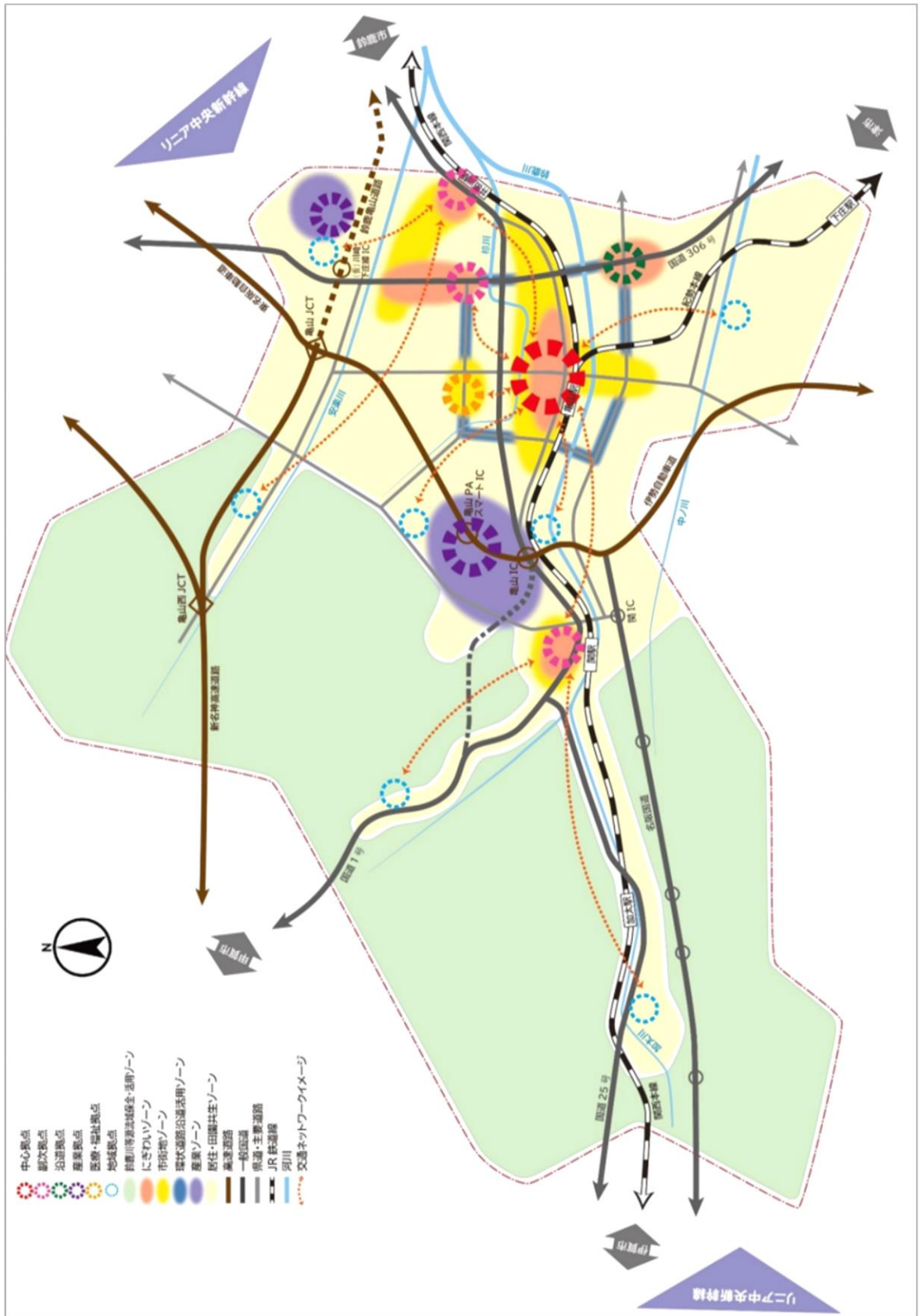
#### 都市空間形成と土地利用の方針

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
  - ・ JR 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
  - ・ JR 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



この都市空間形成と土地利用の方針を具現化する計画として亀山市都市マスタープランが位置付けられ、2027（令和9年）度からの次期都市マスタープランの策定を進めています。次期都市マスタープラン（骨子案）に示された都市の将来展望は以下のとおりです。

【亀山市都市マスタープラン（骨子案）】

(1) 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

(2) 都市づくりの目標

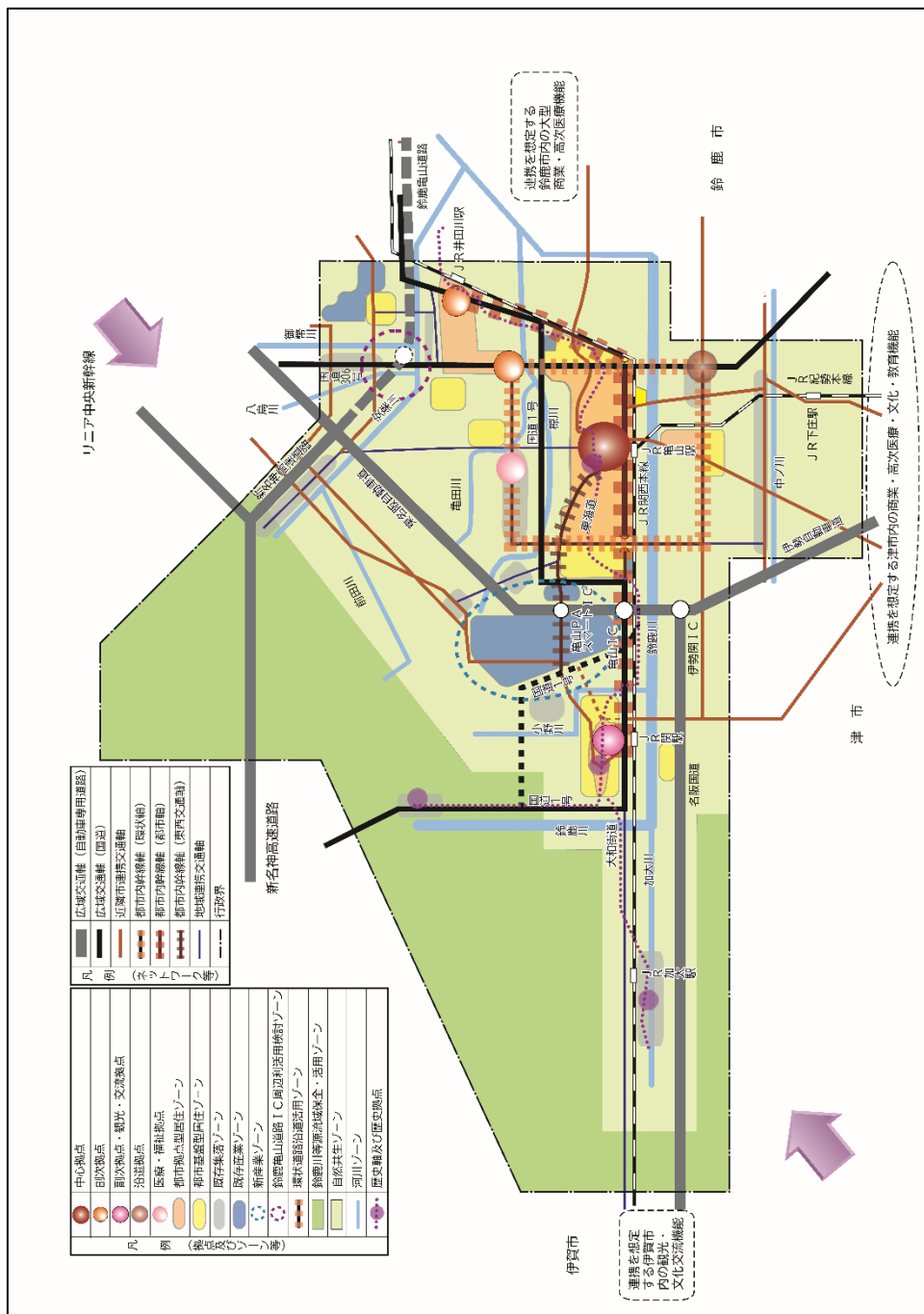
目標1：コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり

目標2：都市の成長を生む土地利用の促進

目標3：近隣市とのつながりの確保

目標4：都市の安全性の向上

目標5：都市の魅力の継承



(3) 歴史的風致の継承

他の分野別計画の改定内容に併せて更新します。

(4) 医療・福祉分野の将来展望

他の分野別計画の改定内容に併せて更新します。

(5) 子ども・子育て分野の将来展望

他の分野別計画の改定内容に併せて更新します。

## 第3章 これまでの取組と課題

### 1. 居住誘導について

市街地再開発事業や優良建築物等整備事業により、JR 亀山駅周辺に地上 15 階 56 戸の住宅棟や共同住宅（13 戸）が整備され、亀山中央居住誘導区域の地区人口の増加が進むとともに、住宅取得支援制度の創設や、空き家リフォーム支援における補助率の嵩上げ、道路後退支援制度の拡充など、居住誘導区域内への居住促進に向けた様々な取組を進めました。

また、法第 88 条に基づく届出制度を運用し、居住誘導区域外で一定規模以上の行為を行う事業者に対し、市の誘導方針の周知を図りました。

こうした取組により、亀山中央居住誘導区域では人口の増加が見られるなど、一定の成果は得られたものの、開発行為の約 7 割が居住誘導区域外で行われるとともに、戸建住宅の着工件数が年間 200 戸前後で推移する中で、居住誘導区域外で建築された住宅の届出戸数は 2017（平成 29）年度から 2023（令和 5）年度までの間で 701 戸となっているなど、居住誘導区域外における市街地の拡大は依然として進行しており、より効果的な誘導施策の検討が必要です。

### 2. 都市機能誘導について

市街地再開発事業により、道路の拡幅や駅前広場の整備が行われるとともに、亀山駅周辺 2 ブロック地区第一種市街地再開発事業で整備された建物内に新図書館を整備・移転することで、亀山駅周辺のにぎわい向上を図りました。また、都市機能誘導区域内での空き店舗を活用した創業を支援する空き店舗等活用支援制度を創設し、2018（平成 30）年度から 2023（令和 5 年）年度までの 6 年間で 10 店舗が開設するなど、地域商業の活性化や都市機能誘導区域内のにぎわい創出に寄与したほか、新庁舎の建設予定地を亀山駅周辺に決定し、整備に向けた取組を進めています。

このほか、法第 108 条に基づく届出制度を運用し、都市機能誘導区域外で誘導施設を整備する事業者に対し、市の誘導方針の周知を図りました。

一方、計画策定後に新たに立地した 5 つの商業施設のうち、3 施設が誘導区域外に立地し、かつ、売り場面積率では全体の約 8 割を占めており、都市拠点の更なる魅力向上に向け、一層の取組が求められます。

### 3. 定量的目標の達成状況

本計画では、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」、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」を設定しています。

目標に対する達成状況は下表のとおりで、居住誘導区域内の可住地人口密度については、亀山中央で上昇しましたが、関及び井田川では下降し、いずれの区域も目標値に達していません。

また、基幹的公共交通（鉄道）軸徒歩圏人口カバー率は、計画策定時より上昇しましたが、目標値と比較すると下回っています。

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、計画策定時より下降しています。

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。

目標項目		基準値	実績値	目標値
		2015 (平成 27 年)	2025 (令和 7 年)	2025 (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%

## 第4章 都市の現状と都市形成の課題

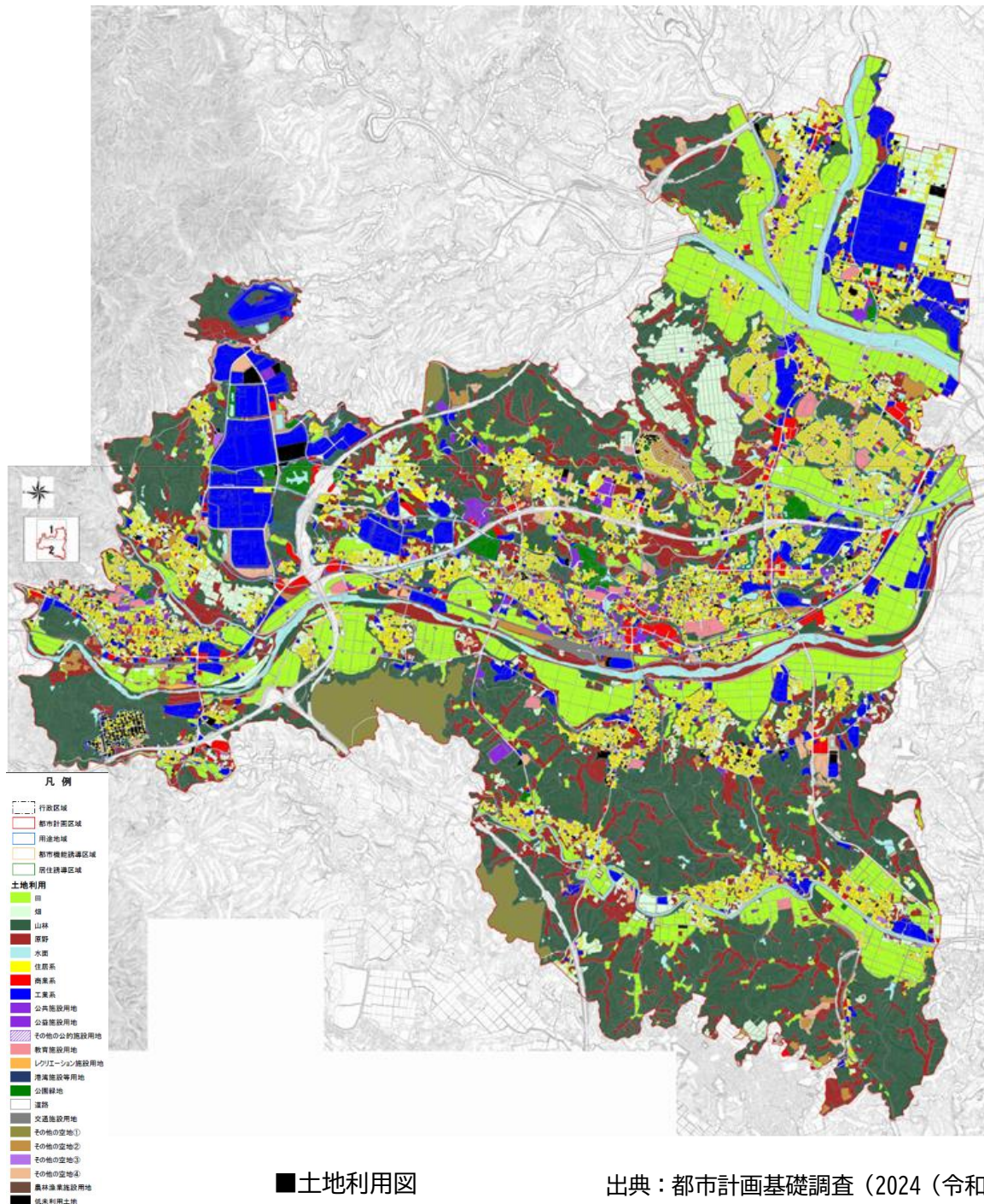
### 1. 都市の概況と課題

#### (1) 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、2018（平成30）年と2024（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。



出典：都市計画基礎調査（2024（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（2018（平成30）年・2024（令和6）年）

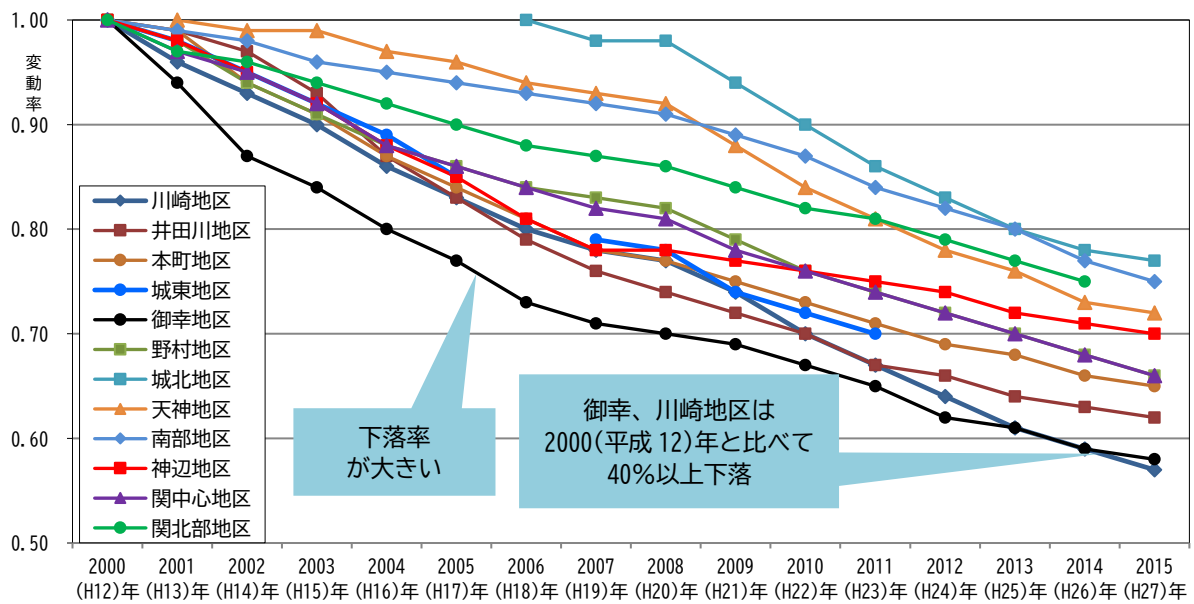
## (2) 土地及び住宅の状況

### ア 公示地価

2000（平成12）年から2015（平成27）年までの16年間で本市の各地域の地価は大きく下落しています。特に市中心部の御幸地区や国道306号周辺の川崎地区で下落率が大きく、2000（平成12）年に比較して60%以下となっています。

また、2015（平成27）年から2024（令和6）年までの推移をみると、全ての地区で下落していますが、その下落率は緩やかになり、直近で上昇に転じた地区もあります。

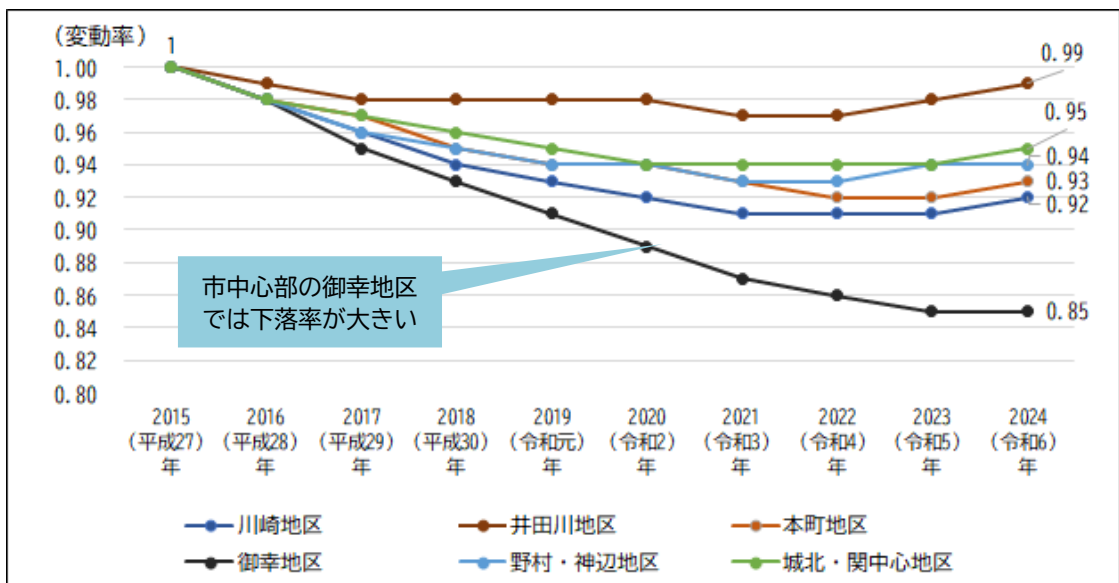
本市中心部の地価は、県内の各市町の地価最高値平均値及び本市の属する北勢地域の地価最高値平均値より大幅に低く、三重県南勢の尾鷲市、熊野市、志摩市と同程度です。これは、本市の中心部が他都市の中心部に比較して土地取引が少ないなど、拠点としての魅力が不足している結果だと考えられます。



■ 地価の変動状況 (2000 (平成12) 年～2015 (平成27) 年)

※最も古い年のデータを1.0とした指数を変動率として算出

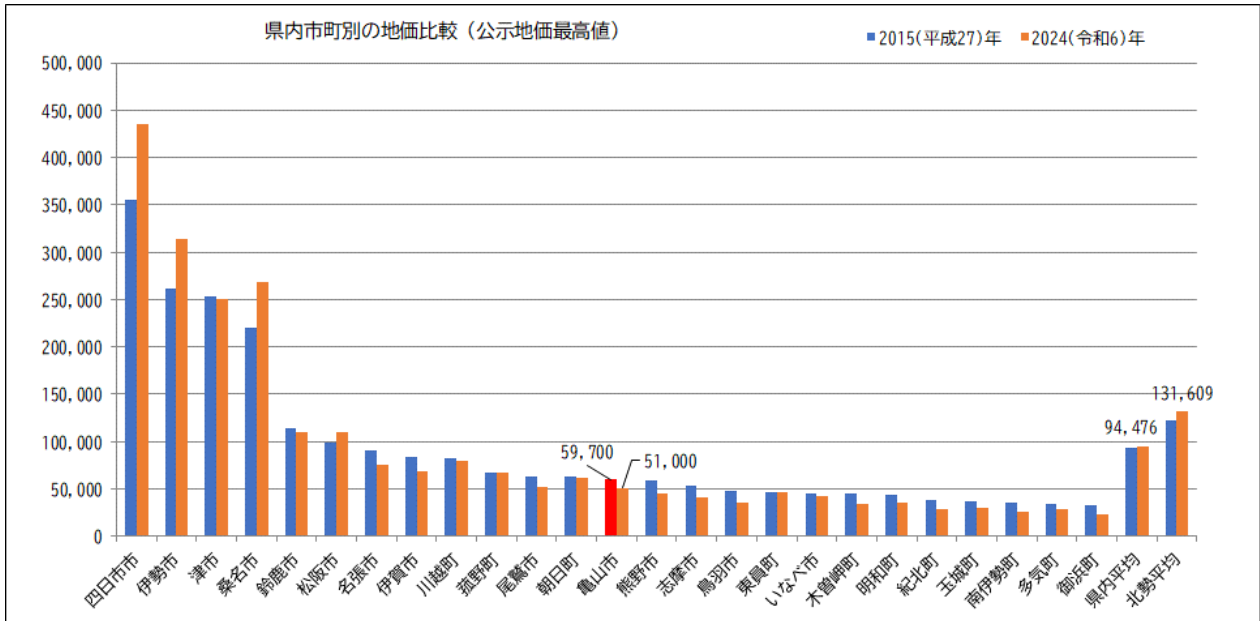
出典：地価公示、地価調査



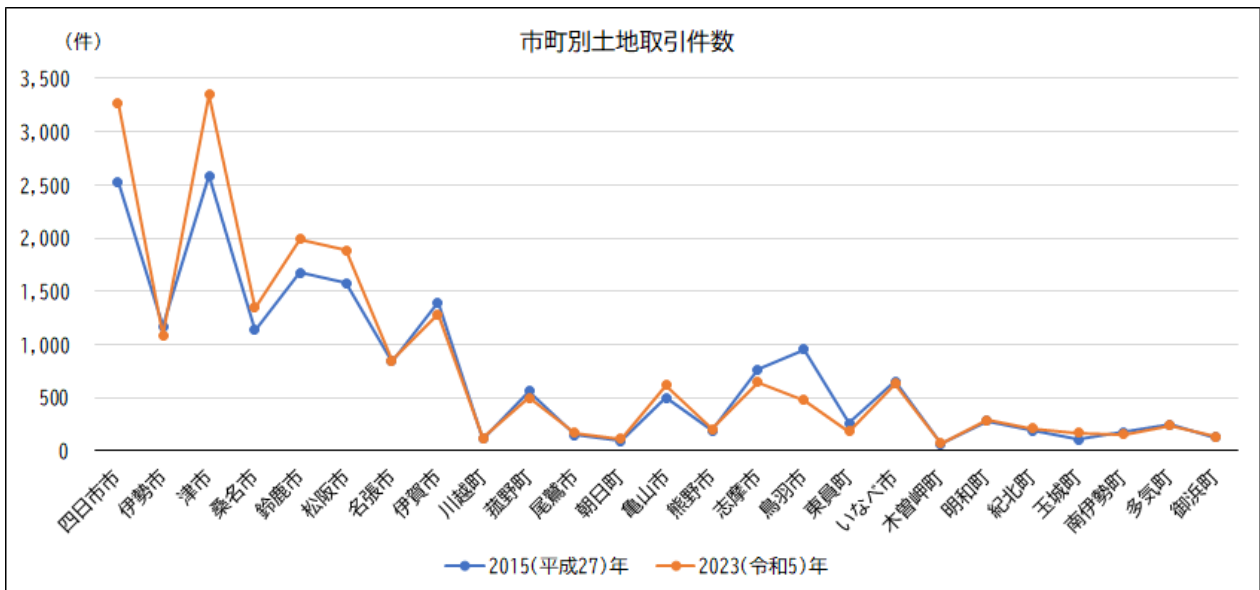
■ 地価の変動状況 (2015 (平成27) 年～2024 (令和6) 年)

※2015 (平成27) 年のデータを1.0とした指数を変動率として算出

出典：地価公示、地価調査



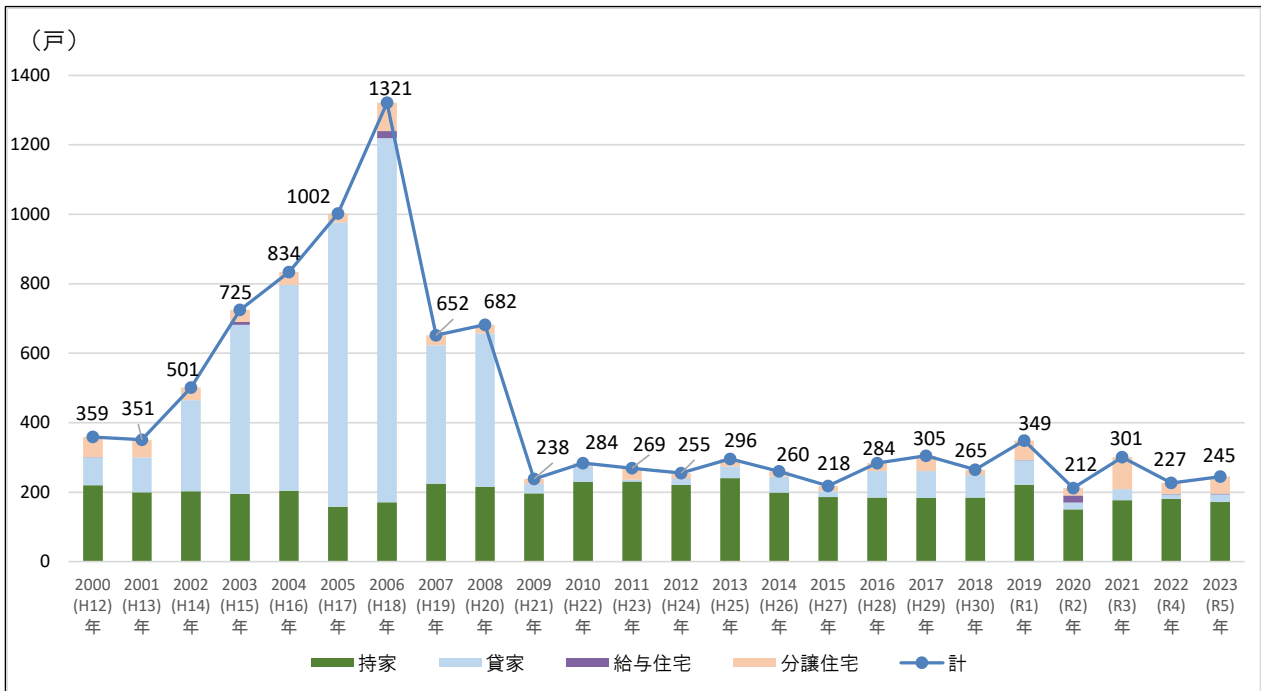
出典：地価公示・地価調査



出典：土地取引規制基礎調査概況調査結果（国土交通省）

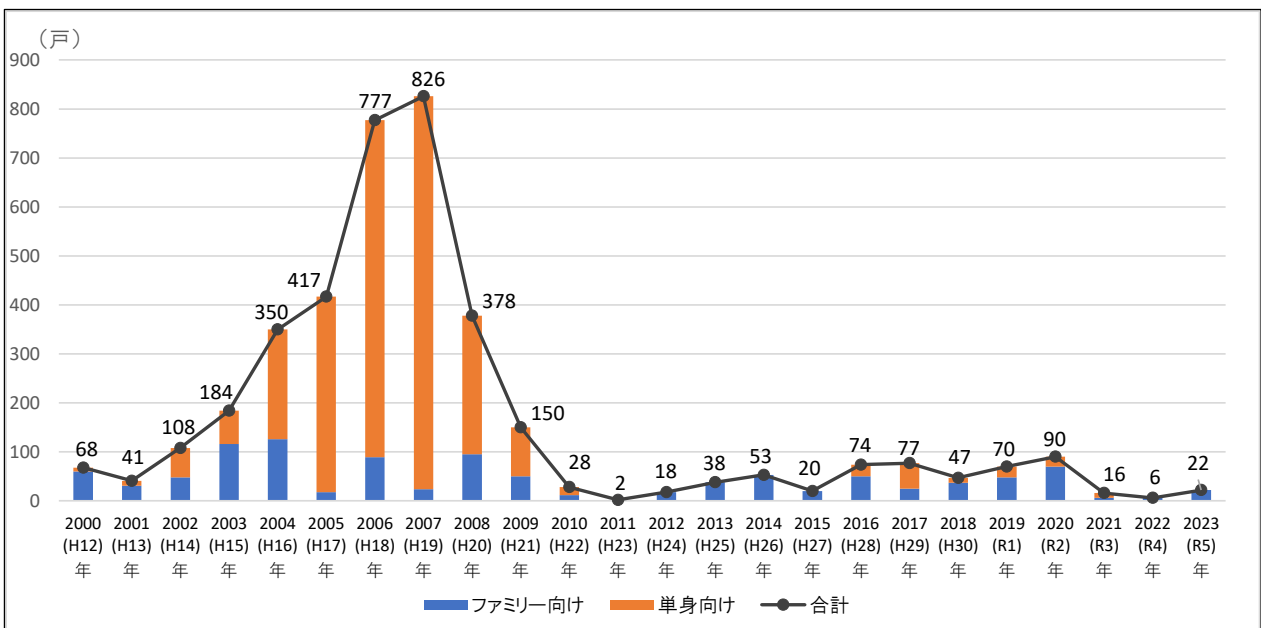
## イ 住宅供給の推移

住宅供給の推移は、2004（平成 16）年の大規模工場立地による就業者の増加（従業地就業者数が2000（平成 12）年から2005（平成 17）年国勢調査で約 3,000 人増加）に伴い、2006（平成 18）年をピークに2002（平成 14）年から2008（平成 20）年までの7年間に大幅に増加しました。その増加の内訳は単身向け借家がほとんどですが、持家の住宅着工数も年間200戸前後と好調に推移しています。立地位置は、幹線道路沿道や就業地隣接部に集中しており、2011（平成 23）年以後は、関地区周辺の立地が減少しています。



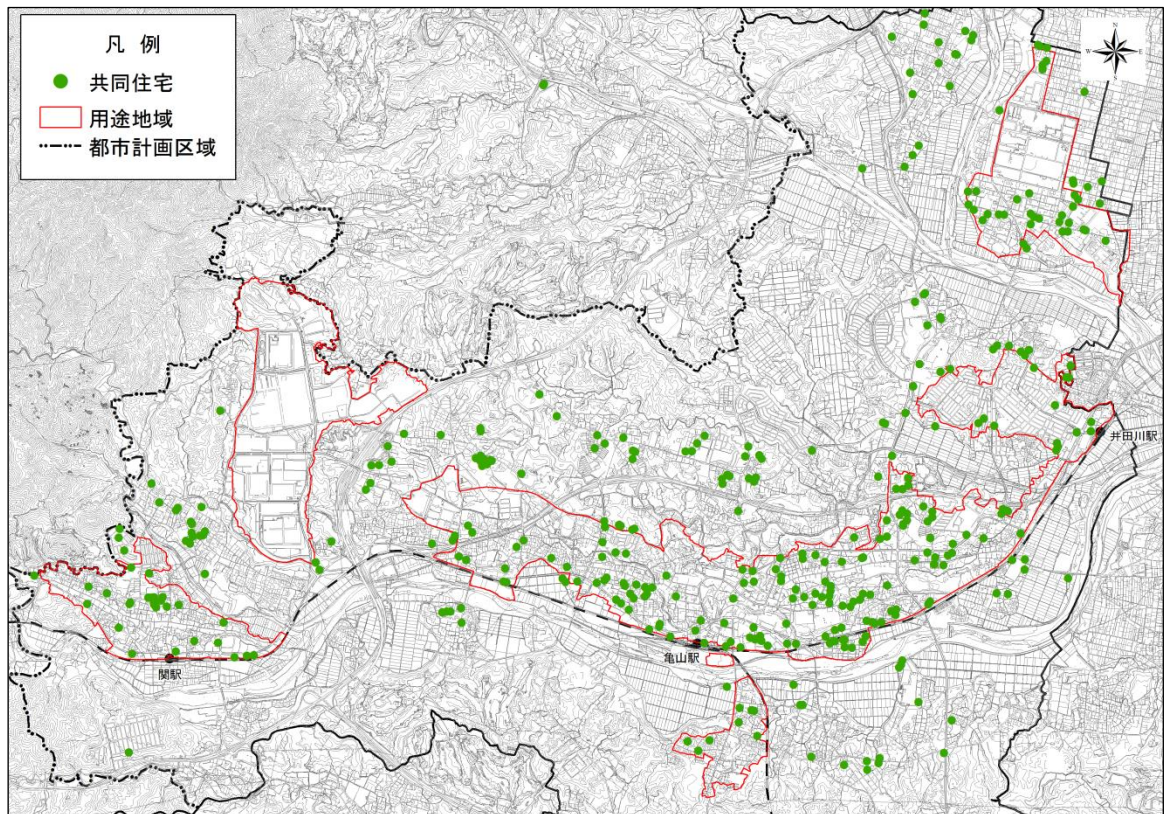
■住宅着工状況の推移

出典：三重県建築着工統計調査

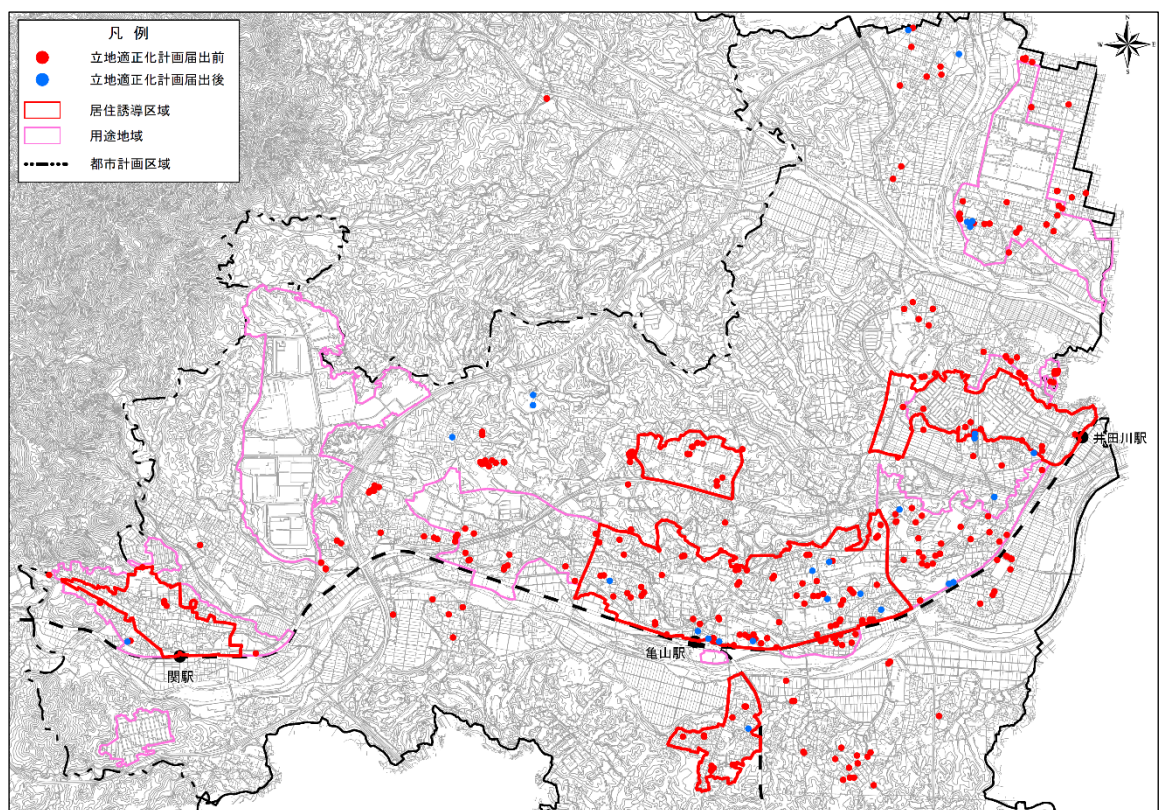


■共同住宅着工状況の推移

出典：都市整備課調べ



■ 共同住宅立地位置図(~2010(平成 22)年)



■ 共同住宅立地位置図(2011(平成 23)年~2023(令和 5)年)

出典：都市整備課調べ

## ウ 居住系開発行為の状況

法に基づく届出実績及び都市計画基礎調査に基づく 1,000 m<sup>2</sup>以上の居住系開発行為を見ると、2017（平成 29）年から 2021（令和 3）年度までの間に 32 件 450 戸が供給されており、このうち居住誘導区域外については戸数割合で 75.1%と高くなっています。また、供給場所は件数及び供給戸数とも約 60%を川崎・井田川地区が占めています。

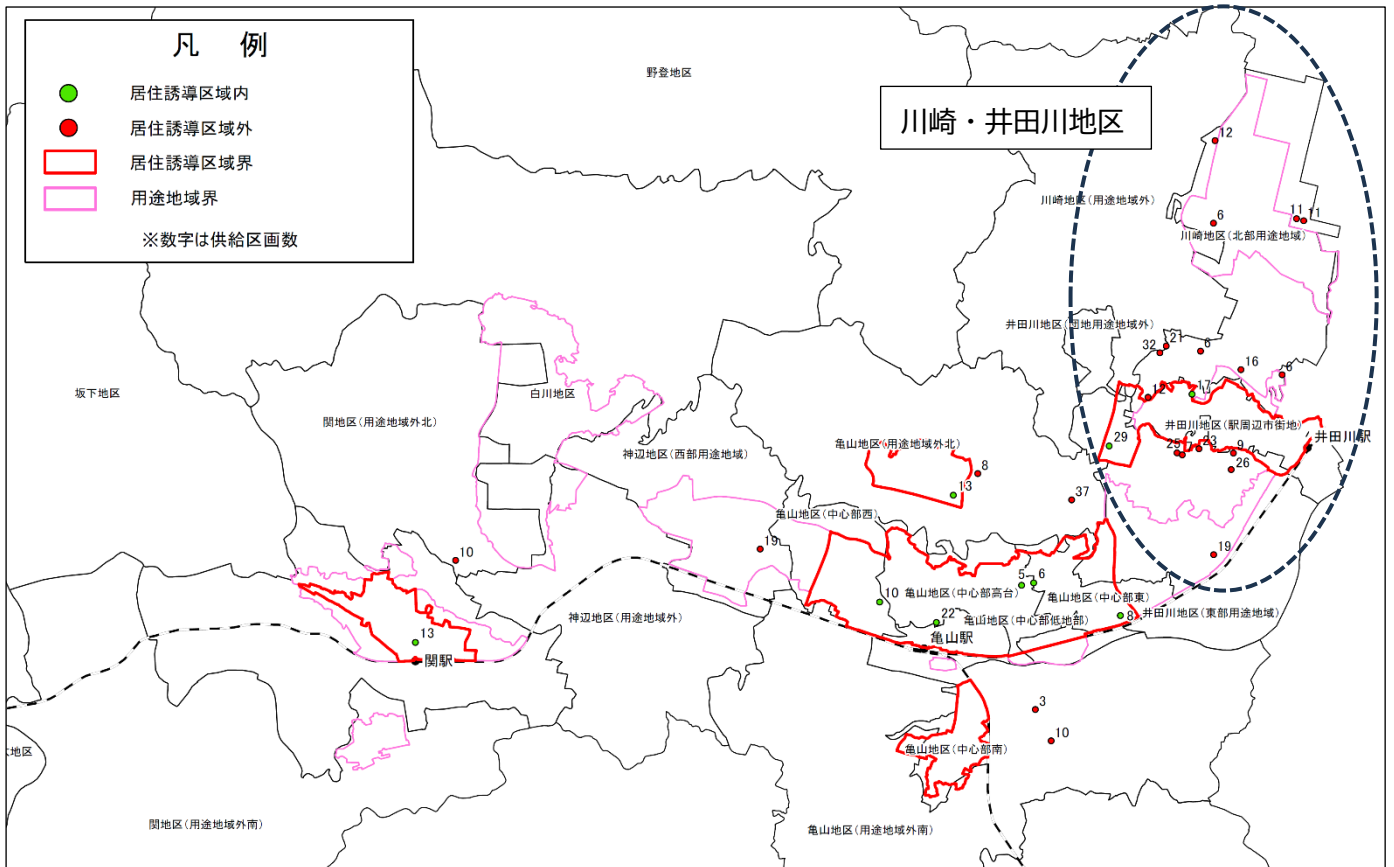
一方、亀山中央居住誘導区域周辺及び関居住誘導区域周辺での件数及び供給戸数は、少なくなっています。

### ■居住系開発行為の状況

項目	全体数		居住誘導区域外		川崎・井田川地区	
	件数	供給戸数	件数	供給戸数	件数	供給戸数
(2017(平成29)年～ 2021(令和3)年度)	32	450	23	338	19	280
比率(%)	—	—	71.9	75.1	59.4	62.2

※都市計画基礎調査データには戸数が表示されていないため、以下の算定式で想定。

算定式：供給戸数＝開発地区面積×0.80（20%の公共用地削除）／200 m<sup>2</sup>（1戸当たり平均区画面積）



■居住系開発行為の位置図

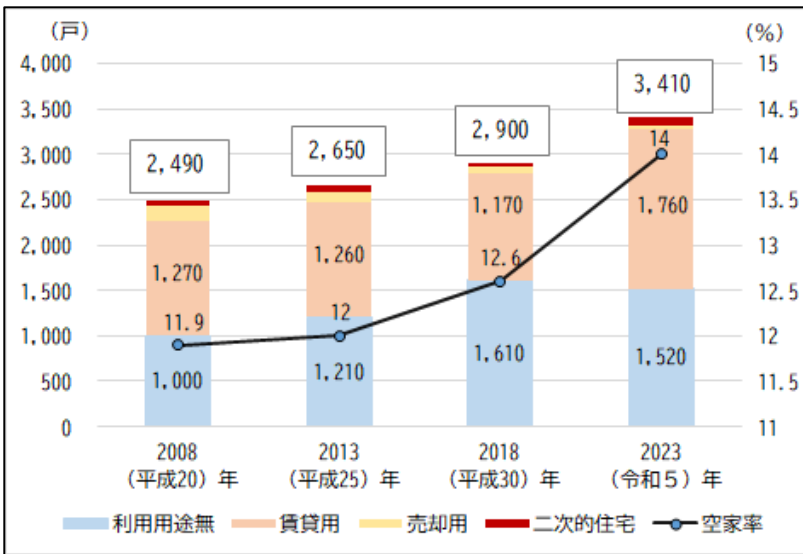
出典：都市再生特別措置法に基づく届出実績及び都市計画基礎調査

## エ 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、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。爪



■ 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

■地区別空き家の推移

出典：建築住宅課調べ

### (3) 都市機能の状況

「都市構造の評価に関するハンドブック」(2014(平成26)年8月:国土交通省都市局都市計画課)をもとに、本市と全国平均及び隣接の津市、鈴鹿市について生活利便施設の立地適正について比較すると、以下の表のとおりです。

日常生活サービスの徒歩圏充足率は、基幹的公共交通路線(片道30本以上のサービス水準の鉄道駅から800m、バス停から300m以内の人口)の対象となる駅が亀山駅と井田川駅しかなく、また、駅周辺の人口密度も低いことから、全国平均を大きく下回っています。この傾向は、隣接市の津市や鈴鹿市も同じです。

基幹的公共交通路線を評価指標から外すと次ページの表に示すように30.4%となりますが、この値でも全国平均の43%より低い状態です。用途地域内は46.2%と高く、用途地域外が14.7%と低いことから、用途地域外の人口の占める率が高いことが日常生活サービスの徒歩圏充足率を低くしている要因です。

現況の日常生活サービス施設の徒歩圏充足範囲は次のとおりですが、生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率は、医療で55.0%、福祉で73.6%、商業で44.5%と全国平均より低く、近隣市との比較においても福祉以外は低くなっています。

都市計画区域内の用途地域内外を比較すると、用途地域内は医療で75.4%、福祉で85.7%、商業で59.6%と、福祉を除いて全国平均より低くなっており、用途地域外は医療で37.7%、福祉で67.5%、商業で32.3%と低い値であり、不足している状態です。

特に商業については、大規模店舗面積(店舗面積1,000㎡以上)や年間商品販売額が人口規模で比較すると県内他市町に比べて少なく、近隣市への依存が強くなっています。

■生活利便性の都市比較

評価分野	評価指標	単位	算出方法	比較数値				
				全国平均	津市	鈴鹿市	亀山市	
生活利便性	①日常生活サービスの徒歩圏充足率	%	②③全てをカバーする人口を総人口で除して算出	43	4	1	6.1 →6.5	
	②生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率	医療	%	病院、診療所で内科又は外科を有する施設から800m以内の人口比率	85	78	81	59.9 →55.0
		福祉	%	福祉施設(通所系、訪問系施設、小規模多機能施設)から800m以内の人口比率	79	8	7	68.8 →73.6
		商業	%	商業施設(延床1,500㎡以上のスーパー、百貨店)から800m以内の人口比率(※本市はドラッグストア、ホームセンターも含む)	75	56	58	42.7 →44.5
	③基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率	%	片道30本以上のサービス水準の鉄道駅(800m)バス停(300m)以内の人口比率	55	52	43	8.8 →9.6	

※「全国平均」「津市」「鈴鹿市」の数値は、「都市構造の評価に関するハンドブック(平成26年8月)」による。(全国平均には、10万未満の都市の数値は反映されていない。)

※「亀山市」の黒字(上段)は当初計画時、赤字(下段)は2025(令和7)年現況

■①日常生活サービス施設の徒歩圏充足率（鉄道駅（亀山・井田川駅））

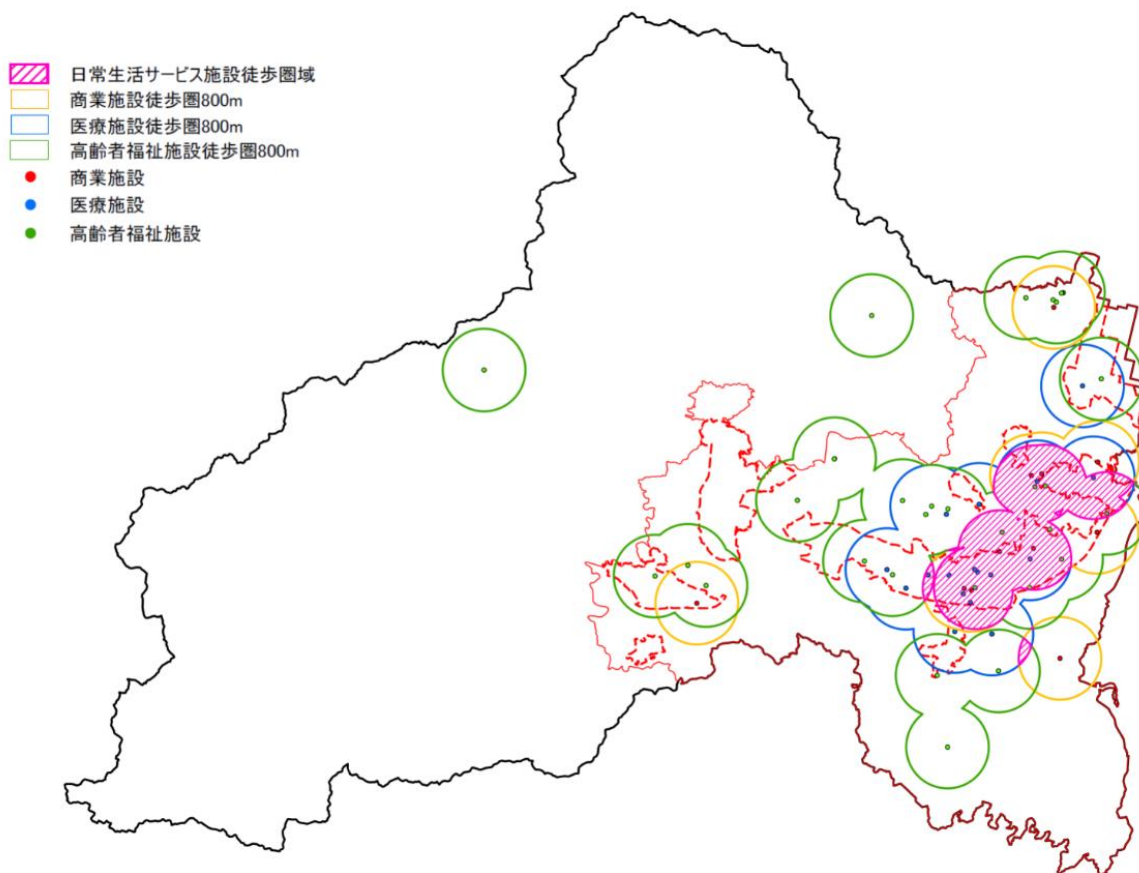
区分	2015（平成27）年				2025（令和7）年現況				
	市人口総数 （人）	カバー人口 （人）	人口カバー率 （%）	面積 （ha）	市人口総数 （人）	カバー人口 （人）	人口カバー率 （%）	面積 （ha）	
都市計画 区域内	用途地域内	22,364	2,981	13.3	28.5	26,140	2,853	10.9	98.5
	用途地域外	22,824	64	0.3	96.1	19,392	323	1.7	29.0
	計	45,188	3,045	6.7	124.6	45,532	3,175	7.0	127.4
都市計画区域外	4,612	0	0.0	0.0	3,706	3,585	0.0	0.0	
市全体	49,800	3,045	6.1	124.6	49,177	49,117	6.5	127.4	

※2015年4月1日、2025年10月1日住民基本台帳人口

■①' 日常生活サービス施設（鉄道駅を除く。）の徒歩圏充足率

区分	2015（平成27）年				2025（令和7）年現況				
	市人口総数 （人）	カバー人口 （人）	人口カバー率 （%）	面積 （ha）	市人口総数 （人）	カバー人口 （人）	人口カバー率 （%）	面積 （ha）	
都市計画 区域内	用途地域内	22,364	13,436	60.1	421.9	26,140	12,080	46.2	361.8
	用途地域外	22,824	2,211	9.7	413.6	19,392	2,852	14.7	327.4
	計	45,188	15,647	34.6	835.5	45,532	14,932	32.8	689.2
都市計画区域外	4,612	0	0.0	0.0	3,585	0	0	0	
市全体	49,800	15,647	31.4	835.5	49,117	14,932	30.4	689.2	

※2015年4月1日、2025年10月1日住民基本台帳人口



■ 駅を除く日常サービスの徒歩圏充足範囲

■②生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率（医療（内科又は外科））

区分		2015（平成27）年				2025（令和7）年現況			
		市人口総数 （人）	カバー人口 （人）	人口カバー率 （%）	面積 （ha）	市人口総数 （人）	カバー人口 （人）	人口カバー率 （%）	面積 （ha）
都市計画 区域内	用途地域内	22,364	20,862	93.3	791.9	26,140	19,712	75.4	673.1
	用途地域外	22,824	8,463	37.1	1,473.9	19,392	7,309	37.7	1036.9
	計	45,188	29,325	64.9	2,265.8	45,532	27,021	59.3	1710.0
都市計画区域外		4,612	493	10.7	210.0	3,585	0	0	0
市全体		49,800	29,818	59.9	2,475.8	49,117	27,021	55.0	1710.0

※2015年4月1日、2025年10月1日住民基本台帳人口

■②生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率（福祉（高齢者福祉施設））

区分		2015（平成27）年				2025（令和7）年現況			
		市人口総数 （人）	カバー人口 （人）	人口カバー率 （%）	面積 （ha）	市人口総数 （人）	カバー人口 （人）	人口カバー率 （%）	面積 （ha）
都市計画 区域内	用途地域内	22,364	19,615	87.7	844.1	26,140	22,401	85.7	927.7
	用途地域外	22,824	13,783	60.4	2,028.8	19,392	13,096	67.5	2244.5
	計	45,188	33,398	73.9	2,872.9	45,532	35,497	78.0	3172.2
都市計画区域外		4,612	855	18.5	429.8	3,585	640	17.9	490.5
市全体		49,800	34,253	68.8	3,302.7	49,117	36,137	73.6	3662.7

※2015年4月1日、2025年10月1日住民基本台帳人口

■②生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率（商業（スーパー、ドラッグストア、ホームセンター））

区分		2015（平成27）年				2025（令和7）年現況			
		市人口総数 （人）	カバー人口 （人）	人口カバー率 （%）	面積 （ha）	市人口総数 （人）	カバー人口 （人）	人口カバー率 （%）	面積 （ha）
都市計画 区域内	用途地域内	22,364	15,309	68.5	509.3	26,140	15,576	59.6	486.6
	用途地域外	22,824	5,964	26.1	860.1	19,392	6,258	32.3	1041.0
	計	45,188	21,273	47.1	1,369	45,532	21,834	48.0	1527.6
都市計画区域外		4,612	0	0.0	0	3,585	0	0	0
市全体		49,800	21,273	42.7	1,429	49,117	21,834	44.5	1527.6

※2015年4月1日、2025年10月1日住民基本台帳人口

■③基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率（鉄道駅（亀山駅、井田川駅））

区分		2015（平成27）年				2025（令和7）年現況			
		市人口総数 （人）	カバー人口 （人）	人口カバー率 （%）	面積 （ha）	市人口総数 （人）	カバー人口 （人）	人口カバー率 （%）	面積 （ha）
都市計画 区域内	用途地域内	22,364	4,277	19.1	155.0	26,140	4,283	16.4	157.0
	用途地域外	22,824	98	0.4	150.7	19,392	410	2.1	152.3
	計	45,188	4,375	9.7	305.7	45,532	4,693	10.3	309.3
都市計画区域外		4,612	0	0.0	0.0	3,585	0	0.0	0.0
市全体		49,800	4,375	8.8	305.7	49,117	4,693	9.6	309.3

※2015年4月1日、2025年10月1日住民基本台帳人口

#### (4) 都市の概況に関する課題

都市の概況のまとめ及び課題を整理すると以下のとおりです。

##### ○ 都市の概況のまとめ

- 土地利用の変化については、農地の減少が大きくなっており、工業系用途等の都市的土地利用が増加しています。
- 地価は各地域とも下落していますが、特に市内最高値の市中心部で大きく下落しているとともに、価格も県内最高値平均より大幅に低く、他都市の中心部に比較して拠点としての魅力の不足や土地取引の低調さが見受けられます。
- 住宅着工状況の推移は、2004（平成16）年の大規模工場立地による就業者の増加に伴い、2006（平成18）年をピーク（年間1,321戸）に大幅な単身向け借家の増加が見受けられた一方で、戸建て住宅を中心とした持家については、年間200戸前後で好調に推移しています。
- 住宅地の小規模宅地開発の状況は、市北東部地域での開発が増加しているとともに、居住誘導区域外の比率が供給区画数の比率で75.1%を占めています。
- 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、地域によって空き家の発生状況が異なっています。
- 日常生活サービス（鉄道駅を除く。）の徒歩圏充足率は、用途地域内では46.2%と高い一方で、用途地域外が14.7%と低い状態で、用途地域外の人口の占める率が高くなるのが市全体の日常生活サービスの徒歩圏充足率を低くしている要因です。
- 各生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率は、医療55.0%、福祉73.6%、商業44.5%といずれも全国平均より低い状態です。特に商業は50%以下で、年間商品販売額等の人口規模比較から見ると近隣市への依存が強くなっています。



##### ○ 都市の概況における課題

###### ① 用途地域外への市街地拡散の抑制

近年の住宅地開発の状況や共同住宅の立地状況をみると、好調に戸建て住宅の建設が進んでいる一方、用途地域外への市街地の拡散が進んでいます。このような中、日常生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率は用途地域内では比較的高いカバー率ですが、総人口の約4割が居住している用途地域外では非常に低い状態で、そのことが市全体でのカバー率を低下させ、市全体の利便性低下につながっています。

これらの利便性の低下により、今後更なる自動車への依存度が増すことが予測され、高齢者を中心に暮らしにくい都市構造へと変化することが懸念されます。

魅力ある都市形成に配慮した居住誘導のためには、計画性のない無秩序な市街地拡散の抑制が必要です。

###### ② 都市経営を意識した拠点性向上や既存都市基盤を活用した都市の形成

都市経営に必要な固定資産税等の税収が横ばいに推移しているとともに、他市と比較しても土地の価格が低い状況が続いており、都市の拠点性が高くない都市構造が影響している状況です。

今後は、中心的市街地等における魅力の向上等により土地利用を促進し、都市の拠点性を高めるとともに、既存の都市基盤を有効に活用した効率的・効果的な都市形成が都市経営上重要です。

## 2. 交通の現状と課題

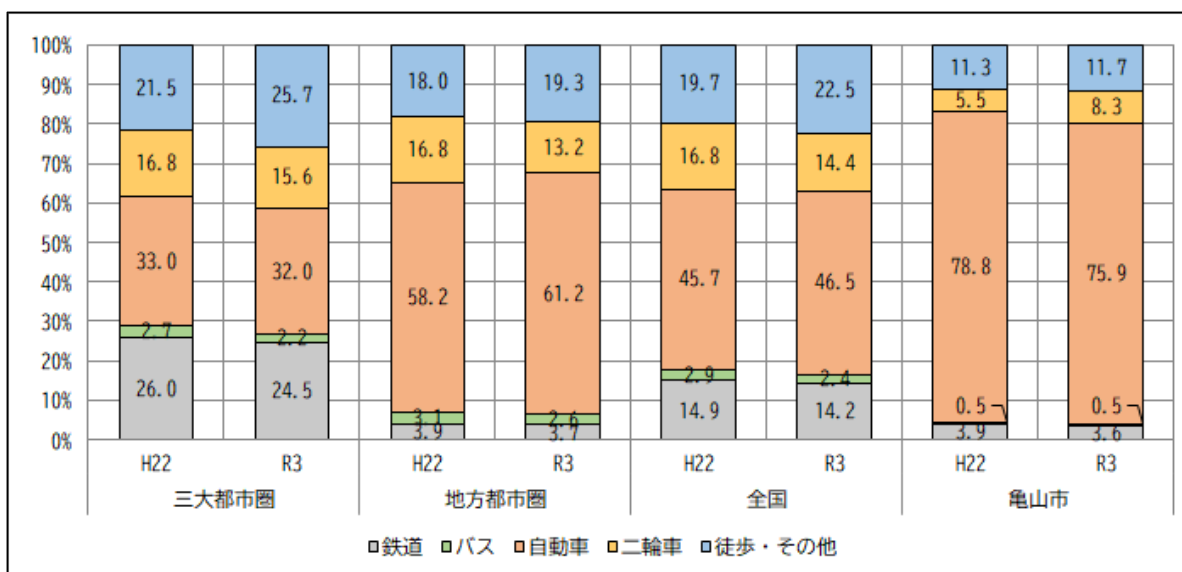
### (1) 人の動き

本市の人の移動の際の代表交通手段をみると以下のとおりで、平日、休日ともに移動のための代表交通手段は、自動車が80%前後で自動車を中心とした移動が顕著となっています。

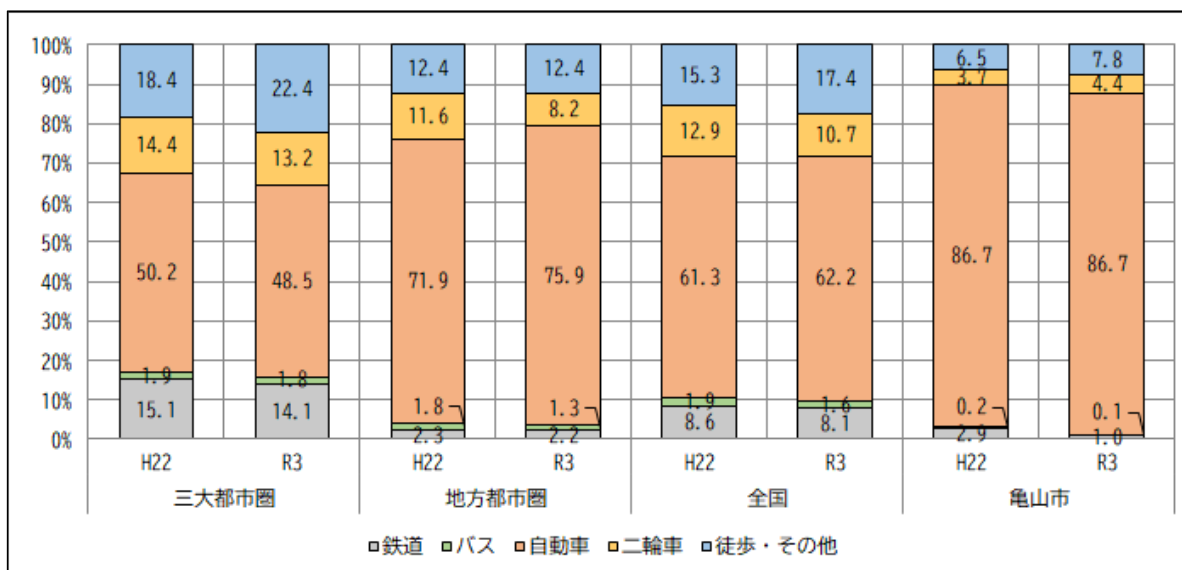
地方都市圏や全国平均と比較しても自動車分担率は高く、鉄道やバスといった公共交通分担率は非常に低くなっています。

なお、平成22年と令和3年を比較すると、平日、休日とも亀山市を含む全圏域で、徒歩・その他の比率の増加と、公共交通（鉄道・バス）分担率の減少がみられます。

#### ■ 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

## (2) 道路と自動車交通の状況

本市が交通の要衝として発展してきた歴史でも分かるように、現代でも交通結節点としての役割を担っています。

その状況は下図に示すとおりで、東名阪自動車道、新名神高速道路、伊勢自動車道の3つの高速道路の結節点であるとともに、一般国道が3路線、主要地方道が4路線、一般県道が13路線と非常に恵まれた道路環境にあります。

また、鈴鹿亀山道路が事業化されるとともに、都市計画道路の整備が予定されるなど、広域道路網及び市内交通網の更なる充実が見込まれています。

### ■ 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)

令和3年度道路交通センサス交通量調査の結果は以下のとおりで、代表的交通手段が自動車利用に集中するため、一部の区間で交通渋滞が発生しています。

一般的に交通渋滞の目安である混雑率1.25を超えている路線は、一般国道1号(小野町)、国道306号(長明寺町)、辺法寺加佐登停車場線(川崎町)、名越長明寺線(田村町)です。

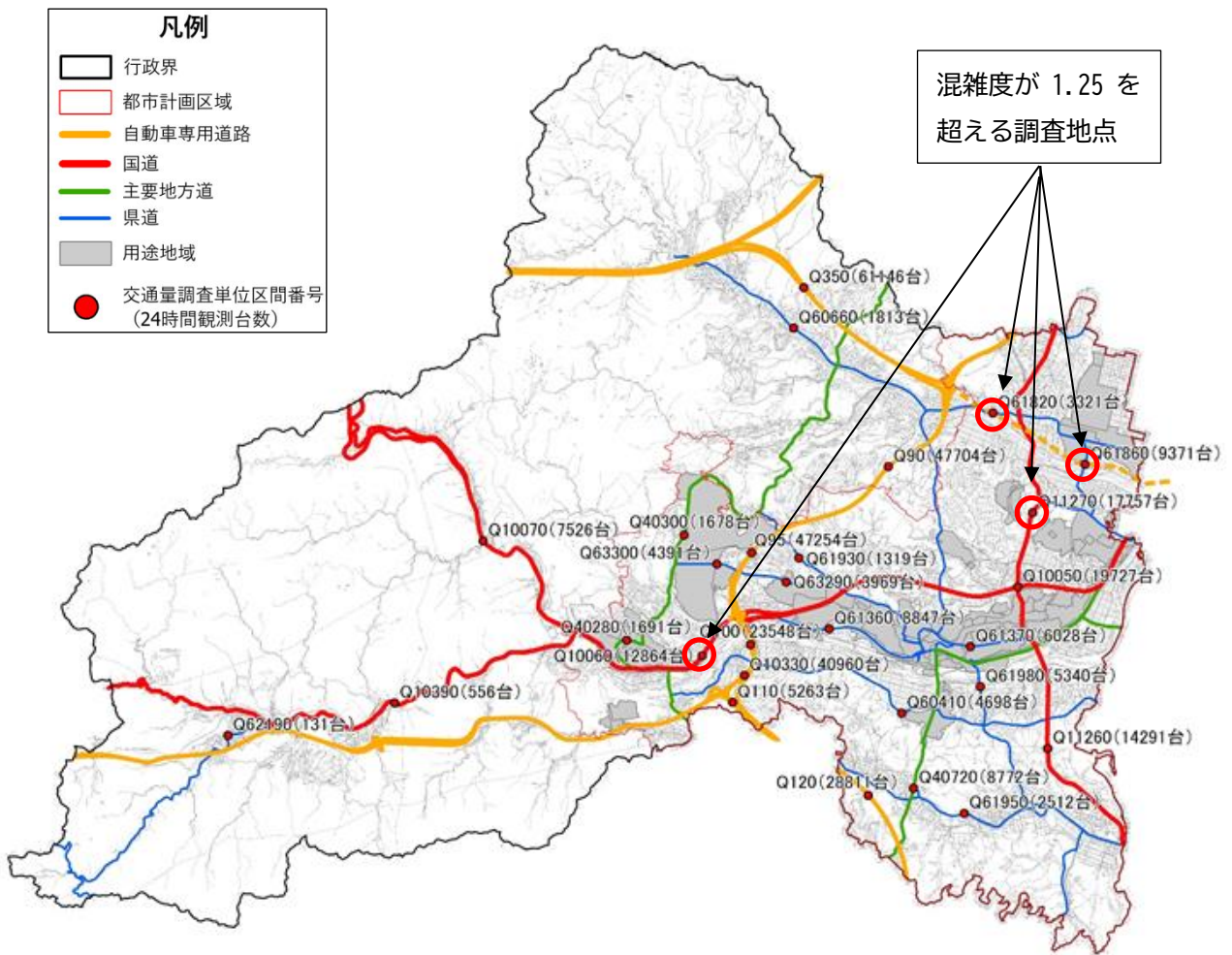
■ 亀山市内自動車交通量(平日)

単位:台

地点番号	路線名	観測地点名	平成27年度	令和3年度		伸び率 (R3/H27)率
			24時間	24時間	混雑度	
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）



### (3) 鉄道の状況

本市内には JR 関西本線の4 駅及び JR 紀勢本線の1 駅があり、亀山駅と井田川駅はピーク時運行本数（片道）が4 本あります。鉄道乗車人員数は、2018（平成30）年から2023（令和5）年までの6 年間で井田川駅を除いて減少していますが、推移グラフにみるように新型コロナウイルス感染症による影響を大きく受けています。1 日当たりの乗車人員では、亀山駅の2,040 人以外は1,000 人以下です。また、駅から800m 圏域の人口カバー率は、用途地域内で27.6%、市域全体では14.5%に過ぎません。

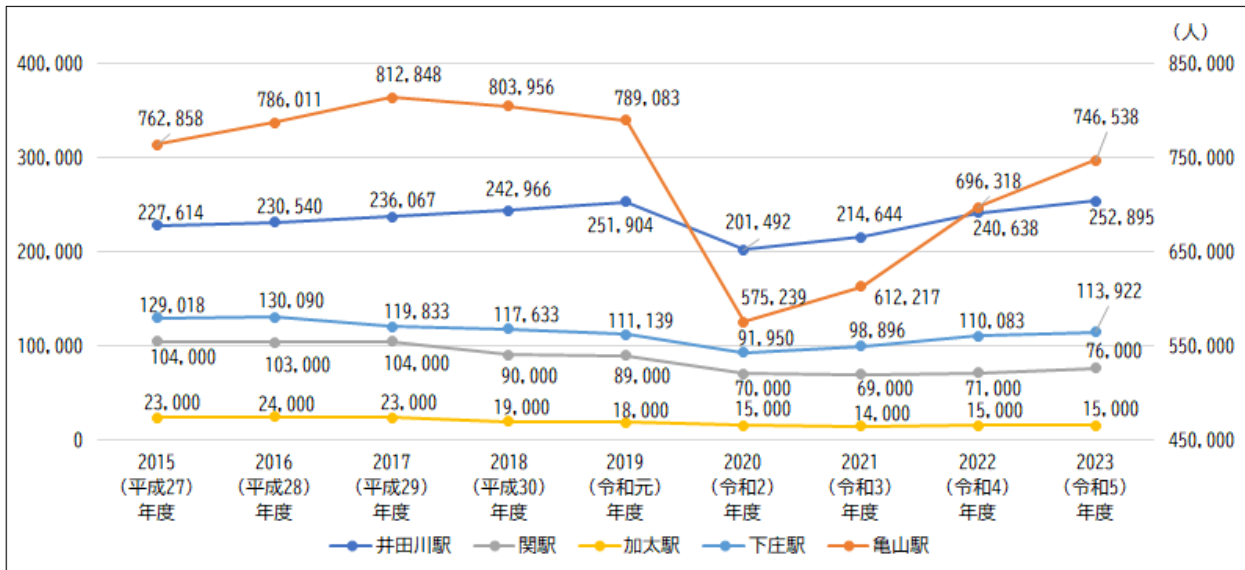
#### ■ 鉄道乗車人員数の推移

（単位：人）

路線名	駅名	2018 (平成30) 年度	2019 (令和元) 年度	2020 (令和2) 年度	2021 (令和3) 年度	2022 (令和4) 年度	2023 (令和5) 年度	増減比 (R5/H30)	2023 (令和5) 年度 日平均 乗車人員数
JR 関西本線	井田川	242,966	251,904	201,492	214,644	240,638	252,895	1.04	691
	亀山	803,956	789,083	575,239	612,217	696,318	746,538	0.93	2,040
	関	90,000	89,000	70,000	69,000	71,000	76,000	0.84	209
	加太	19,000	18,000	15,000	14,000	15,000	15,000	0.79	41
JR 紀勢本線	下庄	117,633	111,139	91,950	98,896	110,083	113,922	0.97	311

出典：三重県統計書

#### ■ 鉄道乗車人員数の推移



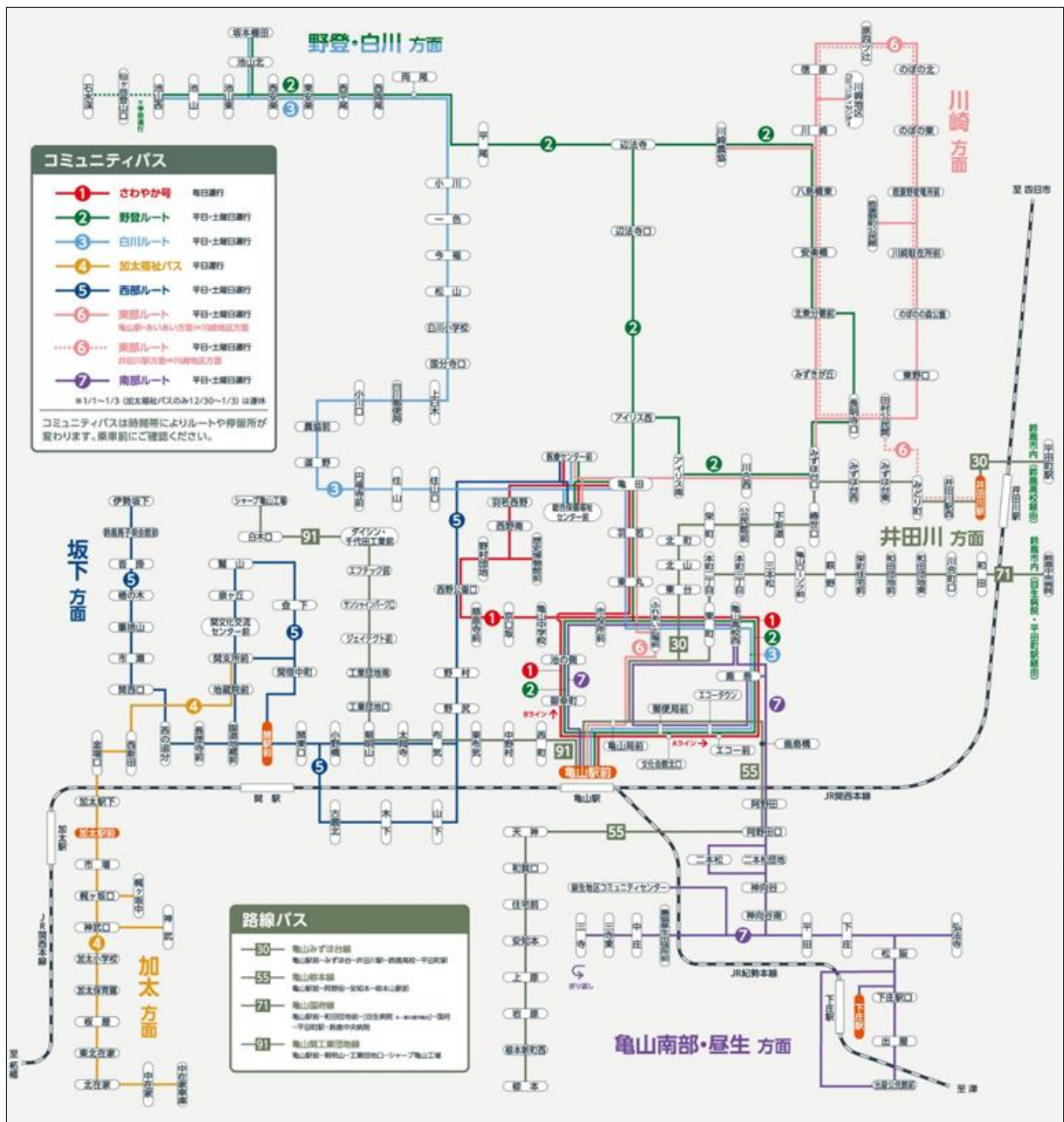
#### ■ 鉄道駅の徒歩圏（800m）人口カバー率（2015年4月1日、2025年10月1日住民基本台帳人口）

区分		2015（平成27）年（現計画時）			2025（令和7）年現況		
		総人口 (人)	カバー人口 (人)	カバー率 (%)	総人口 (人)	カバー人口 (人)	カバー率 (%)
都市計画区域内	用途地域内	22,364	6,167	27.6	26,140	6,256	27.6
	用途地域外	22,824	425	1.9	19,392	576	2.5
	計	45,188	6,592	14.6	45,532	6,832	15.0
都市計画区域外		4,612	378	8.2	3,706	3,585	29.4
市全体		49,800	6,970	14.0	49,117	7,126	14.5

#### (4) バスの状況

バスの運行状況は、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路線の合計11路線が運行されています。

自主運行バスの内、まちなか循環のさわやか号は都市拠点である亀山駅を中心に市役所や医療・福祉拠点、商業施設等を連絡し、まちなかの活性化を支援・誘導する路線として設置されています。また、地域生活バスは、幹線的バスを補完し、各地域から都市拠点（亀山駅周辺）及び鉄道駅、医療・福祉拠点へのアクセス路線として設置されています。



■バス路線案内図

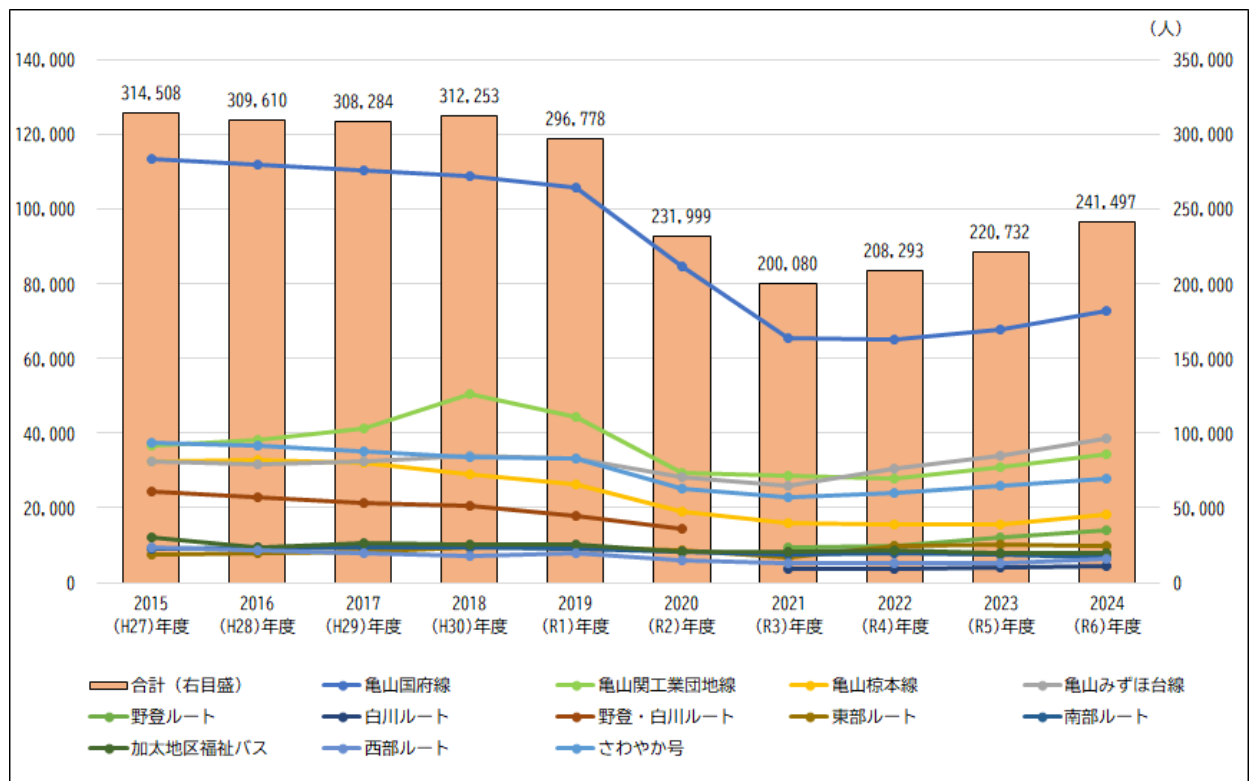
バス乗車人員数の推移は次のとおりで、2018（平成30）年度に比較して増加しているのは亀山みずほ台線、東部ルートのみで他の路線は減少し、コロナ禍からの回復基調にはあるものの、合計でも23%減少しています。その中でも減少率が高いのは、亀山国府線（33%減）、亀山関工業団地線（32%減）、亀山棕本線（37%減）です。

なお、バス停の徒歩圏 300mとして人口カバー率を算定すると、市全体でも 75.7%と高い率であり、市内の広い範囲でバスサービスは行われています。

■バス乗車人員数の推移

(単位：人)

路線名	2018 (平成30) 年度	2019 (令和元) 年度	2020 (令和2) 年度	2021 (令和3) 年度	2022 (令和4) 年度	2023 (令和5) 年度	2024 (令和6) 年度	増減比率 (R6/H30)
営業路線バス	108,789	105,756	84,680	65,560	64,895	67,591	72,868	0.67
亀山国府線	108,789	105,756	84,680	65,560	64,895	67,591	72,868	0.67
亀山関工業団地線	50,346	44,374	29,460	28,500	28,009	30,913	34,408	0.68
廃止代替路線バス	33,866	33,076	28,344	26,018	30,619	33,890	38,766	1.14
亀山みずほ台線	33,866	33,076	28,344	26,018	30,619	33,890	38,766	1.14
亀山棕本線	28,956	26,129	19,010	16,071	15,423	15,476	18,198	0.63
自主運行バス	33,467	33,075	25,219	22,879	23,897	25,940	28,039	0.84
さわやか号	33,467	33,075	25,219	22,879	23,897	25,940	28,039	0.84
野登ルート	—	—	—	9,325	9,989	12,015	13,919	—
白川ルート	—	—	—	3,705	3,733	4,129	4,385	—
野登白川ルート	20,399	17,782	14,600	—	—	—	—	—
東部ルート	9,514	9,315	8,499	6,723	9,691	10,207	9,841	1.03
南部ルート	9,427	9,152	8,224	7,579	8,005	7,370	6,814	0.72
加太地区福祉バス	10,196	10,167	8,140	8,472	8,826	7,951	8,006	0.79
西部Aルート	7,293	7,952	5,823	5,248	5,206	5,250	6,253	0.86
合計	312,253	296,778	231,999	200,080	208,293	220,732	241,497	0.77



出典：政策推進課調べ

■バス停の徒歩圏 (300m) 人口カバー率(2015年4月1日、2025年10月1日住民基本台帳人口)

区分	2015 (平成27) 年 (現計画時)			2025 (令和7) 年現況			
	総人口 (人)	カバー人口 (人)	カバー率 (%)	総人口 (人)	カバー人口 (人)	カバー率 (%)	
都市計画区域内	用途地域内	22,364	18,774	83.9	26,140	21,766	83.3
	用途地域外	22,824	15,274	66.9	19,392	12,628	65.1
	計	45,188	34,048	75.3	45,532	34,394	75.5
都市計画区域外	4,612	3,570	77.3	3,585	2,796	78.0	
市全体	49,800	37,618	75.5	49,117	37,190	75.7	

## (5) 交通に関する課題

交通に関する状況を整理すると以下のとおりです。

### ○ 交通の現状のまとめ

- 移動のための代表交通手段は、自動車による移動が80%前後を占めており、自動車への依存度が非常に高い状況です。
- 道路交通量が10,000台を超える路線が複数存在し、混雑度1.25を超える路線が4路線ありますが、日常生活や経済活動に大きく支障を及ぼすような交通渋滞は発生していません。
- 公共交通の内、鉄道駅は市内に5か所ありますが、1日当たりの乗車人員は亀山駅の2,040人以外は1,000人以下で、駅から800m圏域の人口カバー率は14.5%に過ぎません。また、バス路線は11路線が運行され、バス停の人口カバー率は75.7%と高い率ですが、乗車人員は2018(平成30)年度からの6年間で23%減少しています。



### ○ 交通の現状における課題

#### ① 自動車に依存した都市機能の改善

鉄道やバス交通の利用者は横ばい又は減少傾向にあり、自動車分担率は他の都市に比較して非常に高い割合(約80%)となっています。これは、本市の地形的な特徴である起伏が多い丘陵地の地形的特徴の要因も考えられますが、今後もこれらの状況が続くことで、公共交通サービスの維持・向上に支障が出ることが予想されるため、公共交通の利用促進に対応した都市形成や少しでも歩いて暮らせる環境に優しい都市への改善に努める必要があります。

#### ② 基幹公共交通である鉄道の有効活用と移動手段の確保

本市の基幹公共交通である鉄道の各駅の徒歩圏人口カバー率は、14.5%と非常に低く有効活用されていない状態です。一方、市内には自主運行バス網が形成されており、バス停徒歩圏人口カバー率は75.7%と高い率を示しています。しかし、利用者数はコロナ禍からの回復基調にはあるものの、コロナ禍前と比べて減少傾向にあるとともに、運行経費の財政負担が大きいこと、さらには、超高齢社会の進行による移動困難者(主に自家用車(同乗を含む。)で移動できない者)の増加が予想されることから、移動困難者の移動手段や環境に優しい移動手段の確保、財政負担への考慮等を勘案し、基幹公共交通である鉄道の有効活用及び移動困難者の日常生活における移動手段の確保が求められます。

### 3. 人口の動向と課題

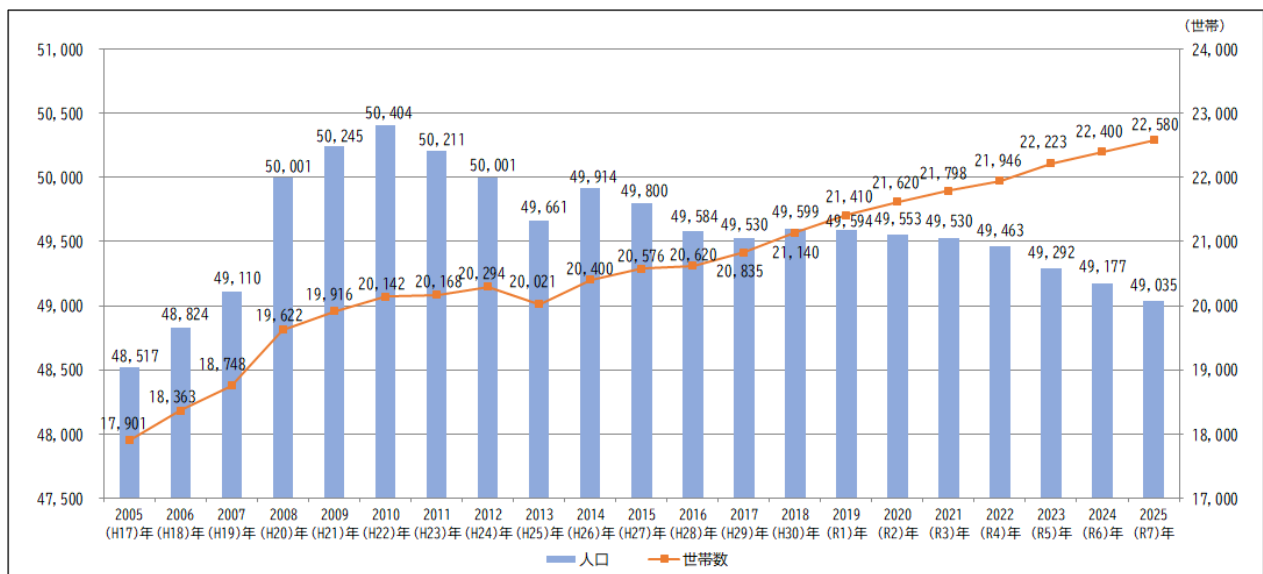
#### (1) 人口の推移

##### ア 市全体の人口

住民基本台帳ベースの本市の人口は、2010（平成 22）年まで増加傾向を示し、その後 2013（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、2021（令和 3）年以降は緩やかな減少傾向を示しています。

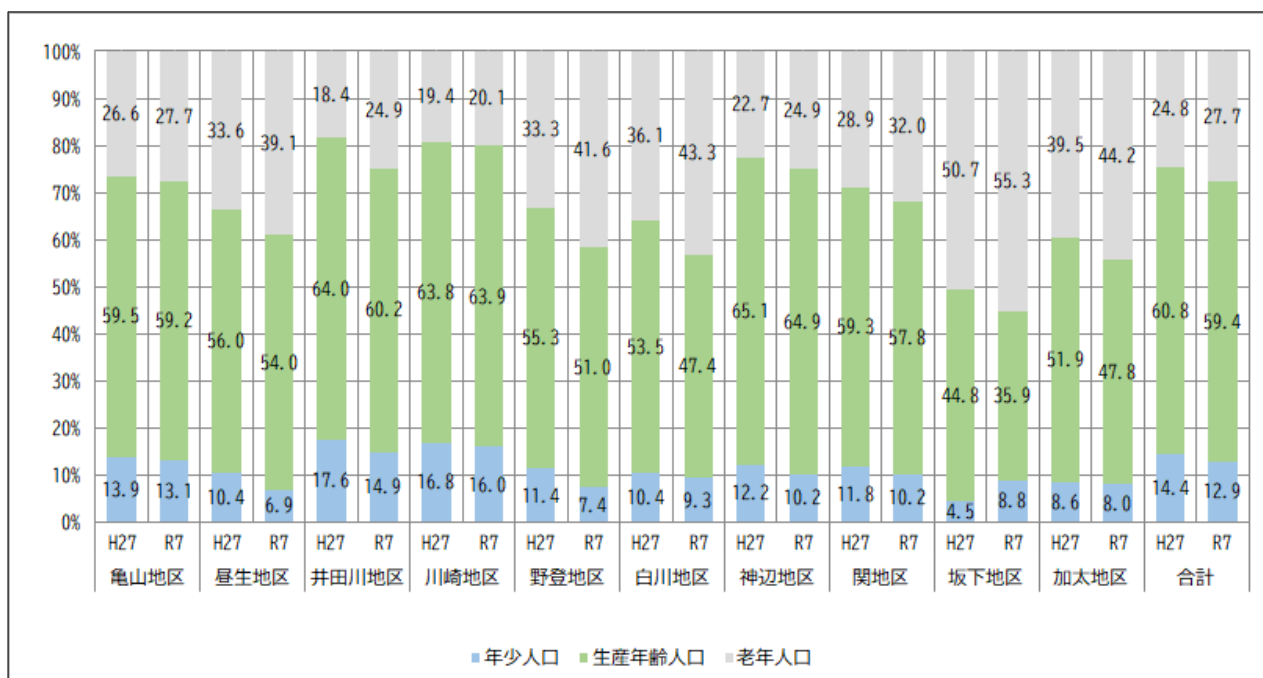
また、世帯数は、2013（平成 25）年を除き、ほぼ一貫して増加しています。

一方、市内全体の年齢階層別人口は、生産年齢人口が減少し、老年人口が増加、年少人口は横ばいの状況であり、地区別にみると、市北東部地域（井田川地区、川崎地区）の年齢階層人口は、市内全体の平均より年少及び生産年齢人口率が高く、老年人口率が低くなっています。



■人口・世帯数の推移

出典：住民基本台帳各年4月1日



■年齢階層人口の推移

出典：住民基本台帳各年4月1日

## イ 人口集中地区(DID)の変遷

DID の範囲は、1965（昭和 40）年の 110ha から、2005（平成 17）年には 380ha まで拡大しましたが、一方で人口密度は 1960（昭和 35）年には 58.7 人/ha であったのに対し、2020（令和 2）年は 31.4 人/ha となり 27.3 ポイント減少しており、市街地と人口が拡散している状況となっています。

また、市街地の核となる 1965（昭和 40）年当時の DID における可住地人口密度（道路等の公共施設等を除いた住むことが可能な面積に対する密度）を比較算定すると、1965（昭和 40）年には 114.1 人/ha と高い値を示していますが、2024（令和 6）年には 51 人/ha（一般的に 60 人/ha 以上を市街地の基準としている。）まで落ち込んでいます。

一方、1965（昭和 40）年当時の DID における世帯数の増減を比較すると、1965（昭和 40）年から 2024（令和 6）年にかけて 360 世帯（1965（昭和 40）年比 75.7%）しか減少していませんが、人口は 3,532 人（1965（昭和 40）年比 44.3%）減少しており、世帯当たり人員の減少が DID の人口減少に大きく影響している状況となっています。このことから、可住地人口密度を上げるためには、人口の誘導と世帯当たり人員の増加を図る対策が必要となります。

### ■人口集中地区（DID）の変遷

	人 口 (人)	面 積 (ha)	人口密度 (人/ha)	人口増減率 (%)
1960(昭和35)年	6,458	110	58.7	
1965(昭和40)年	6,343	110	57.7	-1.8
1970(昭和45)年	9,388	230	40.8	48.0
1975(昭和50)年	10,592	290	36.5	12.8
1980(昭和55)年	10,249	310	33.1	-3.2
1985(昭和60)年	9,390	310	30.3	-8.4
1990(平成2)年	8,806	330	26.7	-6.2
1995(平成7)年	14,148	380	37.2	60.7
2000(平成12)年	13,484	380	35.5	-4.7
2005(平成17)年	13,584	380	35.7	0.7
2010(平成22)年	8,359	300	28.3	-38.5
2015(平成27)年	7,873	269	29.2	-5.8
2020(令和2)年	6,256	199	31.4	-20.5

出典：各年国勢調査

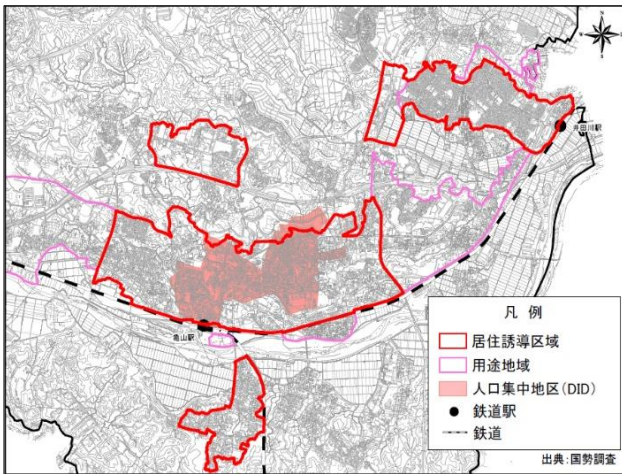
### ■人口集中地区（DID）の可住地人口密度

	人口・世帯数の推移			可住地 面積※ (ha)	可住地人口密度(人/ha)		
	1965	2015	2024		1965	2015	2024
	(昭和40)年	(平成27)年	(令和6)年		(昭和40)年	(平成27)年	(令和6)年
A：人口(人)	6,343	2,944	2,811	55.57	114.1	53	51
B：世帯当たり人員 (人/世帯)	4.28	2.29	2.51				
C：世帯数 (A/B)	1,482	1,286	1,122				
D：1965(昭和40)年と の人口の差		-3,399	-3,532				
E：1965(昭和40)年と の世帯数の差	-	-196	-360				
F：1965(昭和40)年世 帯数対応人口	6,343	3,394	3,719			114.1	61.1

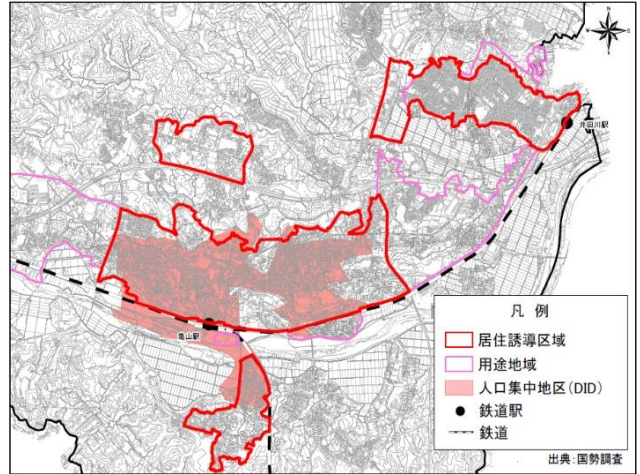
※世帯数及び人口の数値は 2024（令和 6）年 4 月 1 日時点のもの（亀山市公表値）

※可住地面積は 2012（平成 24）年都市計画基礎調査の土地利用より算出

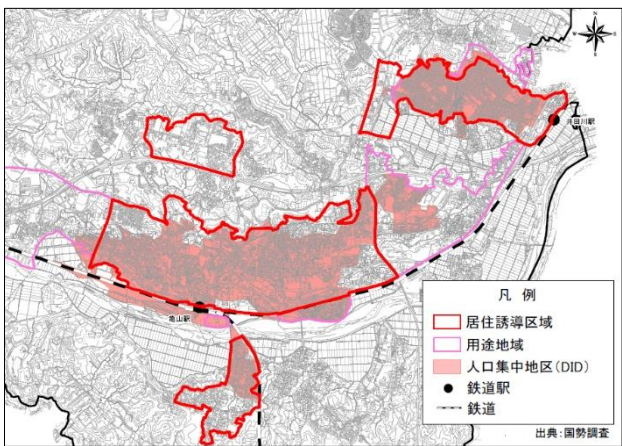
※計画策定時との比較のため、可住地面積については平成 27 年時点の数値を使用



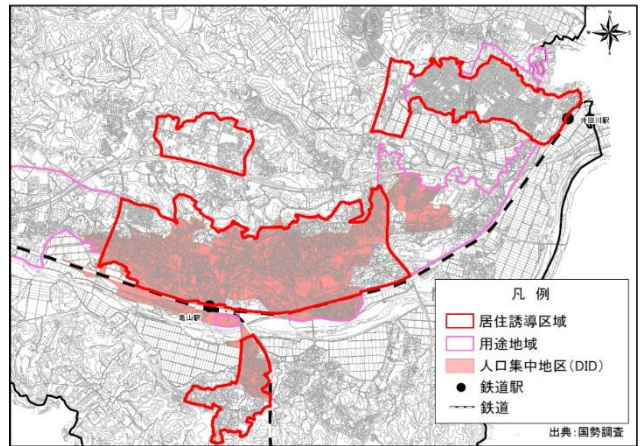
① 1960 (昭和 35) 年～1965 (昭和 40) 年 DID



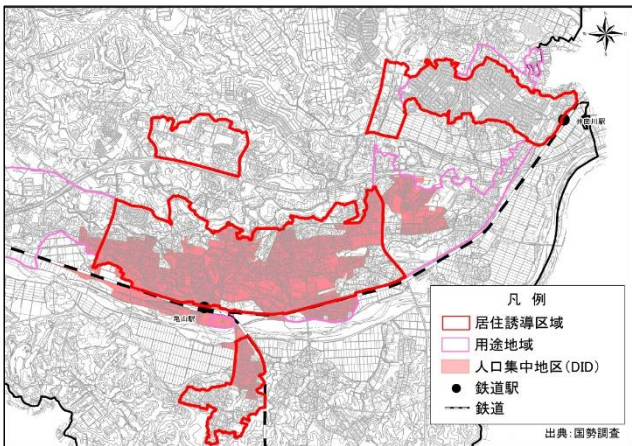
②1970 (昭和 45) 年 DID



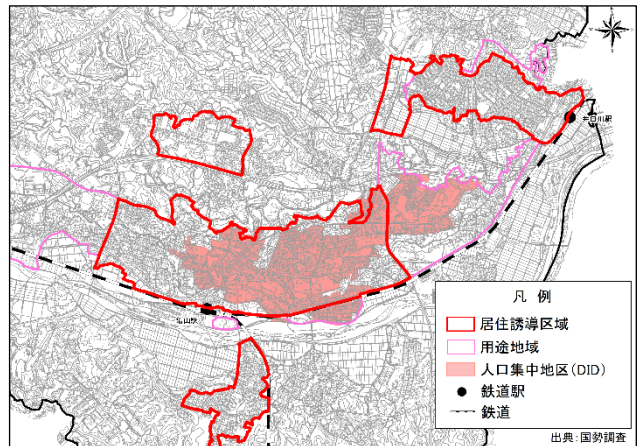
③1995 (平成 7) 年～2005 (平成 17) 年 DID



④2010 (平成 22) 年 DID



⑤2015 (平成 27) 年 DID



⑥2020 (令和 2) 年 DID

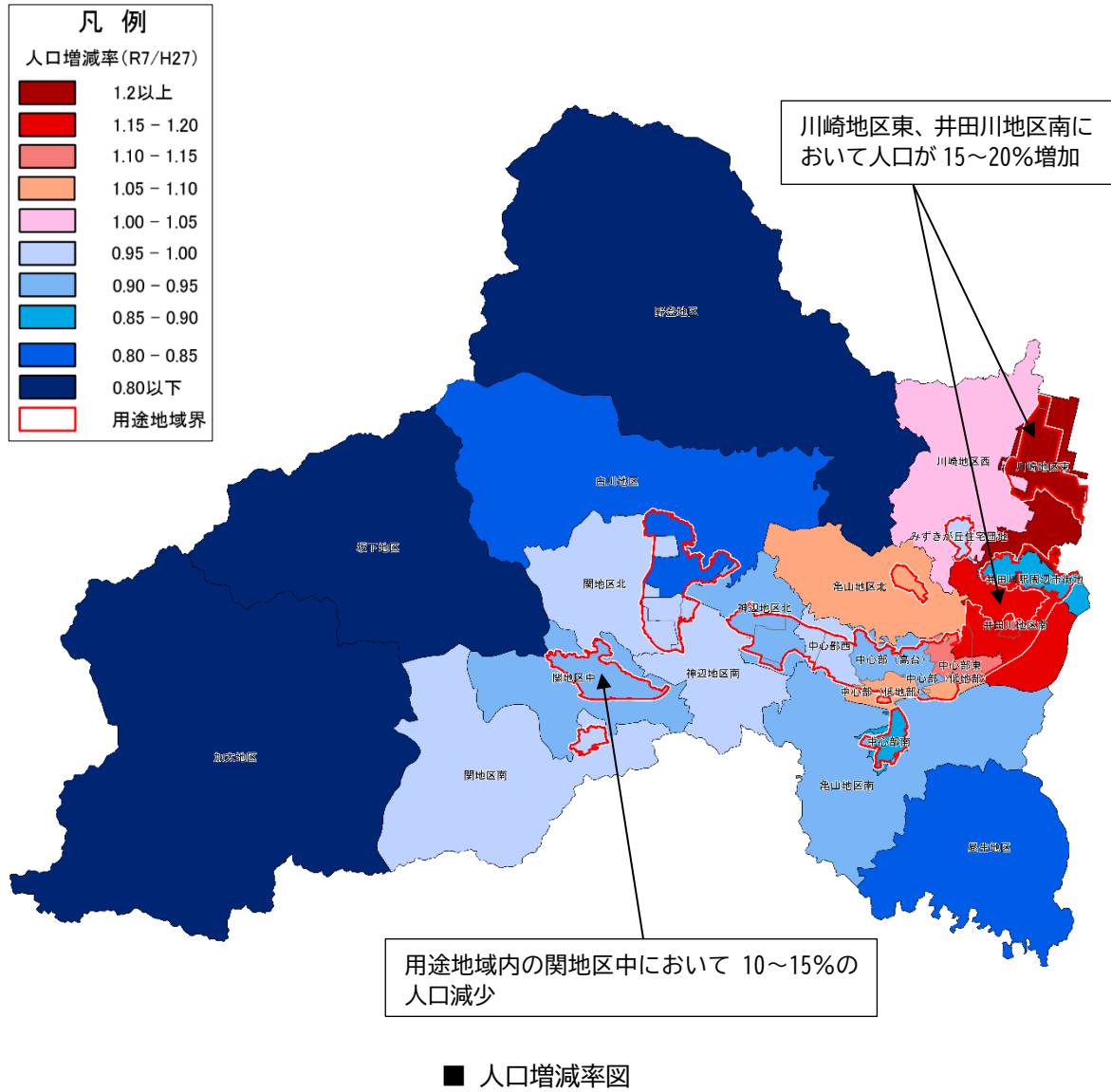
■ 人口集中地区(DID)の推移

出典：各年国勢調査

## ウ 地区別人口動向

2015（平成27）年から2025（令和7）年の人口増減率は以下の図のとおりで、川崎地区東及び西、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、川崎地区東及び井田川地区南では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。

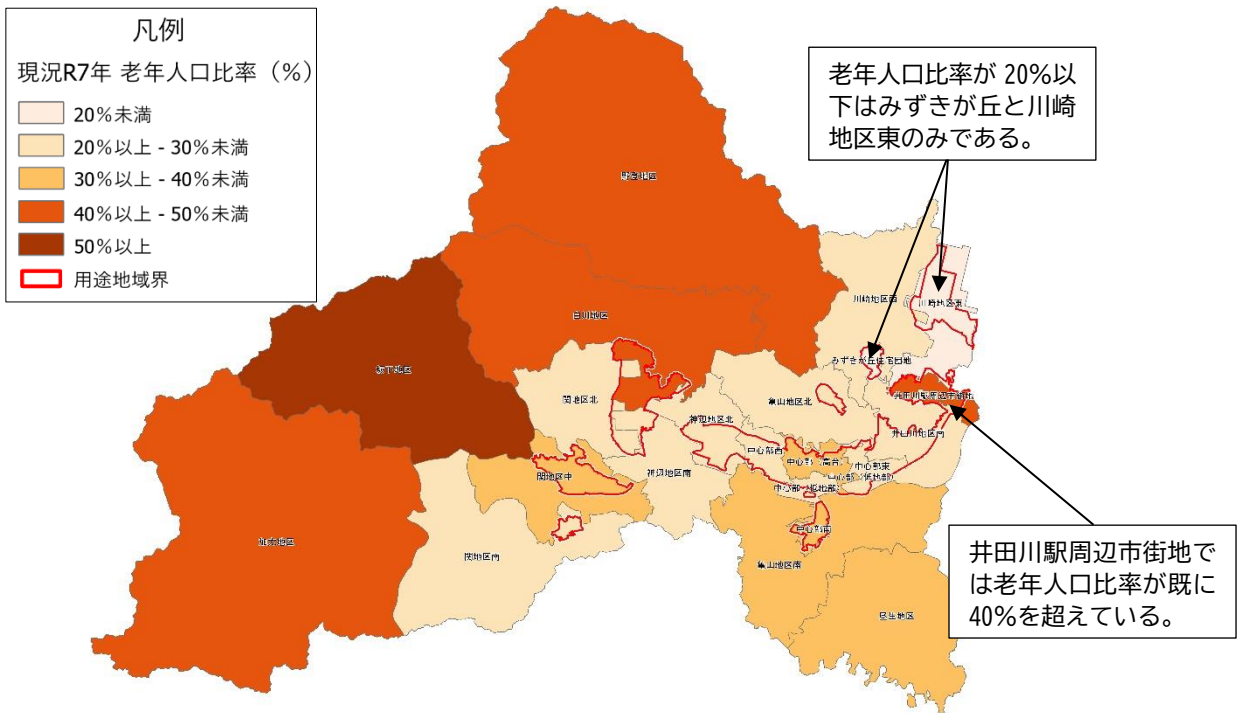


出典：住民基本台帳（2015（平成27）年4月1日、2025（令和7）年10月1日）

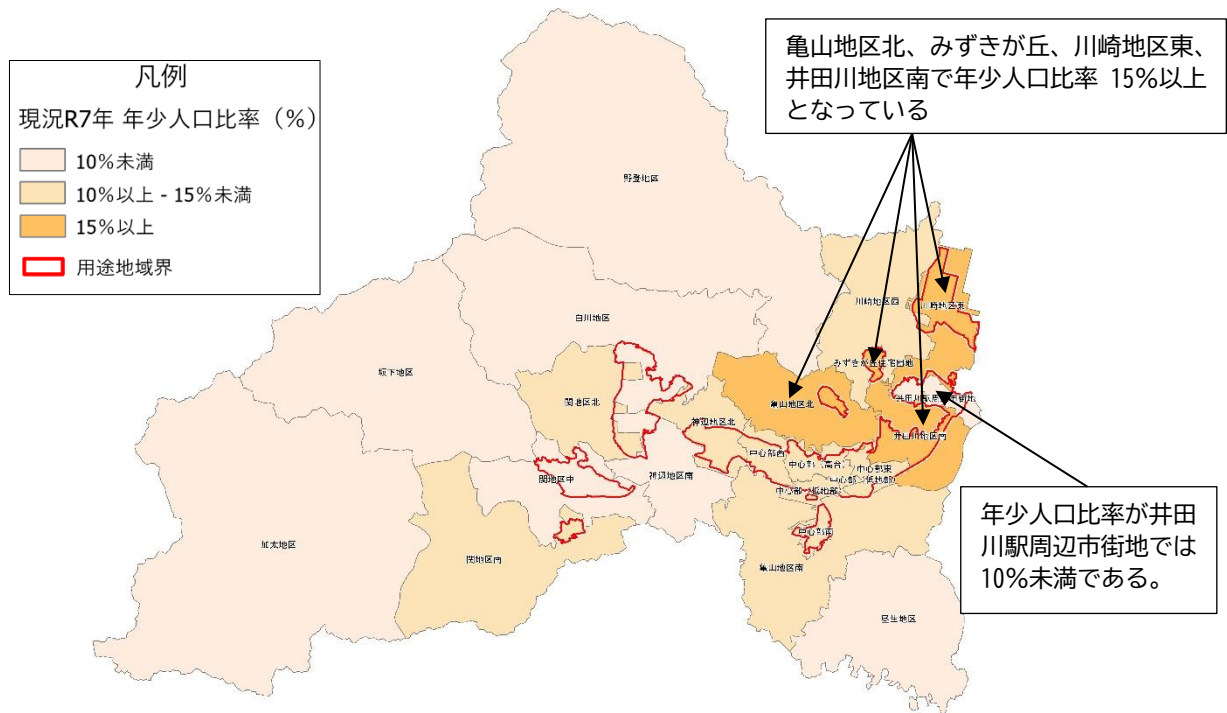
※地区区分を用途地域の指定状況によって細分化し整理しています。

2025（令和7）年における老年人口（65歳以上）、年少人口（15歳未満）の人口比率は以下の図のとおりで、老年人口比率は、井田川駅周辺市街地で既に40%を超えており、20%以下はみずきが丘及び川崎地区東のみです。

また、年少人口比率が15%以上の地区は亀山地区北、みずきが丘、川崎地区東及び井田川地区南で、井田川駅周辺市街地では10%未満となっています。



■ 2025（令和7）年 老年人口比率



■ 2025（令和7）年 年少人口比率

出典：2025（令和7）年10月1日住民基本台帳

## (2) 人口密度

本市の工業専用地域を除く用途地域面積は912.8haで、2025（令和7）年10月1日の住民基本台帳人口に対する人口密度は28.5人/haと、人口集中地区（DID）の選定基準の人口密度である40人/haより低い状態です。

用途地域の地区別にみても、人口密度が40人/haを超えているのは、井田川駅周辺やみずきが丘及びアイリス町の大規模住宅団地のみです。

道路等の公共公益施設等を非可住地と見なし、人が住むことの可能な可住地面積を算定し、その可住地人口密度により市街地密度の状況を見ると、大規模な住宅団地のある井田川駅周辺市街地、みずきが丘及びアイリス町のほか、亀山地区の中心部低地部、中心部東及び中心部西で可住地人口密度が40人/haを超えています。

### ■ 用途地域内地域区分別人口密度

区分		A 地区面積 (ha)	B 可住地面積 (ha)	C 2025 (令和7)年 現況人口 (人)	D 可住地 人口密度 (人/ha) 【C/B】	E 人口密度 (人/ha) 【C/A】
用途地域	亀山地区（中心部高台）	105.0	72.4	2385	33.0	22.7
	亀山地区（中心部低地部）	36.2	20.2	872	43.1	24.1
	亀山地区（中心部東）	93.1	75.8	3177	41.9	34.1
	亀山地区（中心部西）	55.3	37.8	1702	45.1	30.8
	亀山地区（中心部南）	45.3	36.1	1225	33.9	27.0
	東部（井田川）地区	101.1	72.9	2606	35.7	25.8
	井田川駅周辺	98.0	67.9	4388	64.6	44.8
	北部（川崎）地区	88.2	70.1	2071	29.6	23.5
	西部（神辺）地区	82.8	59.5	853	14.3	10.3
	関市街地	120.2	92.1	2648	28.8	22.0
	関ヶ丘地区	23.0	17.9	550	30.8	23.9
	亀山IC付近工業地区	11.8	10.9	0	-	-
	東御幸町工業地区	2.8	2.8	0	-	-
	みずきが丘地区	26.9	17.2	2493	144.7	92.5
	アイリス町地区	23.0	15.5	1068	68.7	46.5
用途地域合計	912.8	669.1	26037	38.9	28.5	

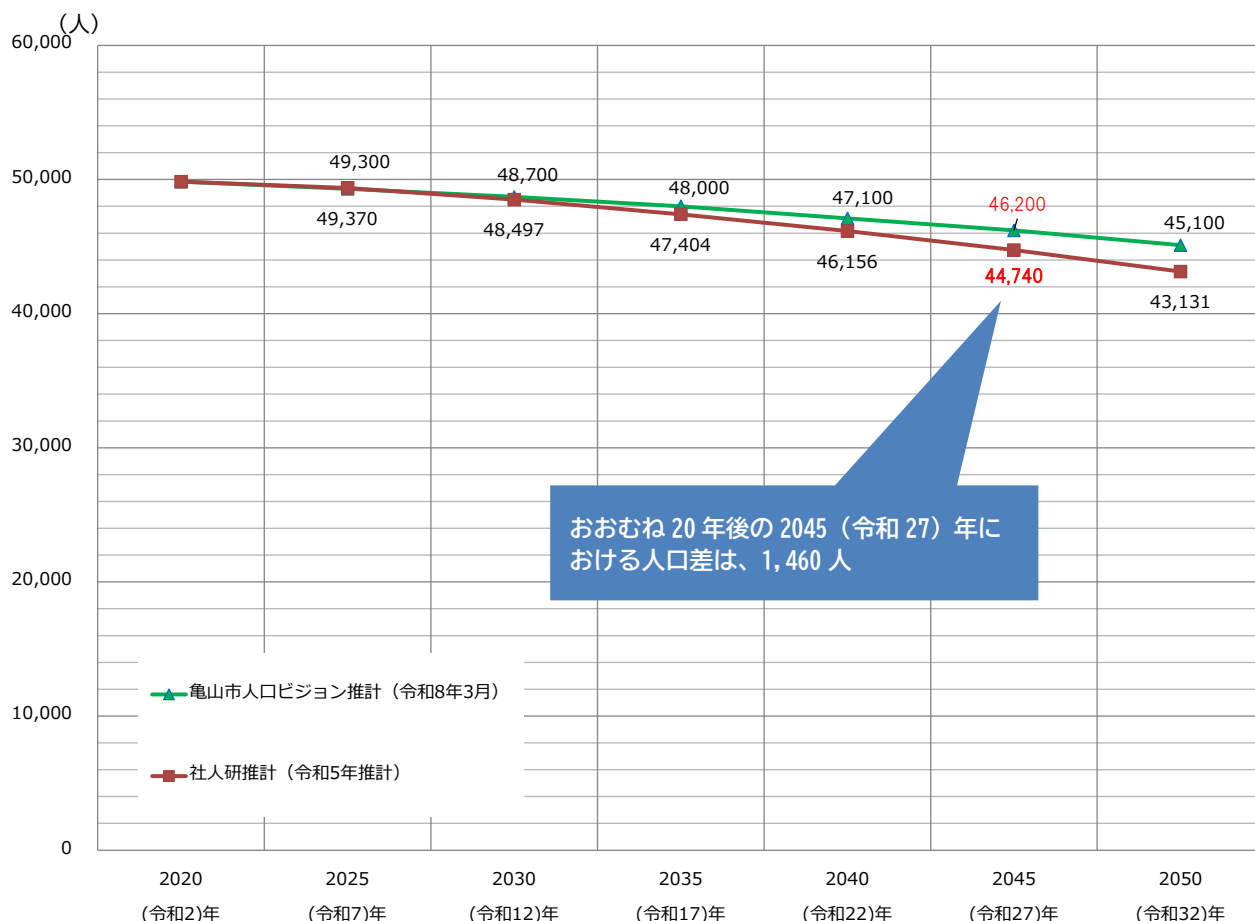
出典：2025（令和7）年10月1日住民基本台帳

### (3) 将来人口推計

#### ア 人口の動向と将来値の推計

亀山市人口ビジョンにおける将来人口は、人口減少抑制の取組を踏まえた見通しであり、本計画では、政策的でない現状趨勢による将来人口を推計することで地区の課題等を明らかにする必要があるため、本計画における将来人口推計は、社人研の日本地域別将来推計人口（2023（令和5）年推計）を用います。

その結果、おおむね 20 年後の 2045（令和 27）年の亀山市人口ビジョンで見通す将来人口と社人研推計人口との差は、1,460 人となります。



#### ■ 亀山市人口ビジョン推計値との比較

#### ■ 亀山市人口ビジョン 将来人口の見通しの3階層人口 (単位：人)

項目	2025 (令和7) 年	2035 (令和17) 年	2045 (令和27) 年
年少人口 (15 歳未満)	6,400	5,200	5,200
生産年齢人口 (15~64 歳)	28,700	27,800	24,500
老年人口 (65 歳以上)	14,200	15,000	16,500
合計	49,300	48,000	46,200

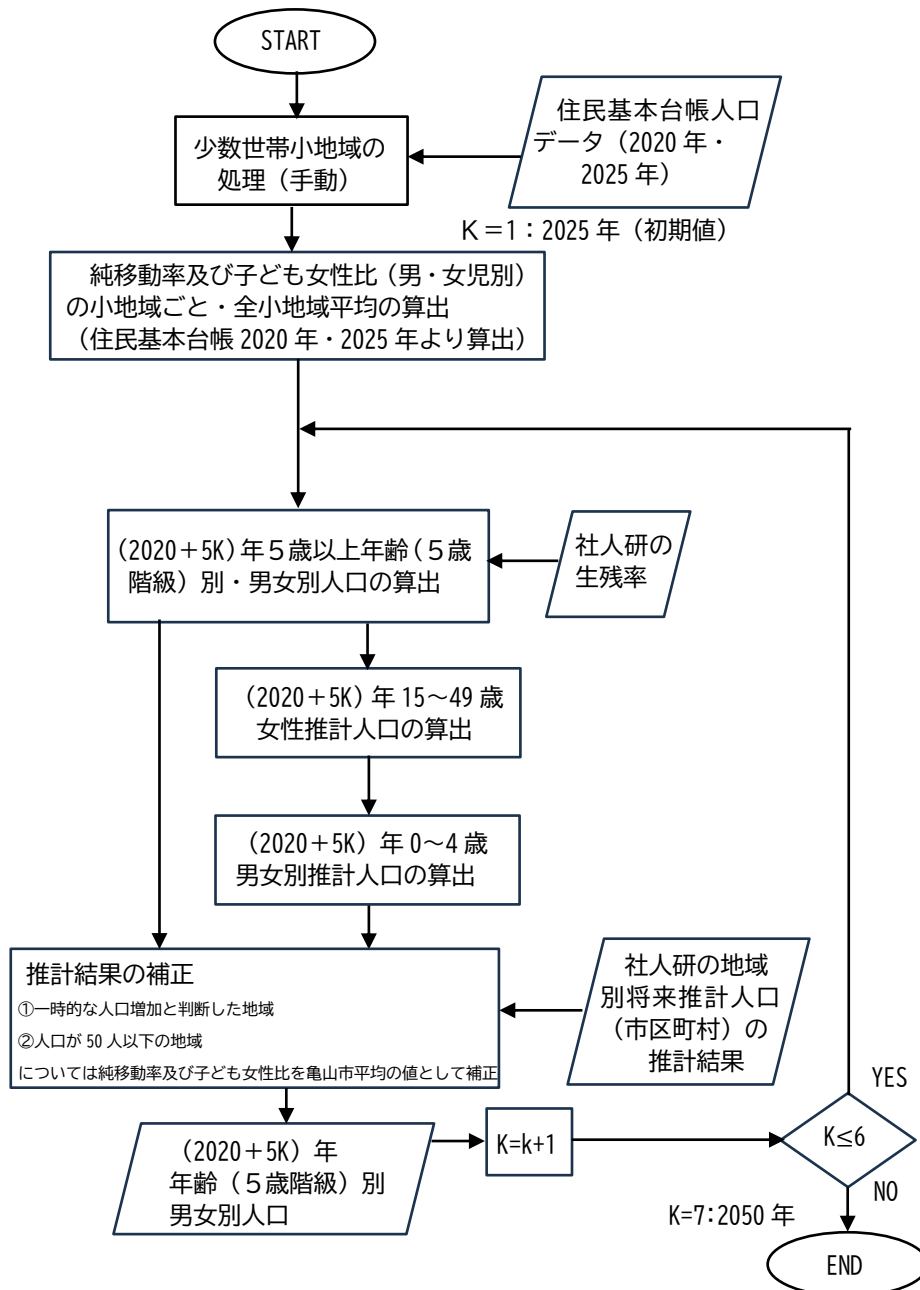
※基準年 2025 (令和7) 年国勢調査人口予測値 (10 月 1 日現在)

## イ 本計画での将来値推計方法

将来人口の推計は、国土交通省国土技術政策総合研究所都市研究部の「小地域（町丁・字）を単位にした将来人口・世帯予測ツール（バージョン：3.0）（以下「国総研ツール」といいます。）を用いて行います。

推計方法については、社人研の人口推計の方法をベースに、基本データは住民基本台帳に基づく2025（令和7）年10月1日現在の人口を用います。

なお、推計結果より、①一時的な人口増加と判断した地域、②人口が50人以下の地域については、純移動率及び子ども女性比を本市平均の値に調整し推計します。

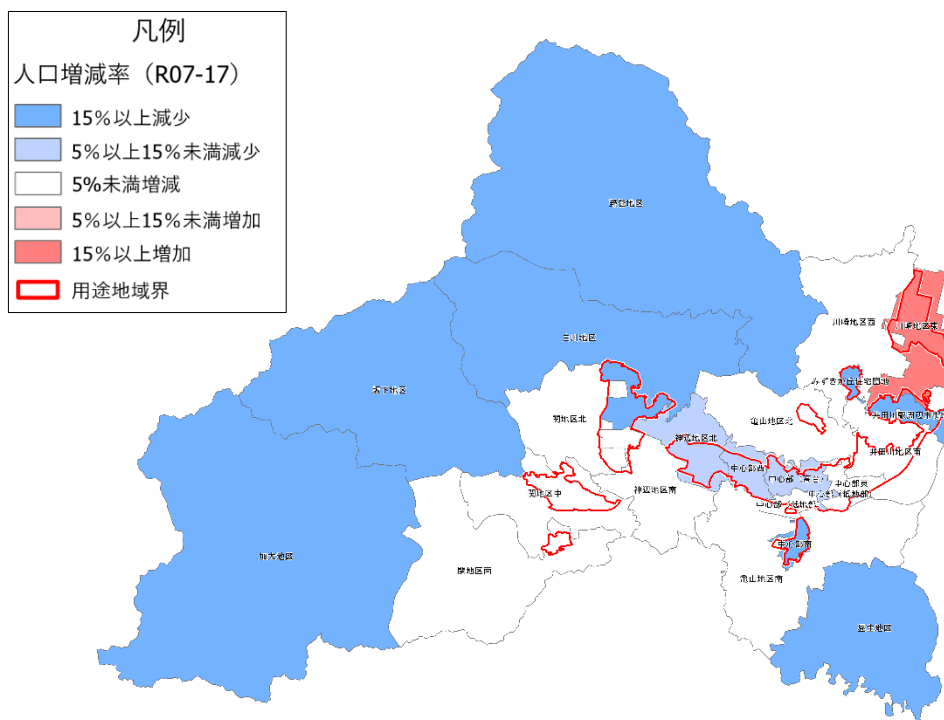


■将来人口推計フロー図

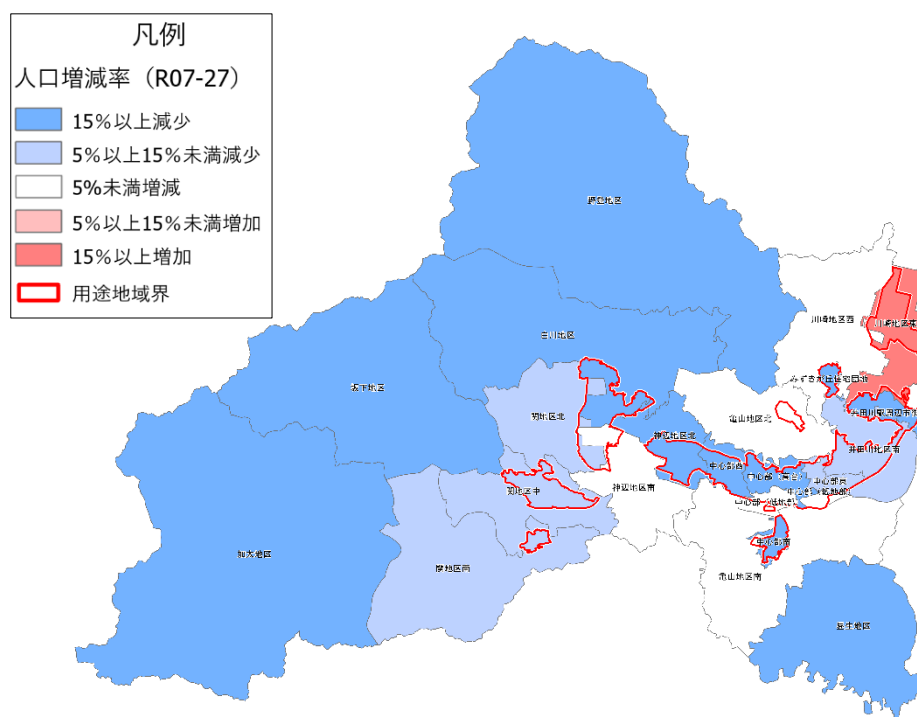
## ウ 将来人口の推計結果

### ①人口増減率の変化

将来人口の変化をみると、2045（令和 27）年まで5%以上の増加が見込まれるのは、川崎地区東となっています。一方、2045（令和 27）年までに15%以上の減少が見込まれるのは、中心部南地区、昼生地区、野登地区、白川地区、坂下地区及び加太地区や、井田川駅周辺やみずきが丘の住宅団地となっています。



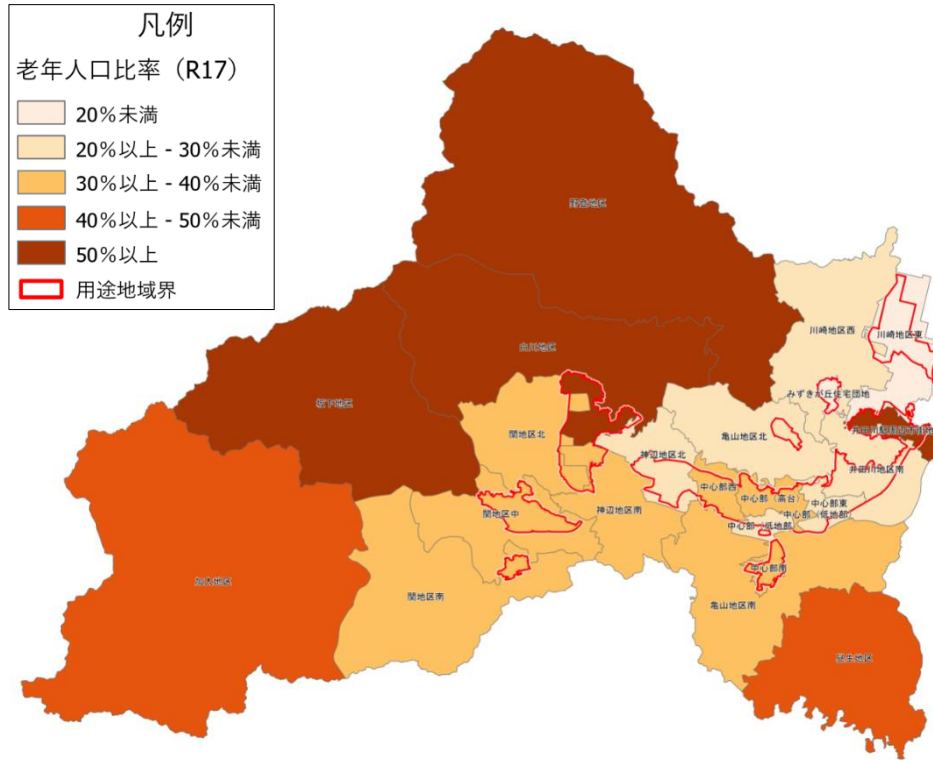
■ 2025（令和 7）年～2035（令和 17）年人口増減率



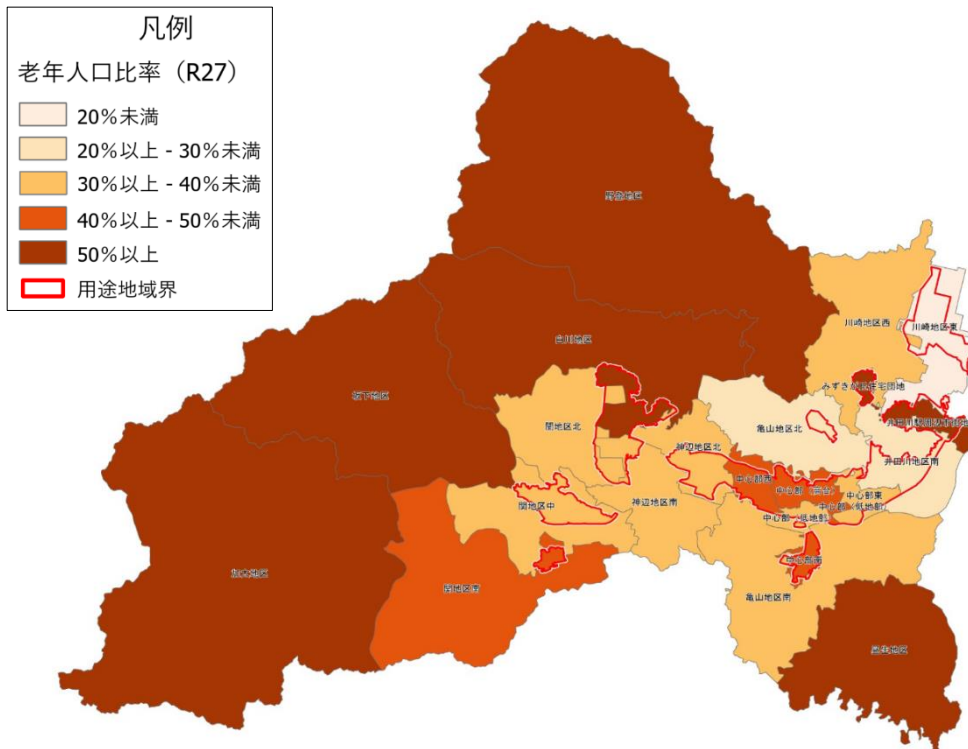
■ 2025（令和 7）年～2045（令和 27）年人口増減率

## ②老年人口比率の変化

老年人口率が40%を超える地域は、2035（令和17）年時点では、市北東部の一部の地区を除き本市に広く分布し、一部では50%以上となる地区も見られます。その後、2045（令和27）年には40%以上の地域が更に拡大し、一層の高齢化の進行が見込まれています。



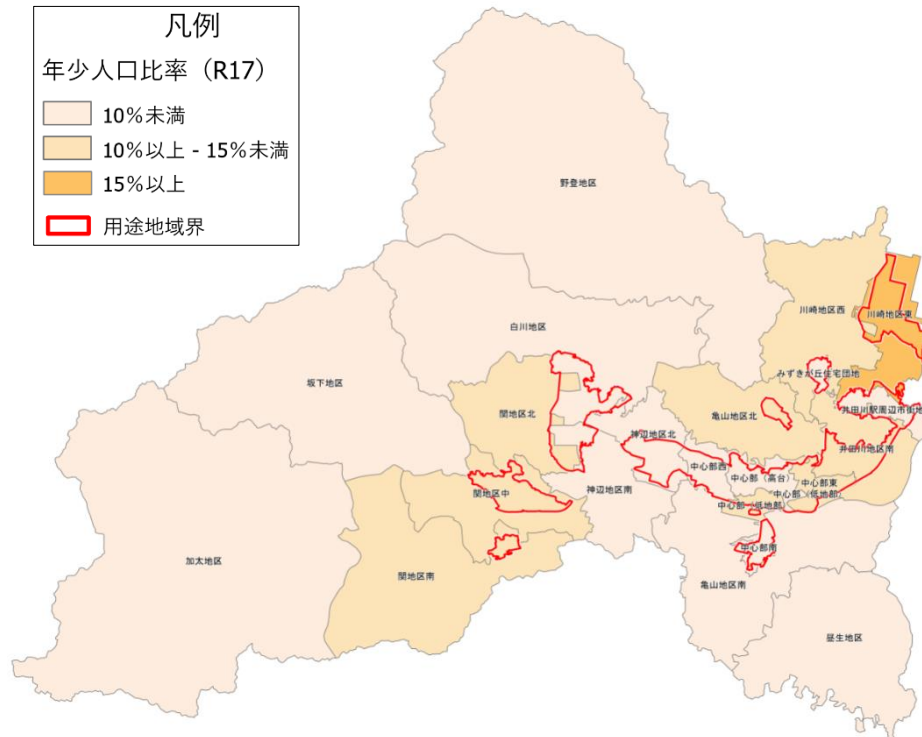
■ 2035（令和17）年 老年人口比率



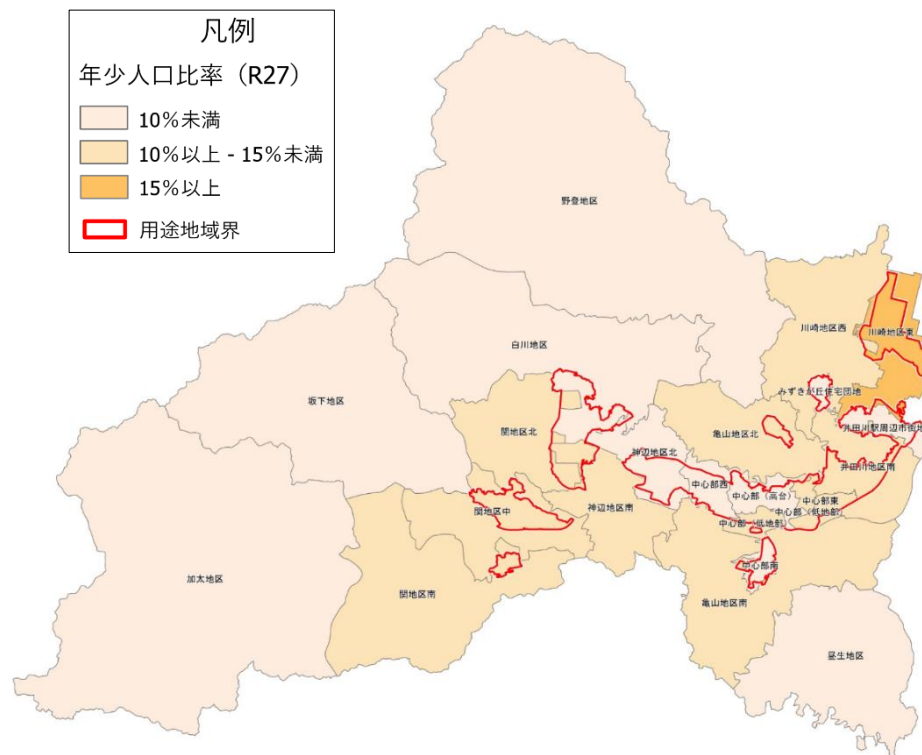
■ 2045（令和27）年 老年人口比率

### ③年少人口比率の変化

年少人口率は、2035（令和 17）年時点では川崎地区東を除いて全てが 15%未満となっています。一方、2045（令和 27）年には 10%以上の地区が増加しています。



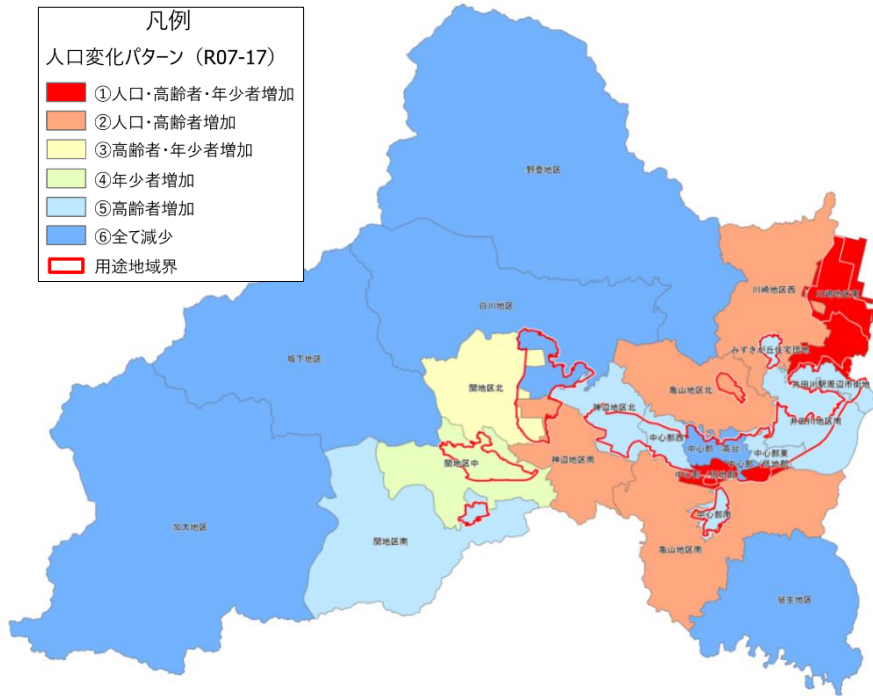
■ 2035（令和 17）年 年少人口比率



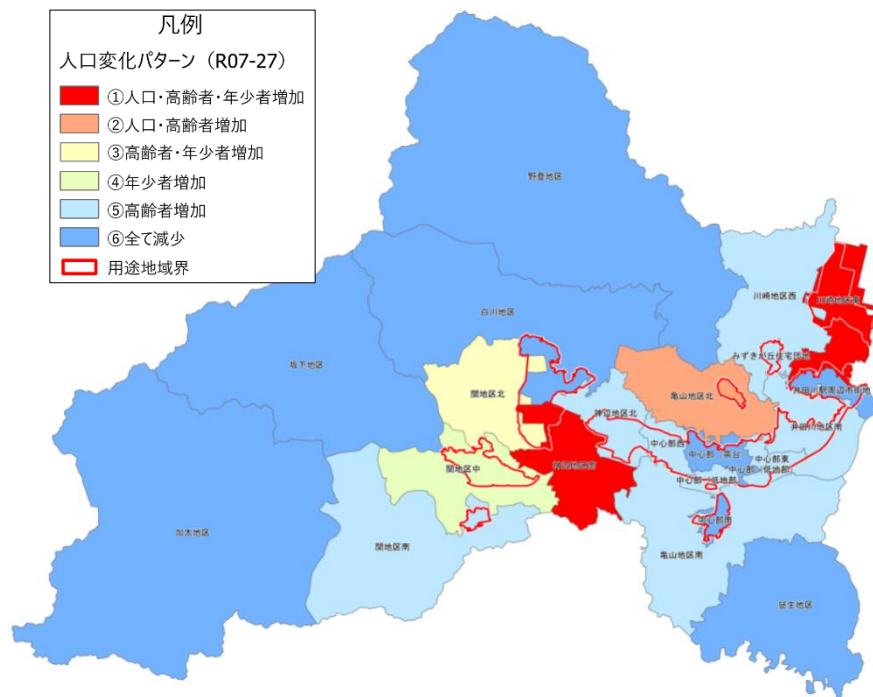
■ 2045（令和 27）年 年少人口比率

#### ④人口変化パターン

人口の変化を、総人口、老年人口（65歳以上）、年少人口（15歳未満）に分けてその変化を分析すると以下の図のとおりで、2025（令和7）年から2035（令和17）年の変化において総人口、老年人口、年少人口が全て減少する地区は濃い青の範囲で、地区全体での人口減少段階（少子高齢化段階は、総人口・年少人口が減少し、高齢者が増える段階：図の薄い青）とはいえ、この分類の中に亀山中心部が含まれています。また、薄い青の部分は、今後老年人口の増加が予想される地区で、その対策が必要となります。



■ 2025（令和7）年～2035（令和17）年における人口変化パターン



■ 2025（令和7）年～2045（令和27）年における人口変化パターン

## 工 将来世帯数の推計と空き家数予測

現状趨勢をベースに将来世帯数を地区別に分析すると、下表のとおりで、2025（令和7）年から2035（令和17）年の10年間で市全体759戸、2035（令和17）年から2045（令和27）年の10年間で1,174戸の空き家等が発生すると推計されます。（なお、空き家等を推計することは困難であることから、世帯数の減少数と空き家等発生が同数と設定し、空き家等の数を予測としています。）

地区別には、井田川駅周辺市街地の既存住宅団地の空き家等増加が顕著で、2035（令和17）年までの10年間で183戸、2035（令和17）年から2045（令和27）年の10年間で342戸と推計され、対策が求められます。

### ■将来世帯数の推計と空き家数予測

地区名	現況(2025(令和7)年10月1日現在)			2035(令和17)年10月1日推計値				2045(令和27)年10月1日推計値			
	A 人口 (人)	B 世帯当り 人員 【A/C】	C 世帯数	D 推計人口	E 推計世帯 当り 人員	F 世帯数 【D/E】	G 空家等 推計値 【C-F】	H 推計人口	I 推計世帯 当り 人員	J 世帯数 【H/I】	K 空家等 推計値 【F-J】
中心部（低地部）	1,707	2.02	843	1,745	1.91	915	-	1,669	1.78	939	-
中心部東	1,974	2.12	931	1,960	1.99	985	-	1,844	1.86	991	-
中心部西	2,059	1.94	1,061	1,843	1.81	1,018	43	1,589	1.67	952	66
中心部南	1,154	2.05	563	960	1.93	497	66	757	1.80	421	77
亀山地区北	4,167	2.27	1,833	4,241	2.10	2,020	-	4,270	1.97	2,167	-
亀山地区南	3,077	2.06	1,497	3,134	1.94	1,620	-	3,074	1.80	1,703	-
亀山地区計	16,574	2.10	7,885	16,032	1.97	8,143	178	15,016	1.84	8,154	249
昼生地区	1,401	2.07	678	1,126	1.95	579	99	827	1.81	456	123
井田川地区南	5,650	2.28	2,477	5,541	2.08	2,670	-	5,165	1.95	2,643	26
井田川駅周辺市街地	3,938	2.16	1,826	3,326	2.02	1,643	183	2,479	1.91	1,301	342
みずきが丘	2,493	3.20	779	2,046	2.72	753	26	1,791	2.48	722	31
井田川地区計	12,081	2.38	5,082	10,913	2.15	5,066	209	9,435	2.02	4,666	400
川崎地区東	4,065	2.25	1,807	5,346	2.08	2,574	-	6,878	1.96	3,517	-
川崎地区西	3,373	2.14	1,579	3,395	2.01	1,693	-	3,212	1.87	1,714	-
川崎地区計	7,438	2.20	3,386	8,741	2.05	4,267	-	10,090	1.93	5,231	-
野登地区	1,803	2.26	797	1,389	2.09	665	132	999	1.97	508	157
白川地区	685	2.24	306	545	2.07	264	42	405	1.95	208	56
神辺地区北	1,600	1.77	902	1,506	1.64	921	-	1,309	1.53	857	64
神辺地区南	1,308	2.02	649	1,325	1.90	698	-	1,324	1.77	748	-
神辺地区計	2,908	1.87	1,551	2,831	1.75	1,619	-	2,633	1.64	1,605	64
関地区中	1,979	2.01	987	2,005	1.87	1,070	-	2,006	1.73	1,158	-
関地区北	1,506	2.00	754	1,415	1.87	758	-	1,267	1.73	734	24
関地区南	1,719	2.14	803	1,633	2.01	813	-	1,474	1.88	785	28
関地区計	5,204	2.05	2,544	5,053	1.91	2,640	-	4,747	1.77	2,676	52
坂下地区	203	1.90	107	117	1.77	66	41	58	1.65	35	31
加太地区	820	2.13	385	655	2.00	328	57	532	1.87	285	43
合計	49,117	2.16	22,721	47,402	2.01	23,636	759	44,742	1.88	23,824	1,174

#### (4) 人口動向に関する課題

本市の人口動向のまとめ及び課題を整理すると以下のとおりです。

##### ○ 人口動向のまとめ

- 市内全体の人口は、2010（平成 22）年をピークに 2013（平成 25）年まで減少しましたが、その後は 5 万人弱の人口で推移し、2021（令和 3）年以降は緩やかな減少傾向を示しています。
- 本市の人口比率を年齢 3 区分別で見ると、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。
- 2015（平成 27）年から 2025（令和 7）年の人口増減率は、川崎地区東、井田川地区南で 15～20%の人口増加ですが、その中の居住誘導区域である井田川駅周辺市街地では、老年人口比率が 40%を超え、年少人口比率が 10%未満です。
- 2020（令和 2）年国勢調査の人口集中地区（DID）人口密度は 31.4 人/ha と低く、1960（昭和 35）年の人口集中地区（DID）人口密度 58.7 人/ha の 53%まで減少しています。また、用途地域全体でも人口密度は 28.5 人/ha となっており、人口の分散と世帯当たり人員の減少が顕著となっています。
- 将来推計によると、市北東部での人口増が継続する一方、川崎地区を除く用途地域では人口の減少が見込まれています。



##### ○ 人口動向における課題

###### ①人口減少下における都市の持続性の確保

本市の総人口は、2021（令和 3）年以降は緩やかな減少傾向にあり、今後も減少傾向が続くことが想定されることから、都市の持続性確保の観点から、将来の人口規模を考慮した適切な都市形成が必要です。

###### ②既成市街地や既存住宅団地における急激な人口減少や高齢化への対応

人口減少や高齢化が進行する市街地は、日常生活サービスの徒歩圏充足率が高く、都市基盤が整備されるなど居住環境の優れた地区であることから、これらの地区における人口減少や空き家の増加により都市の空洞化が発生することは、都市経営上重要な問題であることから、既成市街地の再生による人口誘導が必要です。

###### ③用途地域外等の市街化動向の強い地区への市街地拡散の進行抑制

市北東部を中心に用途地域外での市街地の拡散が進行していることから、今後の都市経営の観点から、市街地の拡散の抑制が求められます。

## 4. 災害リスクの現状と課題

### (1) 災害ハザードの種類

本市では、過去に鈴鹿川、安楽川、椋川が氾濫や土砂流出を繰り返していました。しかし、近年においては、治水・砂防対策の進行により、こうした河川での氾濫は少なくなりましたが、局所的な集中豪雨の増加等により住宅地等において内水被害が発生するなど、川の水が堤防から溢れ又は破堤して洪水が起こる外水氾濫から、住宅地等に降った雨が排水路等の処理能力を越え、住宅や道路等が浸水する内水氾濫へ被害が変化しています。

一方、土砂災害については、一部で履歴が確認されている他、市内には山地・丘陵地・段丘地・段丘崖といった斜面が広い範囲を占め、人家が接近する急傾斜地崩壊危険箇所も多く存在します。

また、北西部の山地部は、風化花崗岩の表層崩壊地が多数分布しており、潜在的に崩壊・土砂流出の危険性を持っている地域です。

本市域に存在する災害ハザードは以下のとおりです。

#### 【山地災害ハザード】

- ・山地災害危険地区（山腹崩壊）
- ・山地災害危険地区（崩壊土砂流出）
- ・土石流危険渓流
- ・地すべり危険箇所

#### 【土砂災害ハザード】

- ・土砂災害警戒区域
- ・土砂災害特別警戒区域
- ・土砂災害危険箇所
- ・急傾斜地崩壊危険区域
- ・急傾斜地崩壊危険箇所

#### 【水害ハザード】

- ・浸水想定区域

## (2) 過去の災害履歴

風水害及び地震災害の履歴は以下のとおりで、1974（昭和49）年の集中豪雨では、床上床下浸水935戸の大きな被害が記録されていますが、その後の浸水被害は2012（平成24）年までありません。

### ■市域に影響を及ぼした風水害

西 暦	和 暦・月	災害の要因	災 害 の 概 要
1660	万治3年7月	暴風雨	暴風雨による被害
1695	元禄8年5・8月	水害	洪水被害
1700	元禄13年	洪水	大水により太岡寺縄手堤決壊
1771	明和8年7月	水害	亀山領内水害で8人死亡
1779	安永8年7月	水害	領内水害で6,950石の被害
1782	天明2年6月	暴風雨	暴風雨で領内に9,595石の被害
1787	天明7年6月	暴風雨	領内に暴風雨
1788	天明8年5月	暴風雨	領内に水害
1798	寛政10年	大雨	領内に大雨
1802	享和2年6月	水害	領内に水害
1837	天保8年8月	暴風雨	暴風雨で西之丸東南隅櫓倒壊など被害多大
1913	大正2年10月	大洪水	大洪水で鈴鹿川堤防寸断、和田で1人溺死
1915	大正4年8月	台風	台風襲来(最大風速27.5m・雨量124.5mm)
1934	昭和9年9月	室戸台風	橋梁流出や田畑冠水等被害
1953	昭和28年9月	台風13号	堤防の決壊や田畑の冠水等被害
1959	昭和34年8月	台風7号	家屋全半壊18戸、浸水(床上169、床下256)
1959	昭和34年9月	伊勢湾台風	瞬間最大風速41.6m 雨量310.7mm 家屋全半壊238戸 床下浸水255他(災害救助法適用)
1961	昭和36年6月	集中豪雨	白鳥橋流出、家屋半壊3、床上浸水65他
1961	昭和36年9月	第2室戸台風	最大風速39m、雨量124m、家屋半壊19他
1971	昭和46年8月	台風23号	倒壊家屋3、床上浸水203他(災害救助法適用)
1971	昭和46年9月	台風29号	7時～16時30分雨量203mm他
1972	昭和47年7月	集中豪雨	道路、橋、農地などに被害
1972	昭和47年9月	台風20号	住家全半壊5、施設・農作物に被害
1974	昭和49年7月	集中豪雨	住家全半壊17、床上床下浸水935、田畑約110haが埋没流失500他(災害救助法適用)
1976	昭和51年9月	台風17号	7日間の降雨量562mm(4ヶ月分の雨量に相当)
1988	昭和63年8月	台風13号	山下橋流失、国道1号太岡寺地内でがけ崩れ
2012	平成24年9月	台風17号	市内で大きな被害、新椿世(床上浸水9、床下6)
2013	平成25年9月	台風18号	市内に土木被害及び農地被害等が発生、上加太地区で累計雨量403mmを観測
2014	平成26年8月	台風11号	台風の接近に伴い、8月9日17:20 県下全域に大雨特別警報が発令(10日:1715解除) 加太市場:累計雨量561mmを観測
2017	平成29年10月	台風21号	坂下地区:累計雨量328mm 浸水被害3件のほか住家および文化財被害等36件 道路法面崩落等29件のほか鉄道敷地内崖崩れ1件

出典：亀山市地域防災計画

■県内及び市域に影響を及ぼした主要な地震

西 暦	和 暦・月	地震名	規模 (M)
1498	明応7年9月	東海道全域	8.2~8.4
1605	慶長9年2月	慶長地震	7.9
1707	宝永4年10月	宝永地震	8.6
1854	安政1年7月	伊賀上野地震	7
1854	安政1年12月	安政東海地震	8.4
1891	明治24年10月	濃尾地震	8.0
1899	明治32年3月	紀伊大和地震	7.0
1944	昭和19年12月	東南海地震	7.9
1946	昭和21年12月	南海地震	8.0
1952	昭和27年7月	吉野地震	6.7
2004	平成16年9月	紀伊半島沖地震	7.4
2007	平成19年4月	三重県中部を震源とする地震	5.4

出典：亀山市地域防災計画

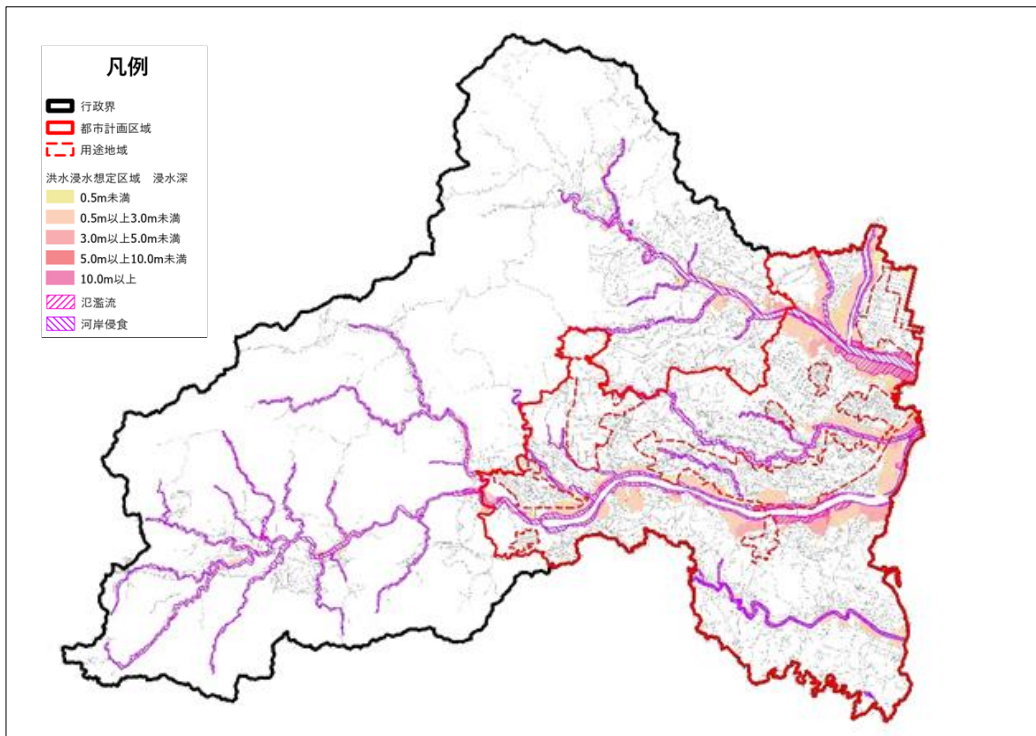
### (3) ハザードエリアの分布と災害リスク

#### ア 浸水想定区域

本市では、鈴鹿川、安楽川、椋川、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。

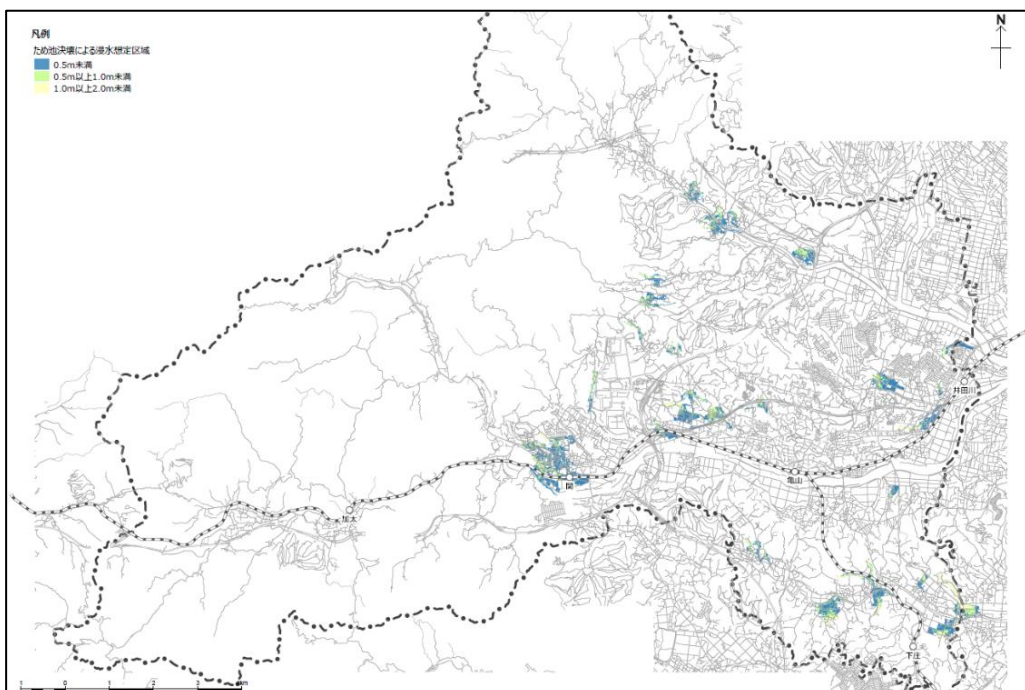
また、市内には多くの防災重点農業用ため池が存在しており、市街地では関地区などにおいて浸水想定区域が広く分布しています。

#### ■ 浸水想定区域（河川・想定最大規模）



参考文献：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）

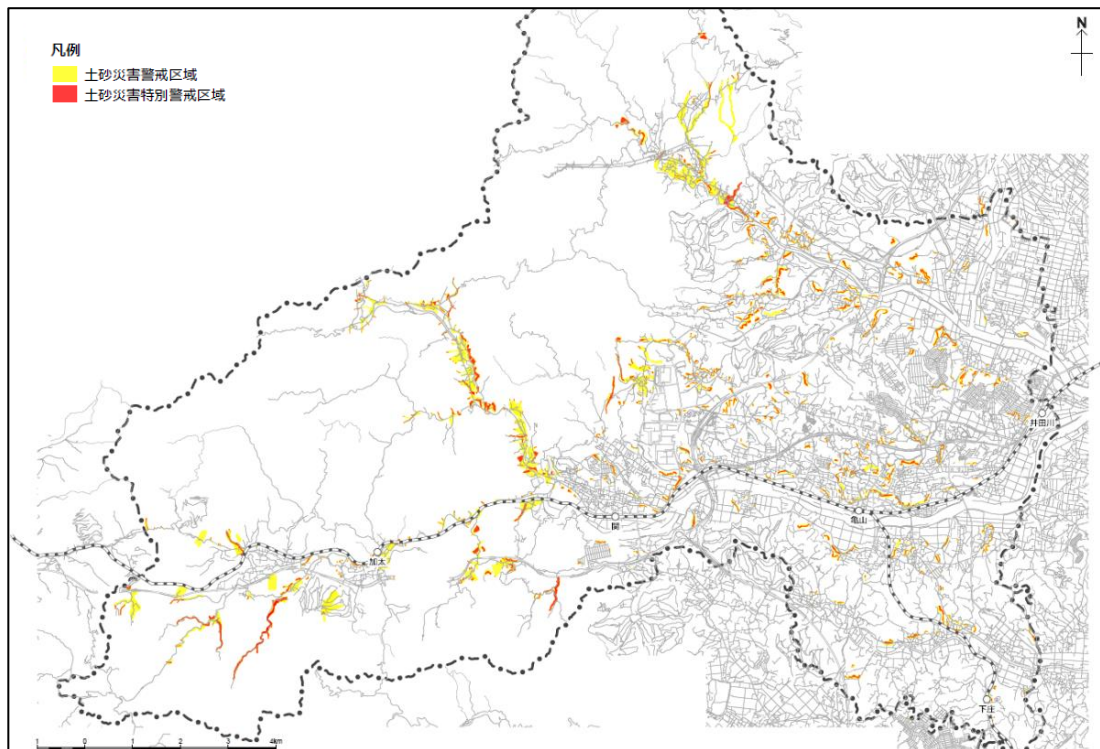


出典：亀山市ため池ハザードマップ（2021（令和3）年）

## 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



参考文献：国土数値情報（国土交通省）を基に作成（2022（令和4年））

#### (4) 災害リスクに関する課題

災害リスクに関する状況を整理すると以下のとおりです。

##### ○ 災害リスクの現状のまとめ

- 本市の災害ハザードとしては、洪水ハザード、土砂災害ハザード、ため池ハザード、地震ハザード等がありますが、このうち用途地域内に存在する災害ハザードは水防法に基づく浸水想定区域、土砂災害特別警戒区域及び土砂災害警戒区域、ため池による浸水想定区域及び内水による浸水想定区域です。
- 浸水想定区域は、市の中心部の商業施設や文化施設がある地区が指定されており、浸水深が3～5mの箇所もあるなど、堤防が決壊すれば非常に危険な状態になると想定されます。しかし、これらの地区は亀山駅隣接地であり、現在市の商業・業務の中心地区を形成しており、市街地の移転等による都市構造の変革は、多大な投資が必要となります。
- 河岸段丘状の地形に市街地が形成された特性より、市中心部にも多くの土砂災害特別警戒区域及び土砂災害警戒区域が存在しますが、その多くは法面保護等の施設整備がなされており、それら斜面緑地や急傾斜地は、都市マスタープランで保全する自然環境と位置付けられています。



##### ○ 災害リスクの現状における課題

###### ①市街地を災害から守る対策の実施

市街地において災害時に被災の危険性が高い地域が多く存在することから、2020（令和2）年9月に法等の改正（災害ハザードエリアを踏まえた防災まちづくりを推進するために、居住誘導区域は災害レッドゾーン（土砂災害特別警戒区域、地すべり防止区域、急傾斜地崩壊危険区域など）を原則除外することや居住誘導区域内の防災対策を盛り込んだ「防災指針」の作成を制度化）を踏まえた対応が求められます。

## 5. 財政と公的不動産の状況と課題

### (1) 主な財政指標の状況

#### ア 健全化判断比率

2009（平成21）年に施行された「地方公共団体の財政の健全化に関する法律」により、4つの健全化判断比率（①実質赤字比率、②連結実質赤字比率、③実質公債費比率、④将来負担比率）に、公営企業に区分される水道事業、下水道事業、病院事業などの資金不足比率を加え、公表することが求められています。

この指標に対する本市の財政の状況は以下のとおりで、国の定める基準をもとに健全化を判断すると、財政の健全化は確保されているといえます。

- ①実質赤字比率：実質赤字比率は▲3.44%となり、実質赤字は生じていません。
- ②連結実質赤字比率：連結実質赤字比率は▲25.56%となり、連結実質赤字は生じていません。
- ③実質公債費比率：実質公債費比率は3.1%で、早期財政健全化基準である25.0%に対しては余裕のある比率です。
- ④将来負担比率：将来負担比率は▲32.3%となり、将来負担比率は生じていません。
- ⑤資金不足比率：本市においては、地方公営企業法適用企業として「水道事業会計」、「工業用水道事業会計」、「下水道事業会計」、「病院事業会計」が算定対象となっていますが、全会計とも資金不足はありません。

#### ■ 2024（令和6）年度決算に基づく健全化判断比率等

指標	亀山市の状況		国が定める基準（令和6年度）	
	令和6年度	令和5年度	早期財政健全化基準※1	財政再生基準※2
実質赤字比率	- (▲3.44%)	- (▲4.61%)	12.87%	20.00%
連結実質赤字比率	- (▲25.56%)	- (▲27.02%)	17.87%	30.00%
実質公債費比率 (単年度実質公債費比率)	3.1% (2.86882%)	3.0% (2.94184%)	25.00%	35.00%
将来負担比率	- (▲32.3%)	- (▲57.5%)	350.00%	
資金不足比率	全会計 資金不足なし	全会計 資金不足なし	20.00%	

出典：2024（令和6）年度決算の概要【財務課】

※1 財政状況が悪化した状況において、自主的かつ計画的にその財政の健全化を図る基準

なお、公営企業の資金不足比率については、経営健全化基準

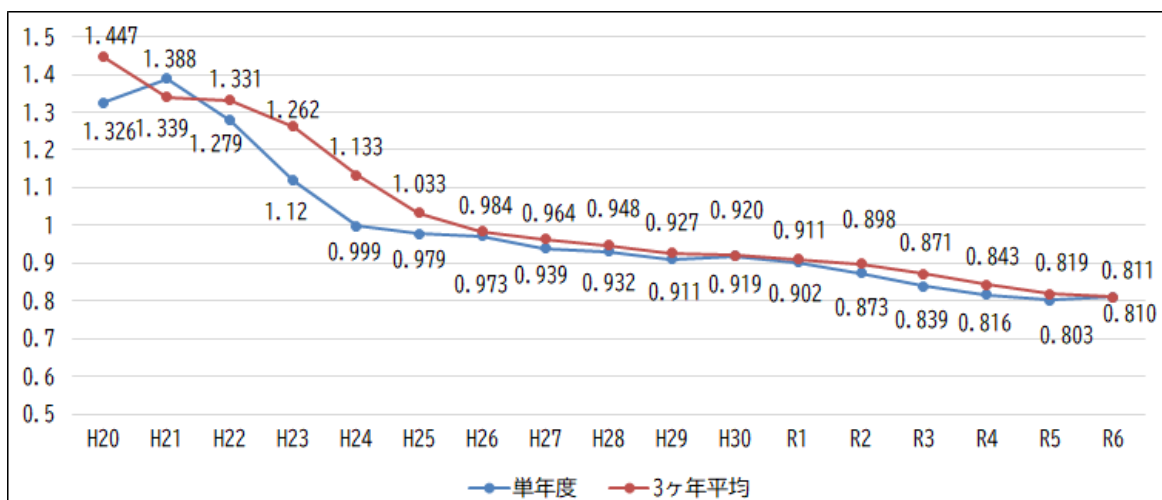
※2 財政状況の著しい悪化により、自主的な財政の健全化を図ることが困難な状況において、計画的にその財政の健全化を図る基準。

※「-」は、当該比率が生じていない（赤字が生じていない）ことを示す

## イ 財政力指数

財政力指数は、地方公共団体の財政力を示すものであり、一般財源の必要額に対し、市税等の一般財源収入額がどの程度確保されているかを表す指標です。単年度の財政力指数が「1」を超えると普通交付税の不交付団体となり標準的な水準以上の行政を行うことができます。

本市においては、2005（平成 17）年度から 2010（平成 22）年度までの 6 年間は普通交付税の不交付団体でありましたが、市税収入の減少等により、2011（平成 23）年度から交付団体に移行しています。



出典：財務課調べ

## ウ 経常収支比率

経常収支比率は、「経常的に収入された一般財源」が「経常的経費」にどのくらい充当されているか、その割合を示したもので、財政構造の弾力性を示す指標であり、比率が低いほど弾力性が大きいことを示しています。一般的には 80%を超えるとその地方公共団体は、弾力性を失いつつあると言われていますが、本市では 2010（平成 22）年度から 80%を超えています。

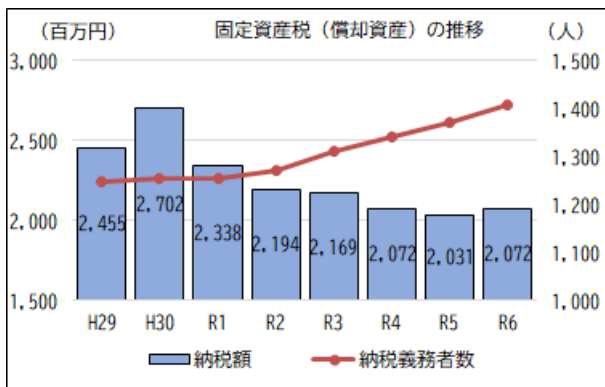
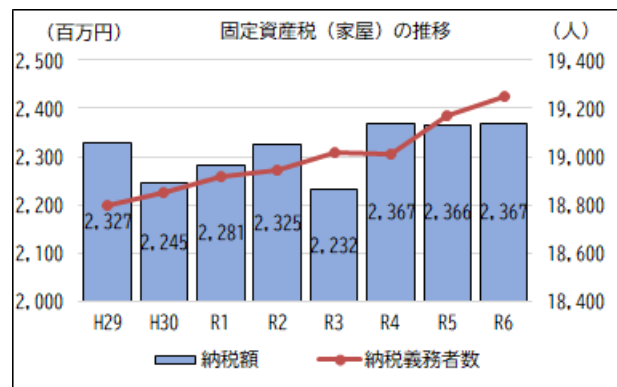
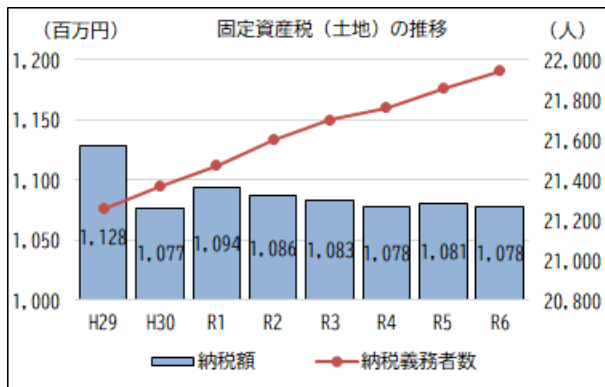
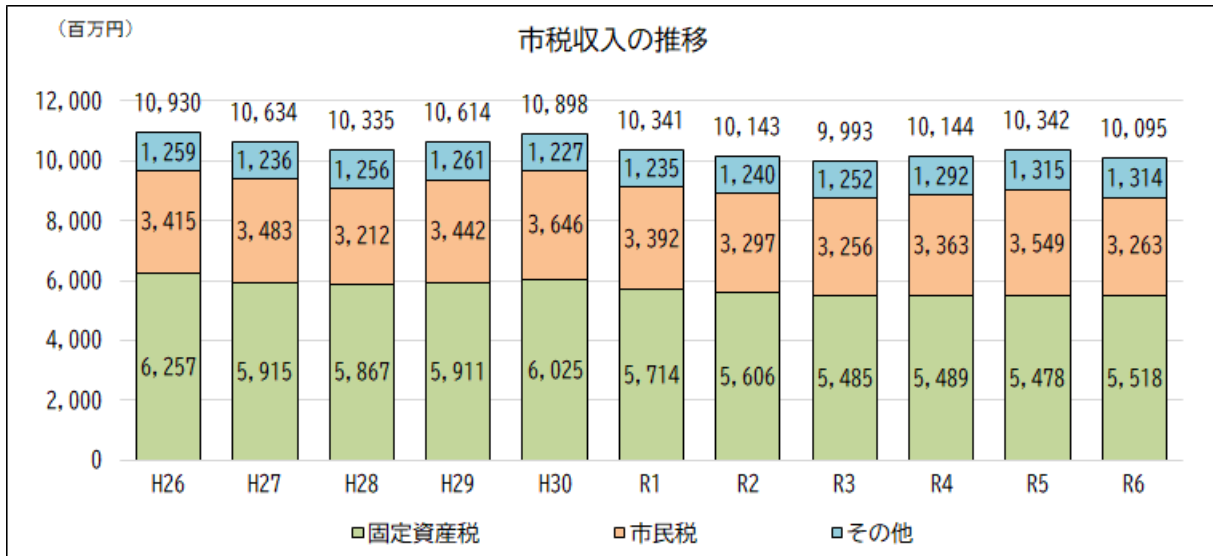


出典：財務課調べ

## (2) 財政の状況と将来見通し

市税の推移をみると下記のグラフのとおりで、過去 10 年間はほぼ一定で 100 億円程度で推移し、市民税、固定資産税、その他の内訳についても大きく変化はありません。固定資産税の内訳をみると、土地、償却資産は減少傾向にあり、家屋は年度によりばらつきがみられます。

亀山市中期財政見通し（令和 8 年度～令和 11 年度）では、市税、普通交付税について、国の中長期的な展望等を踏まえると、歳入の一定の増額が見込まれる状況にあり、財政構造改革骨太方針 2024 に掲げる数値目標「令和 11 年度末財政調整基金残高：25 億円以上」を達成できると見込まれています。

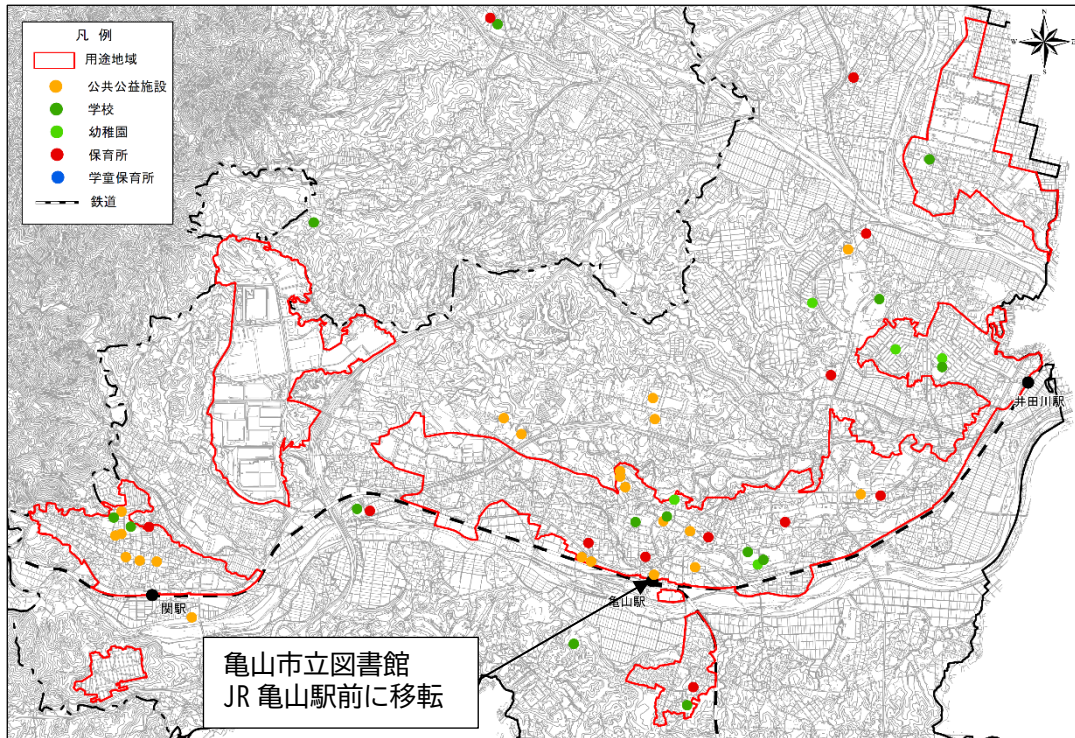


出典：税務課調べ

### (3) 公的不動産の状況

#### ア 公共施設の配置状況

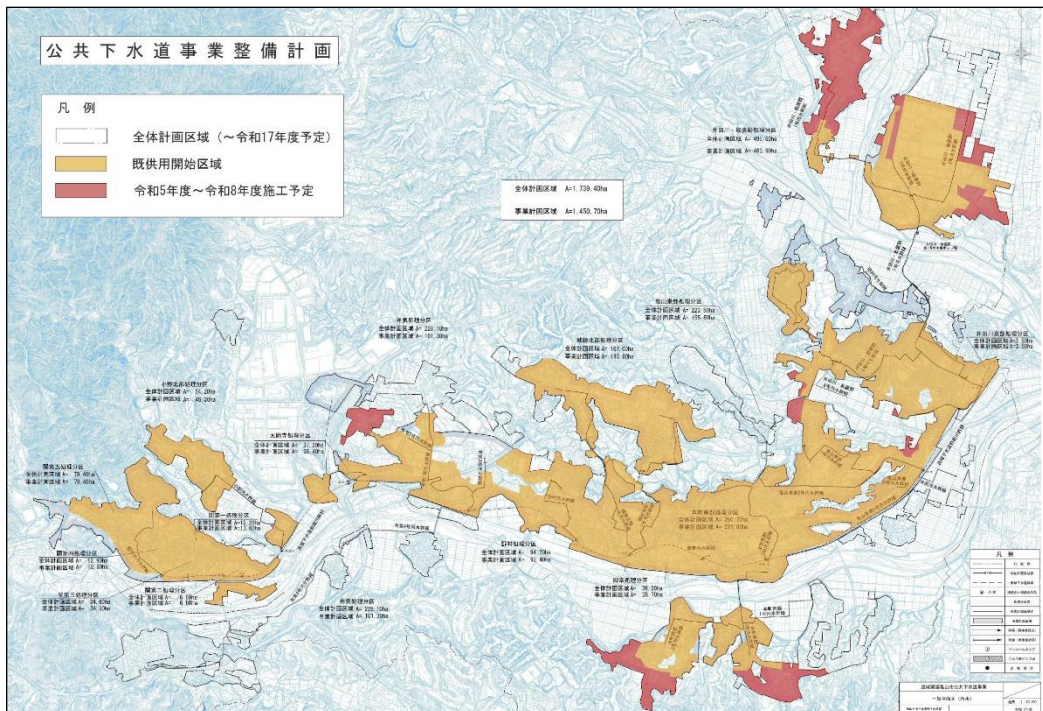
本市の公共施設の配置状況は下図のとおりで、用途地域内の亀山中心部や関宿周辺に多く配置されています。



■ 公共施設の配置状況(2024 (令和6年) 現況)

#### イ 公共下水道の計画状況

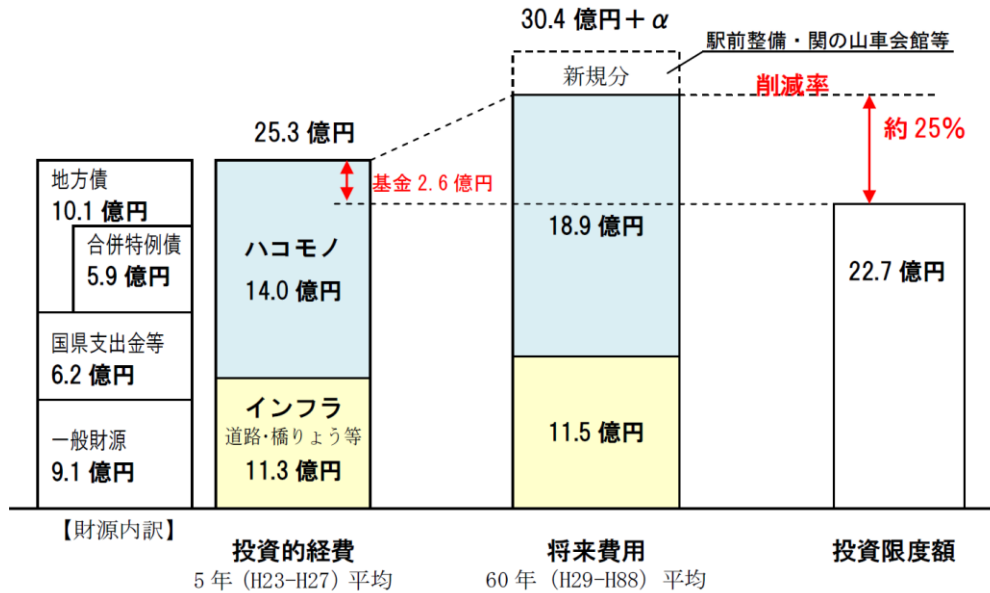
公共下水道は、用途地域を中心とした市街地に計画され、用途地域内はおおむね供用している状況で、2024 (令和6) 年度末の公共下水道普及率は 64.1%となっています。



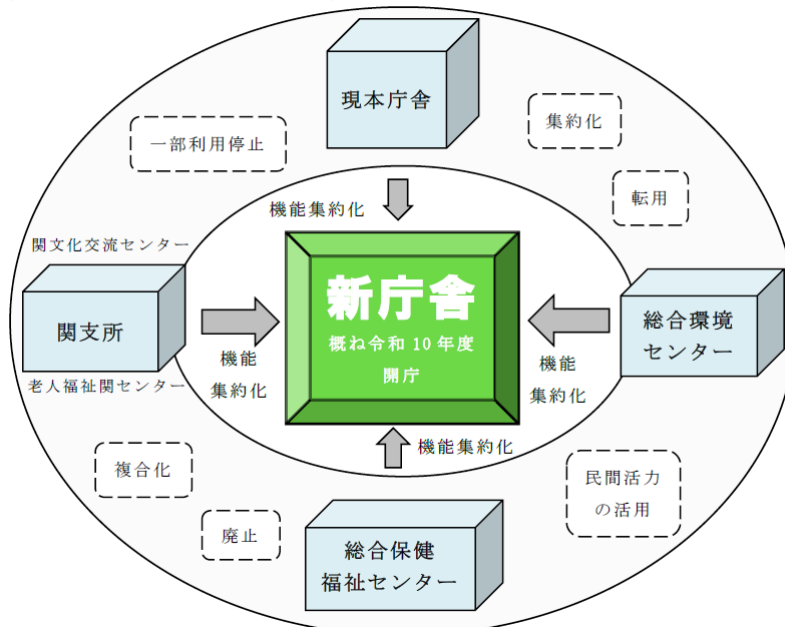
■ 流域関連亀山市公共下水道の計画及び供用区域 (2023 (令和5) 年4月1日現在)

## ウ 公共施設の維持・更新費用

亀山市公共施設等総合管理計画（令和4年11月一部改訂）では、将来費用の試算額 30.4 億円／年に対し、投資的経費の過去5年の実績は平均 25.3 億円／年です。また、投資に当たり 2.6 億円／年の基金を取り崩しており、将来に投資できる財源は 22.7 億円／年です。このため、60 年間で約 25%の総量削減が必要となります。



### 『新庁舎整備』に伴う再編



出典：亀山市公共施設等総合管理計画（令和4年11月一部改訂）

#### (4) 財政と公的不動産に関する課題

財政と公的不動産の分野における状況は以下のとおりです。

##### ○ 財政と公的不動産の状況のまとめ

- 現在の財政状況は、国の健全化判断比率では良好ですが、地方公共団体の財政力を示す財政力指数は減少傾向にあり、2011（平成 23）年度から交付団体に移行しています。また、経常収支比率は、財政構造の弾力性を失いつつあると言われる 80%を 2010（平成 22）年度から超えています。
- 市税収入は、過去 10 年間はほぼ一定で 100 億円程度で推移し、市民税、固定資産税、その他の内訳についても大きく変化はありませんが、固定資産税の土地、償却資産は減少傾向にあります。
- 亀山市中期財政見通し（令和 8 年度～令和 11 年度）では、市税、普通交付税について、国の中長期的な展望等を踏まえると、歳入の一定の増額が見込まれる状況にあり、財政調整基金残高は 2029（令和 11）年度末で 25 億円以上となると見込まれています。
- 亀山市公共施設等総合管理計画（令和 4 年 11 月一部改訂）では、60 年間で約 25%の総量削減が必要と予想されています。
- 今後、公共施設の配置で最も大きな変化が生じるものは『新庁舎整備』で、公共施設の最適な再編につながるものです。



##### ○ 財政と公的不動産に関する課題

###### ① 良好な都市形成に向けた都市の価値の向上

土地の価格については全ての地区で下落はしていますが、その率は緩やかになり、直近では上昇に転じた地区もあります。しかし、市中心部の御幸地区では下落が大きく、県内の各市町及び北勢地域の地価最高値平均値がどちらも上昇する中、本市の地価最高値は、59,700 円から 51,000 円に下落しています。

この地価の下落が税収に大きく影響を与えており、今後も同様の傾向が続くことで、今後必要となる都市機能の向上や市民の利便性確保などへの財源確保が困難となることから、都市の価値向上のための取組が必要です。

###### ② 将来の都市形成と連携した公的不動産の適正化

市の公共施設は、旧亀山市及び旧関町の各中心地域に多く立地していますが、2035（令和 17）年にコンクリート造の耐用年数である建築後 50 年を経過する施設の延床面積が、全公共施設延床面積の約 45%となる一方、維持管理・更新費の増大により財源確保が非常に難しい状況となることから、都市形成と一体となった既存の公的不動産の有効活用や統廃合等が必要です。特に、新庁舎整備に伴い、将来の都市形成と連携した公共施設の最適な再編が求められます。

## 6. 都市形成の課題

### (1) 都市の部門別課題の整理

現状分析「(1) 都市の概況から (5) 財政と公的不動産の状況」までにおいて整理した都市における部門別の課題は、以下のとおりです。

#### (1) 都市の概況

- 用途地域外への市街地拡散の抑制
- 都市経営を意識した拠点性向上や既存都市基盤を活用した都市の形成

#### (2) 交通の現状

- 自動車に依存した都市機能の改善
- 基幹公共交通である鉄道の有効活用と移動手段の確保

#### (3) 人口の動向

- 人口減少下における都市の持続性の確保
- 既成市街地や既存住宅団地における急激な人口減少や高齢化への対応
- 用途地域外等の市街化動向の強い地区への市街地拡散の進行抑制

#### (4) 災害リスクの現状

- 市街地を災害から守る対策の実施

#### (5) 財政と公的不動産の状況

- 良好な都市形成に向けた都市の価値の向上
- 将来の都市形成と連携した公的不動産の適正化

## (2) 都市形成の課題

都市の特徴や他計画の将来展望、都市に関する課題等を踏まえ、都市形成の課題を以下のとおり整理します。

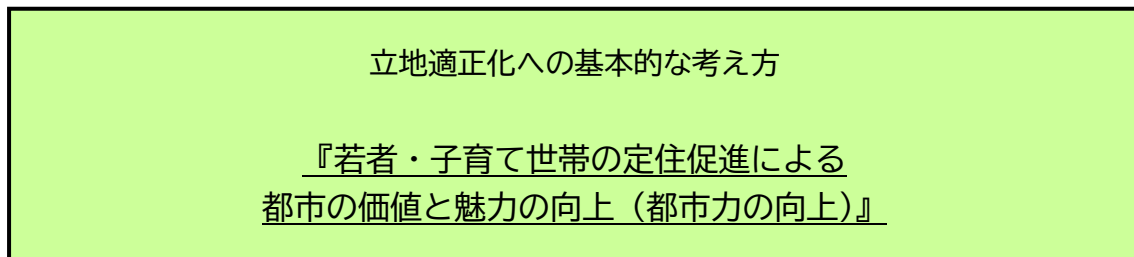
- ① 企業立地や子育て世帯の流入等が、商業や市街地の活性化に十分に寄与していない状況の改善が必要
- ② 市街地整備により JR 亀山駅周辺でのにぎわいの創出は図られたものの、土地価格への十分な反映には至っておらず、固定資産税等は横ばいに推移していることから、今後更新時期を迎える都市機能の適正配置やエリアの魅力向上による拠点性向上、既存都市基盤を活用した都市形成が都市経営上重要
- ③ 将来の人口規模や市街地形成の歴史、現況都市機能施設の配置状況等に配慮した、人口誘導及び都市形成が必要
- ④ 都市基盤が脆弱な用途地域外の人口増加が進むことで、市民全体に対する日常サービスの利便性が低下するとともに、自動車に依存した都市構造が更に進行することから、市街地拡散の制御による適正な都市形成が必要
- ⑤ 都市基盤が整備された市街地や歴史的に重要な既成市街地において人口減少が顕著であり、市街地再生による中心部の都市機能及び人口誘導が都市形成上必要
- ⑥ 移動困難者の移動手段の確保や市の財政への負担軽減等のため、基幹公共交通である鉄道の有効活用と地域公共交通の再構築により、都市と公共交通が連携した都市構造の実現が必要
- ⑦ 市街地において風水害等による被災の危険性が高い地域が多く存在することから、市街地を災害から守る対策が必要

## 第5章 基本的な方針

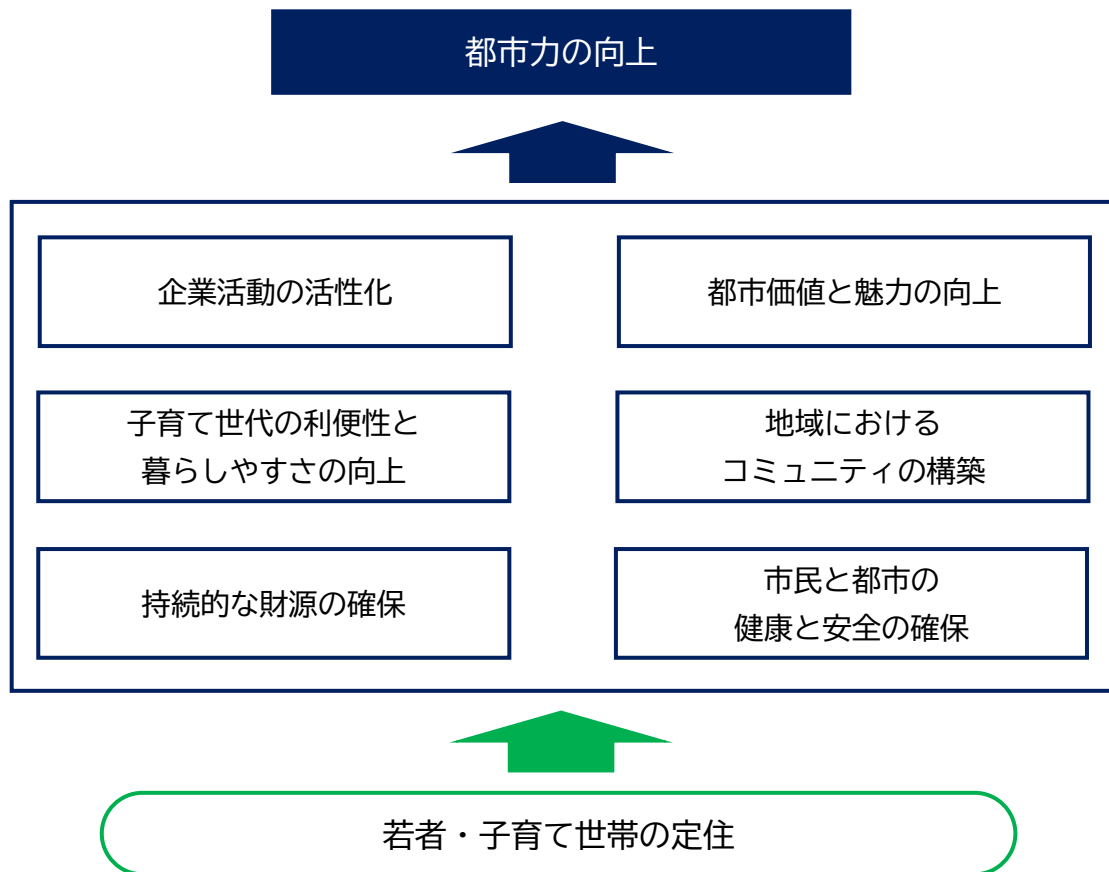
### 1. 立地適正化への方向性

立地適正化計画では、交通の要衝としての強みと内陸工業都市としての企業立地を都市の活性化につなげるため、本市の都市形成の課題を明らかにし、その課題を解決するとともに、特に若者・子育て世帯の定住促進を図るべく、今後の都市形成の考え方を立地適正化への方向性として示すものです。

立地適正化への方向性は、企業立地のポテンシャルと子育て世帯の流入を都市の活力につなげるため、『若者・子育て世帯の定住促進による都市の価値と魅力の向上』を基本に、鉄道駅を中心とした既成市街地への都市機能及び居住の誘導等を効率的・効果的に進めることで、本市の「都市力」の向上を図りコンパクトなまちづくりを実現するものとします。



□都市力向上のイメージ



## 2. 目指すべき都市の骨格構造

目指すべき都市の骨格構造は、都市マスタープランが都市機能の集約化による拠点形成と市内及び近隣する市との多様なネットワークが構築された都市づくりを目指していることから、都市マスタープランの将来都市構造とします。それを要約すると、以下のとおりです。

### ■都市づくりの基本理念と都市づくりの目標

#### 【都市づくりの基本理念】

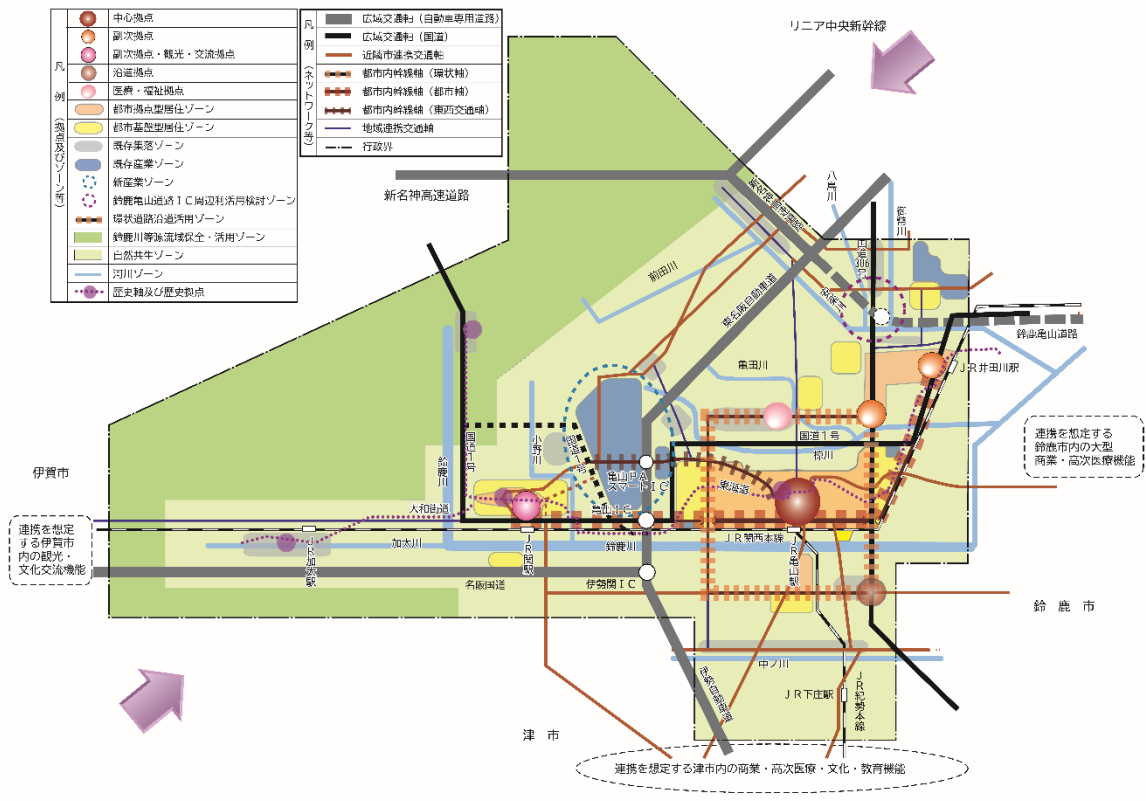
## 暮らしやすさと都市活力を未来につなぐ 持続可能な都市づくり

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。

#### 【都市づくりの目標】

- 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 2：都市の成長を生む土地利用の促進
- 目標 3：近隣市とのつながりの確保
- 目標 4：都市の安全性の向上
- 目標 5：都市の魅力の継承



■ 将来都市構造図

### 3. 誘導方針

亀山市人口ビジョン（令和8年3月改訂）では、おおむね20年後の2045（令和27）年の将来人口の見通しをおおむね46,200人としており、その総人口確保を目指すものとしています。

この将来人口の見通しにおける人口確保のため、第3期亀山市まち・ひと・しごと創生総合戦略では4つの基本目標を掲げており、この基本目標と立地適正化への基本的な考え方から、以下の誘導方針を示し、若者や子育て世帯の定住促進に向けた居住誘導や都市機能誘導を進めます。

#### ■第3期亀山市まち・ひと・しごと創生総合戦略における基本目標

基本目標Ⅰ：安心して働き、暮らせる生活環境の創出  
基本目標Ⅱ：地域資源の活用と地域経済の活性化  
基本目標Ⅲ：移住・定住の促進と多様な連携の推進  
基本目標Ⅳ：デジタル技術を活用した行政サービスの充実

#### ■立地適正化への基本的な考え方

『若者・子育て世帯の定住促進による都市の価値と魅力の向上（都市力の向上）』

#### 誘導方針

##### 【方針1】 JR 亀山駅を中心とした中心拠点の強化

JR 亀山駅、JR 関駅、JR 井田川駅といった都市拠点を中心に、地域の特性を生かした都市拠点の機能の充実・確保を図るとともに、亀山駅周辺地区においては市域全体の中心拠点として拠点性の強化を図ります。

##### 【方針2】 鉄道駅を中心とした既成市街地への都市機能及び人口誘導によるコンパクトなまちづくり

既存の都市基盤や都市機能を生かし、鉄道駅を中心とした既成市街地への都市機能や人口の誘導を行うことで、コンパクトで日常サービス等の利便性の高いまちづくりを推進します。

##### 【方針3】 鉄道等の広域交通網を中心とした交通拠点性の強化による都市の活力向上

将来にわたり利便性が高く持続可能な都市を形成するため、鉄道等の広域交通網を中心とした交通拠点性を更に強化するとともに、都市と公共交通が連携した都市構造の実現により、都市の活力の向上を図ります。

##### 【方針4】 歴史的風致や都市環境に配慮した都市空間の形成

都市の歴史的背景や市街地配置状況、さらには、地形特性など、本市の歴史的風致や都市環境などに配慮した適正な都市機能及び居住の誘導により、魅力的な都市空間の形成を図ります。

##### 【方針5】 安全な居住環境確保に向けた都市の安全性向上

土砂災害や河川災害などの災害リスクに対する都市の防災力を向上させるとともに、災害リスクに対応した居住等の誘導を図ります。

都市の特徴  
市街地の概要と土地利用の変遷

- 将来展望のキーワード
- ・ バランスの取れた年齢構成で人口を安定化
  - ・ 地域幸福度を高め、住み、働きたいと思えるまち
  - ・ 魅力的で活力ある地域づくり
  - ・ 街道文化と魅力ある景観の保全・創出
  - ・ 子育て支援、子育て交流
  - ・ 健康都市

1. 都市の部門別課題
- (1) 都市の概況に関する課題
- ①用途地域外への市街地拡散の抑制
  - ②都市経営を意識した拠点性向上や既存都市基盤を活用した都市の形成
- (2) 交通に関する課題
- ①自動車に依存した都市構造の改善
  - ②基幹公共交通である鉄道の有効活用と移動手段の確保
- (3) 人口動向に関する課題
- ①人口減少下における都市の持続性の確保
  - ②既成市街地や既存住宅団地における急激な人口減少や高齢化への対応
  - ③用途地域外等の市街化動向の強い地区への市街地拡散の進行抑制
- (4) 災害リスクに関する課題
- ①市街地を災害から守る対策の実施
- (5) 財政と公的不動産に関する課題
- ①良好な都市形成に向けた都市の価値の向上
  - ②将来の都市形成と連携した公的不動産の適正化

2. 都市形成の課題
- ①企業立地や子育て世帯の流入等が、商業や市街地の活性化に十分に寄与していない状況の改善が必要
  - ②市街地整備により JR 亀山駅周辺でのにぎわいの創出は図られたものの、土地価格への十分な反映には至っておらず、固定資産税等は横ばいに推移、今後更新時期を迎える都市機能の適正配置による拠点性向上、既存都市基盤を活用した都市形成が都市経営上重要
  - ③将来の人口規模や市街地形成の歴史、現況都市機能施設の配置状況等に配慮した、人口誘導及び都市形成が必要
  - ④都市基盤が脆弱な用途地域外の人口増加が進むことで、市民全体に対する日常サービスの利便性が低下するとともに、自動車に依存した都市構造が更に進行することから、市街地拡散の制御による適正な都市形成が必要
  - ⑤都市基盤が整備された市街地や歴史的に重要な既成市街地において人口減少が顕著であり、市街地再生による中心部の都市機能及び人口誘導が都市形成上必要
  - ⑥移動困難者の移動手段の確保や市の財政への負担軽減等のため、基幹公共交通である鉄道の有効活用と地域公共交通の再構築により、都市と公共交通が連携した都市構造の実現が必要
  - ⑦市街地において風水害等による被災の危険性が高い地域が多く存在することから、市街地を災害から守る対策が必要

都市  
マスタープランの  
将来都市構造の実現

+

総合戦略における  
目標人口の確保  
(人口の安定化等)

3. 立地適正化  
への方向性

立地適正化への  
基本的な考え方

若者・子育て世帯の  
定住促進による都市  
の価値と  
魅力の向上  
(都市力の向上)

誘導方針

【方針1】  
JR 亀山駅を中心とした  
中心拠点の強化

【方針2】  
鉄道駅を中心とした既  
成市街地への都市機能  
及び人口誘導によるコ  
ンパクトなまちづくり

【方針3】  
鉄道等の広域交通網を  
中心とした交通拠点性  
の強化による都市の活  
力向上

【方針4】  
歴史的風致や都市環境  
に配慮した都市空間の  
形成

【方針5】  
安全な居住環境確保に  
向けた都市の安全性向  
上

【都市力の向上】

## 第6章 居住誘導区域

### 1. 居住誘導区域とは

居住誘導区域は、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、日常生活サービス機能や公共交通が持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域です。

このため、居住誘導区域は、都市全体における人口や土地利用、交通や財政の現状及び将来の見通しを勘案しつつ、居住誘導区域内外にわたる良好な居住環境を確保し、地域における公共投資や公共公益施設の維持運営などの都市経営が効率的に行われるよう定めるべきであるとされています。

法及び都市計画運用指針に定められた居住誘導区域の考え方を整理すると以下のとおりです。

#### ■誘導区域に含めてはならない区域（都市再生特別措置法関係）※本市関連部分抜粋

根拠	区域
都市再生特別措置法第81条第19項	<ul style="list-style-type: none"> <li>建築基準法第39条第1項に規定する災害危険区域のうち、同条第2項の規定に基づく条例により住居の用に供する建築物の建築が禁止されている区域</li> </ul>
都市再生特別措置法施行令第30条	<ul style="list-style-type: none"> <li>農業振興地域の整備に関する法律第8条第2項第1号に規定する農用地区域、農地法第5条第2項第1号口に掲げる農地や採草放牧地の区域</li> <li>自然公園法第20条第1項に規定する特別地域 森林法第25条又は第25条の2の規定により指定された保安林の区域</li> <li>自然環境保全法第14条第1項に規定する原生自然環境保全地域、同法第25条第1項に規定する特別地区</li> <li>急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律第3条第1項に規定する急傾斜地崩壊危険区域</li> <li>地すべり等防止法第3条第1項に規定する地すべり防止区域 ※地すべり防止区域、急傾斜地崩壊危険区域については災害防止のための措置が講じられている区域を除く</li> <li>土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律第9条第1項に規定する土砂災害特別警戒区域</li> </ul>

#### ■居住誘導区域に含まないこととすべき区域（都市計画運用指針）※本市関連部分抜粋

根拠	区域
都市計画運用指針	<ul style="list-style-type: none"> <li>○原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき区域 →災害危険区域（建築基準法第39条第1項に規定する災害危険区域のうち、同条第2項の規定に基づく条例により住居の用に供する建築物の建築が禁止されている区域を除く）</li> <li>○原則として、災害リスク、警戒避難体制の整備状況、災害を防止し、又は軽減するための施設の整備状況や整備の見込み等を総合的に勘案し、居住を誘導することが適当ではないと判断される場合は、原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき区域 →土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律第6条第1項に規定する土砂災害警戒区域 →水防法第14条第1項に規定する浸水想定区域 →土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律第4条第1項に規定する基礎調査及びその他の調査結果等により判明した災害の発生のおそれのある区域</li> </ul>

## 2. 居住誘導区域の指定方針

本市は、都市の部門別課題や都市形成の課題等で整理したように、用途地域外への市街地の拡散、用途地域内の既成市街地や歴史的市街地を中心とした人口の減少、土地価格の低下による税収の伸び悩みがみられ、『都市力』が著しく低下することが懸念されることから、これらの課題を解消し都市マスタープランに示した将来都市構造を実現することが、持続可能な都市形成（『都市力』の向上）にとって必要不可欠です。

そこで、都市の分析等から見える立地適正化への方向性及び誘導方針をもとに、居住誘導区域指定の目標及び具体的指定位置について以下のように設定します。

その指定方針を図に示すと、次ページの図のとおりです。

### ■居住誘導区域指定の目標

#### 【目標1】都市の拠点性強化による魅力向上：既存都市機能集積地の強化

都市の拠点性が低い都市構造が土地取引や土地価格の低下等につながり、都市価値の低下を招いていることから、現在の集客施設集積地の魅力向上に加え、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を図ることで、都市の価値を向上させるとともに、その周辺への居住を誘導します。

【指定位置】大規模商業施設（売場面積1万㎡以上）や各種飲食店、文化会館等の集客施設集積地から半径800m<sup>\*</sup>圏域

※「都市構造の評価に関するハンドブック」（2014（平成26）年8月：国土交通省）における徒歩圏

#### 【目標2】歴史文化とにぎわいの融合した都市形成：歴史的市街地の維持・継承

本市の市街地は、旧宿場町や旧城下町を中心に整備され、この都市の基本構造が現在まで引き継がれています。この歴史的まちなみと市街地が一体となった都市構造を維持し、都市の中心部として再生するため、歴史的まちなみを中心に居住を誘導し、歴史文化とにぎわいが融合した都市形成を推進します。

【指定位置】関宿重要伝統的建造物群保存地区、亀山宿及び亀山城下町地区

#### 【目標3】都市の拡散防止と既成市街地の再生：既成市街地や井田川地区住宅団地の再生

インフラ等が整備された市街地や住宅団地であるみどり町・みずほ台では、現状のまま推移すると今後人口が減少するとともに、老年人口比率の更なる上昇や空き家の発生が予想されます。このため、既存のインフラ等が整備された既成市街地や既存住宅団地の再生を中心とした都市の活性化に向けた居住の誘導を促進します。

【指定位置】JR 亀山駅周辺の既成市街地・JR 関駅周辺の既成市街地・JR 井田川駅周辺の既成市街地（みどり町、みずほ台の住宅団地）及びそれらと一体的な住宅開発地

【目標4】基幹公共交通である鉄道の有効活用による交通ネットワークの形成：鉄道駅の有効活用

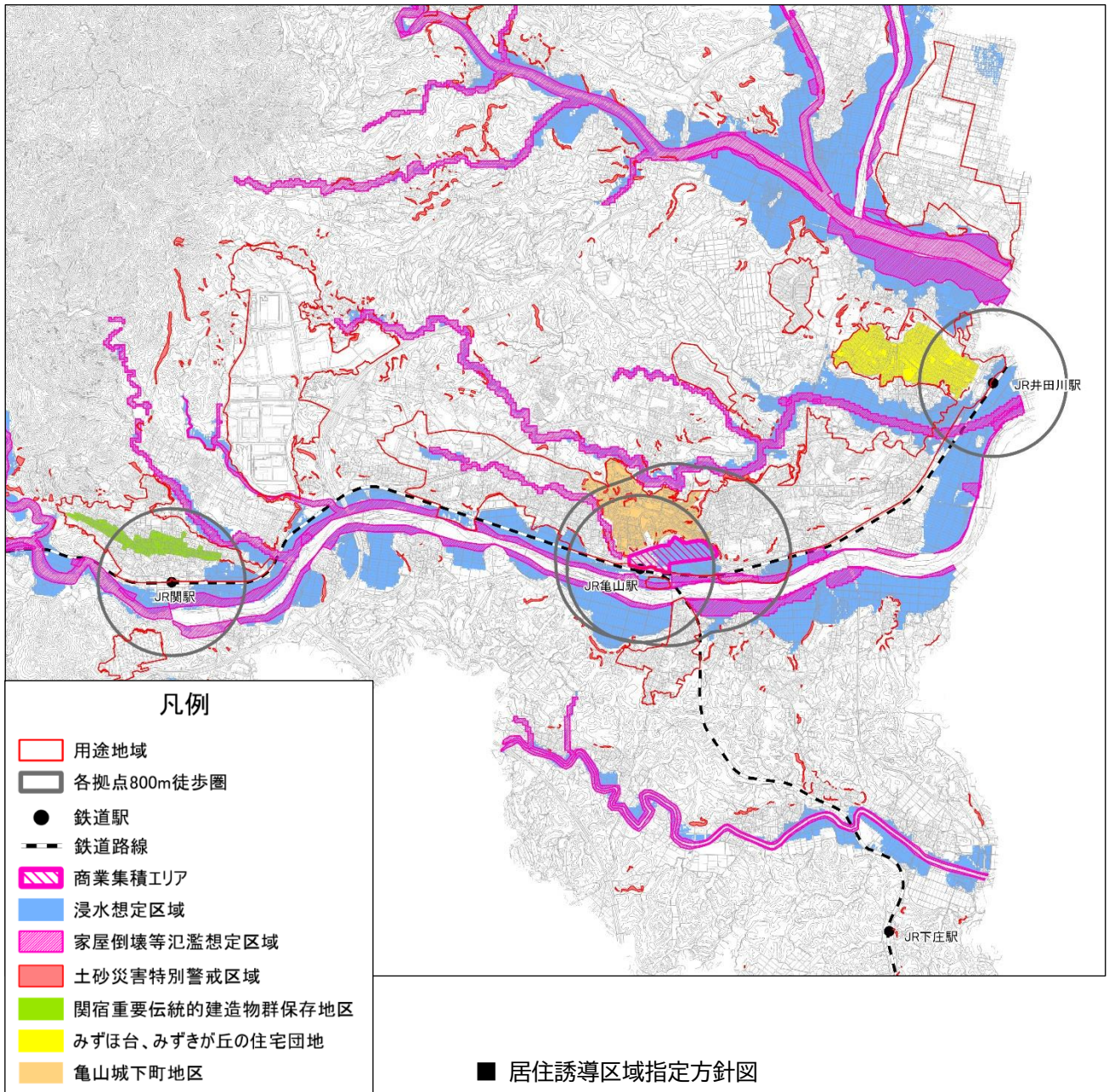
今後増加が予想される移動困難者や学生・就業者の移動手段の確保及び環境への配慮、さらには、市の財政への負担の軽減等を目指し、基幹公共交通である鉄道を有効に活用した交通ネットワークの確保を図るとともに、自動車に過度に依存しない都市構造を実現するため、鉄道駅周辺市街地への居住誘導を進めます。

【指定位置】 JR 亀山駅、JR 関駅、JR 井田川駅から半径 800m（目標3と同じ）圏域

【目標5】市街地における災害リスクの低減：浸水想定区域、土砂災害警戒区域等への対応

目標1～4の目標の指定位置において災害リスクが想定される地区は、市街地を災害から守る対策を積極的に行います。なお、土砂災害特別警戒区域等の災害レトリゾンは、居住誘導区域から除外します。

【対象地区】 JR 亀山駅・JR 関駅・JR 井田川駅周辺の低地部、亀山宿及び亀山城下町地区



### 3. エリアの設定

居住誘導区域の指定方針に基づき、都市マスタープランにおける都市拠点型居住ゾーンである JR 亀山駅、JR 関駅、JR 井田川駅を中心とした亀山中央、関、井田川の3つの居住誘導区域を選定します。なお、具体的な居住誘導区域の範囲は以下のとおりです。

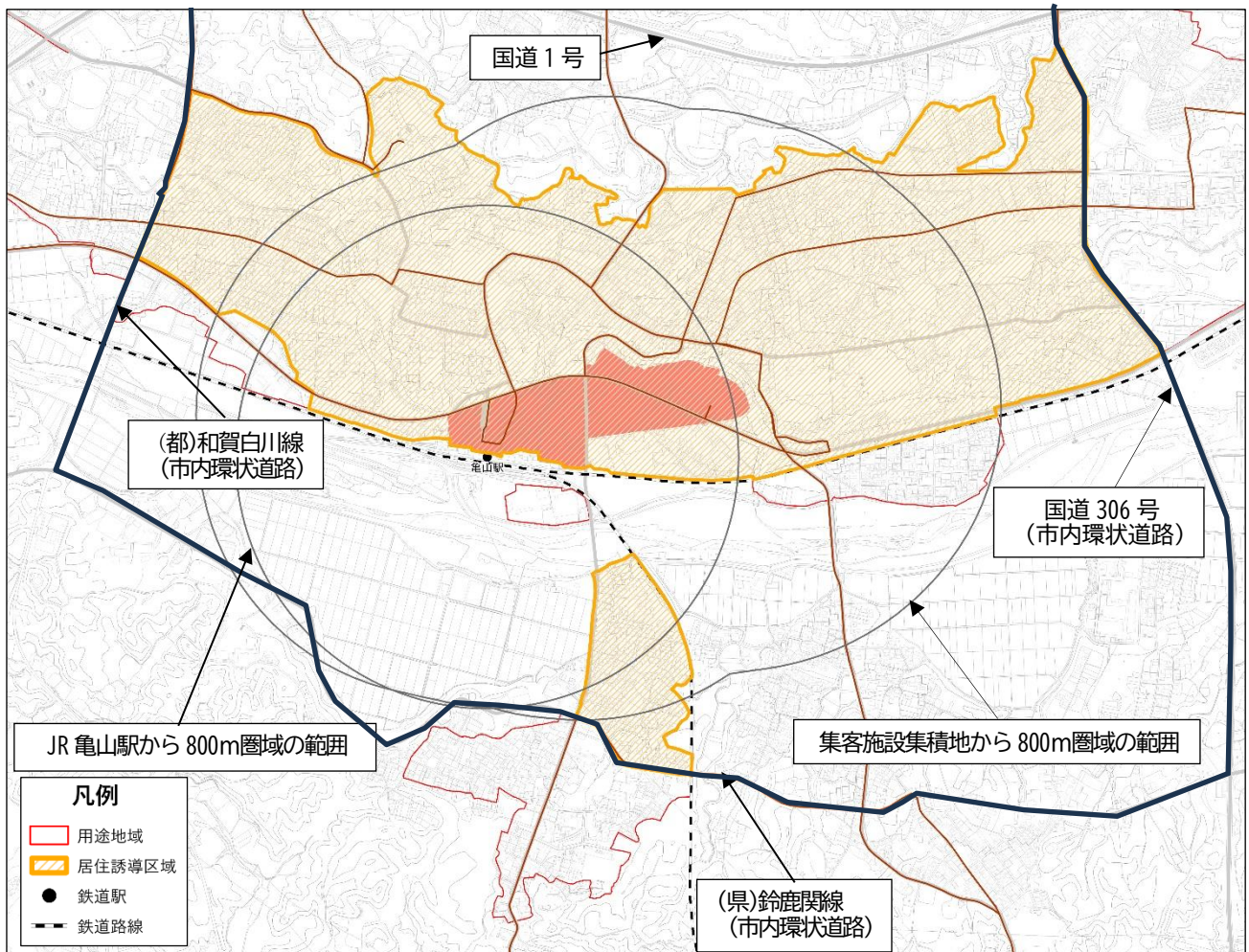
また、居住誘導区域への居住誘導は、今後市全体において人口減少が見込まれる中、シティプロモーション等の施策により、市外から市内への居住者を中心に誘導するものです。

#### (1) 亀山中央居住誘導区域

この区域の指定位置は、目標1に該当する「集客施設集積地から半径800m圏域」、目標2に該当する「亀山宿及び亀山城下町地区」、目標3に該当する「JR 亀山駅周辺の既成市街地」及び目標4に該当する「JR 亀山駅より半径800m圏域」です。

これらを図化すると下図に示すとおりとなり、その範囲は一体性の観点から都市内幹線網である市内環状道路内を前提に、用途地域指定範囲を亀山中央居住誘導区域とします。

ただし、災害リスクの分布状況に基づき、目標5に該当する区域西側の旧国道1号沿道の一部及び JR 関西本線南側の南鹿島地区を居住誘導区域外とします。



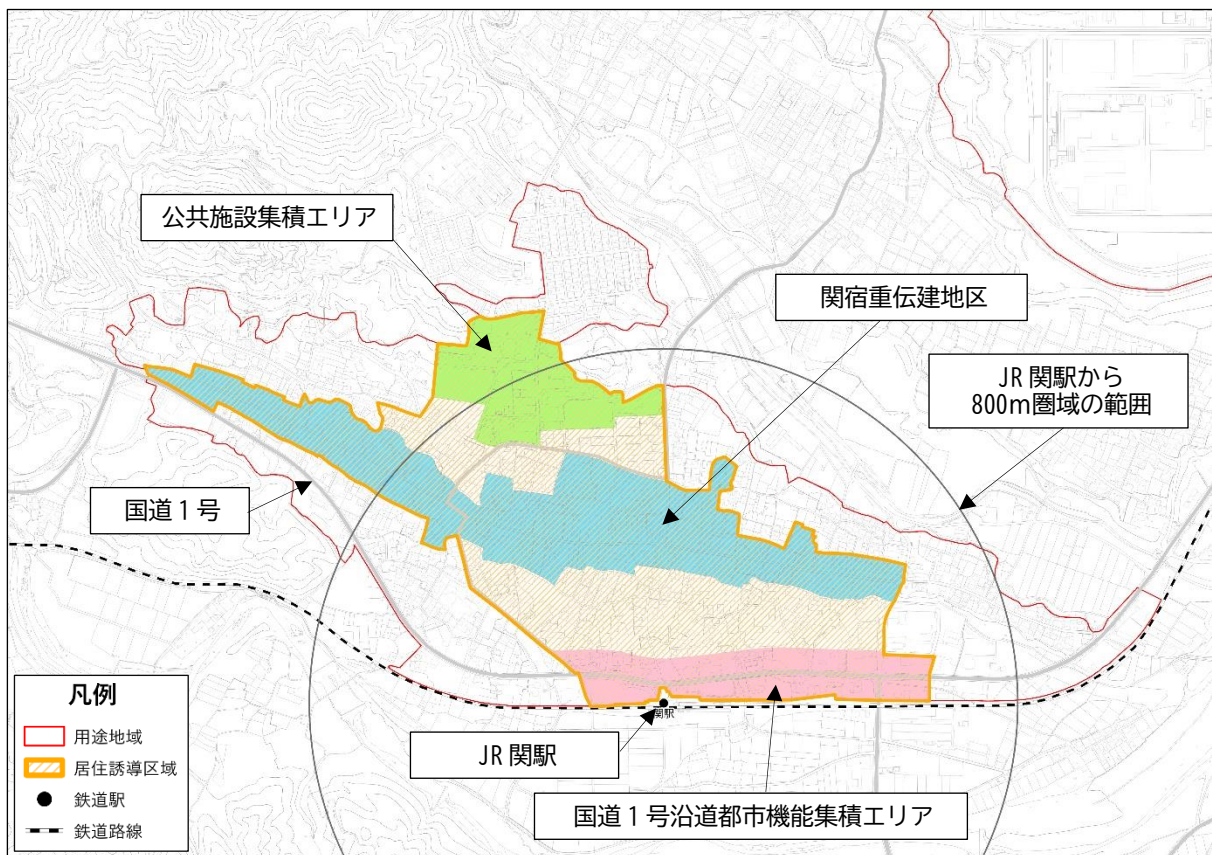
■ 亀山中央居住誘導区域図

## (2) 関居住誘導区域

この区域の指定位置は、目標2に該当する「関宿重要伝統的建造物群保存地区」、目標3に該当する「JR 関駅周辺の既成市街地」及び目標4に該当する「JR 関駅より半径 800m圏域」です。これらを図化すると下図に示すとおりです。

JR 関駅周辺の市街地は、都市マスタープランの土地利用の方針において「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。」としています。

このため、現況用途地域を全て居住誘導区域とするのではなく、関宿重要伝統的建造物群保存地区と都市機能が集積する JR 関駅前の国道 1 号沿道都市機能集積エリア、関支所、関小学校、関中学校等の公共施設集積エリア及びその間の範囲を関居住誘導区域とします。



■ 関居住誘導区域図

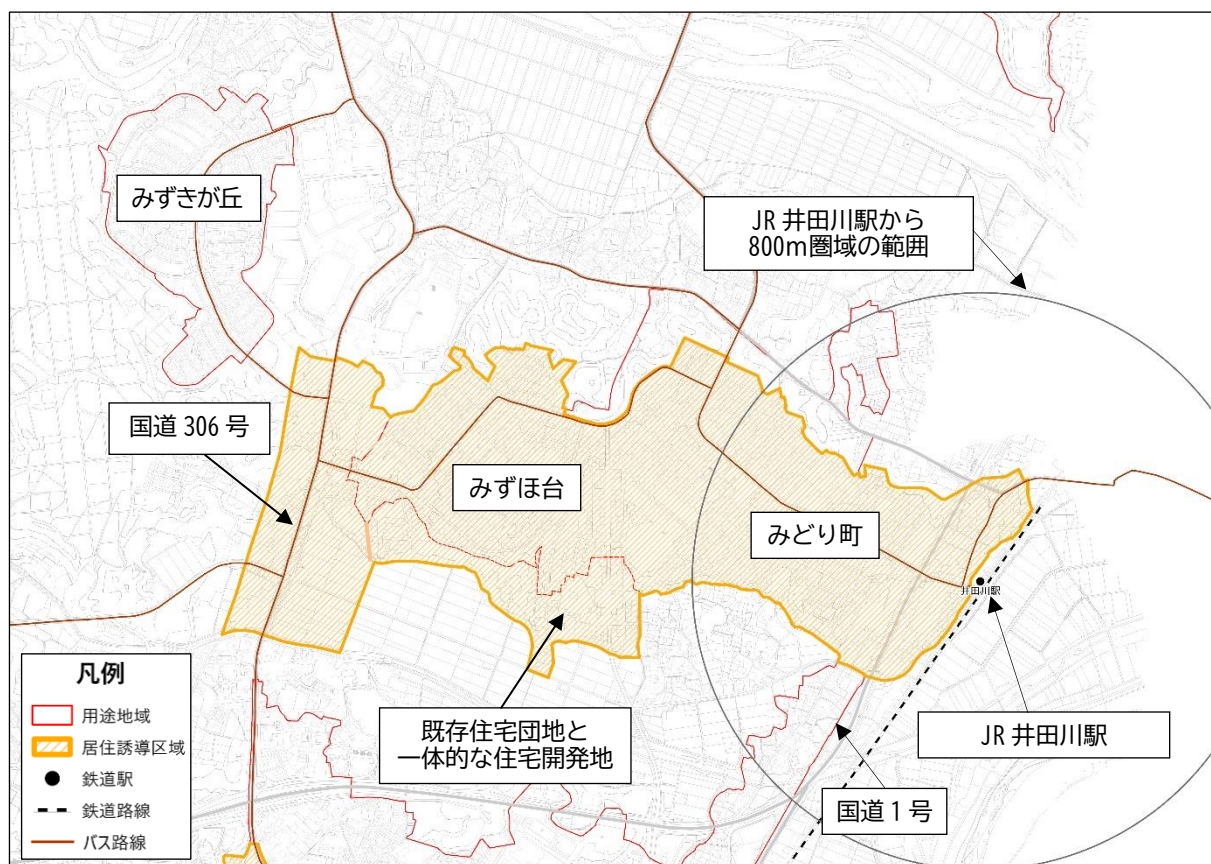
### (3) 井田川居住誘導区域

この区域の指定位置は、目標3に該当する「JR井田川駅周辺の既成市街地（みどり町、みずほ台の住宅団地）及びそれらと一体的な住宅開発地」、目標4に該当する「JR井田川駅より半径800m圏域」です。

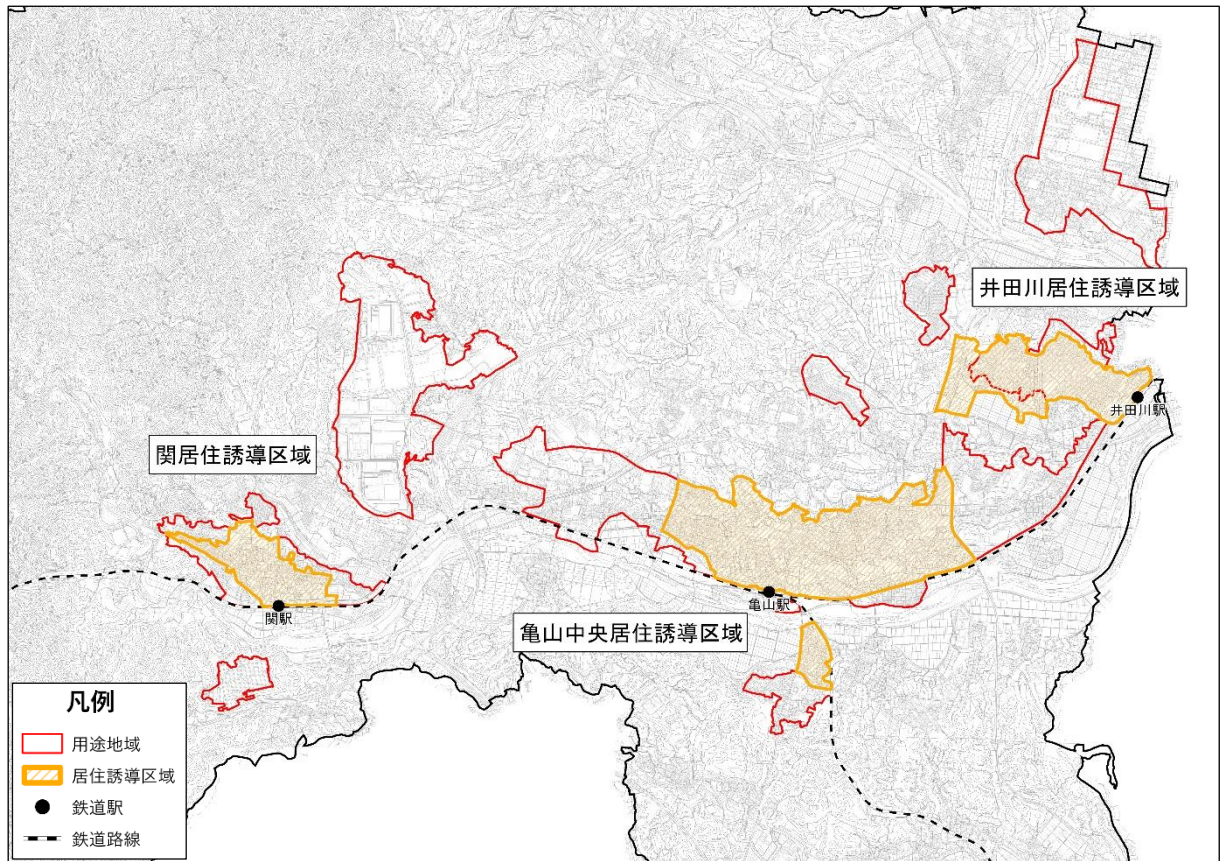
これらを図化すると下図に示すとおりです。JR井田川駅周辺の既成市街地は、居住環境が整備された地域ですが、現状趨勢による推計では、今後一層の高齢化や人口減少が見込まれることに伴い、新たな空き家の発生が想定されます。こうした状況は高齢化率の高いみどり町の団地から始まると予測されますが、みずほ台についても同様の状況を迎えると想定されるため、両団地を含むJR井田川駅周辺の用途地域全体の範囲を井田川居住誘導区域とし、居住誘導を図ることで都市再生を進めます。

なお、住宅団地の両側には国道1号と国道306号という幹線道路があり、井田川駅とつながるバス路線が位置しているとともに、沿道に都市機能施設の集積がみられるため、これらの地域も住宅団地と一体のものとして居住誘導区域に加えるほか、国道306号沿道は現在用途地域の指定がなされていませんが、今後の用途地域指定に配慮して区域設定（沿道は100mとし、開発予定地も含めて指定）を行います。

また、既存住宅団地の南側では、既成市街地（みどり町、みずほ台の住宅団地）と連坦し、それらと一体的な住宅開発が行われており、既成市街地と同様に良好な居住環境を有していることから既成市街地と一体的に居住誘導を図る区域として、居住誘導区域に設定します。



■ 居住誘導区域全体図



## 4. 居住を誘導する施策

居住誘導区域内に居住を誘導するため、法で定められている届出制度の運用のほか、各種誘導施策の検討を位置付けています。

立地適正化計画は長期的な視点で緩やかな誘導を図るものであることから、既存施策の継続性を踏まえつつ、次の方向性により居住誘導施策を見直します。

### 【誘導施策の見直しの方向性】

- ・ 誘導区域内の魅力向上に向けた施策の充実
- ・ 空家対策と連携した居住誘導の更なる推進
- ・ 居住誘導区域の安全確保に向けた取組の推進

### 【当初計画における居住誘導施策】

#### ■国の支援を受けて実施を検討する施策

- ・ 駅などの公共交通拠点を含めた歩行空間の拡充とバリアフリー化の促進
- ・ 端末交通から鉄道への乗り換えの利便性の向上のため交通結節点整備
- ・ 居住誘導区域内における公共交通の利便性向上

#### ■本市が実施を検討する施策

##### イ. 市街地への居住供給の促進施策

- ・ 市街地再開発の促進
- ・ 土地利用の活性化

##### ロ. 市民向け施策

- ・ 住まいの相談体制の強化
- ・ 居住誘導区域内住宅取得支援
- ・ 住宅地の確保
- ・ 空き地・空き家活用促進支援
- ・ 狭あい道路改善支援

##### ハ. 事業者向け施策

- ・ 宅地開発への支援
- ・ 優良建築物等整備事業等への支援

##### ニ. 魅力あるまちなか居住環境の創出

- ・ 市街地における景観形成のルール（都市デザイン）づくり
- ・ 日常生活利便施設の誘致
- ・ バス交通の確保
- ・ 子育て支援サービスの充実や良好な教育環境の確保

##### 災害リスクの低減施策

## 第7章 都市機能誘導区域と誘導施設

### 1. 都市機能誘導区域と誘導施設とは

指市機能誘導区域は、居住誘導区域内に設定されるものであり、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供が図られるよう定める区域です。なお、誘導施設がない場合は、都市機能誘導区域は定められません。

法に定められた都市機能誘導区域の考え方を整理すると以下のとおりです。

#### ■法において定められた都市機能誘導区域の考え方

- 居住誘導区域との関係
  - ・居住誘導区域の中に都市機能誘導区域を設定する。
- 都市機能誘導区域の範囲
  - ・一定程度の都市機能が充実している範囲で、かつ、徒歩や自転車等によりそれらの間が容易に移動できる範囲で定めることが考えられる。
- 都市機能誘導区域を定めることが考えられる区域
  - ・鉄道駅に近い業務、商業などが集積する地域等、都市機能が一定程度充実している区域
  - ・周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等
  - ・都市の拠点となるべき区域

また、誘導施設は、都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき都市機能増進施設※を設定するもので、都市計画運用指針では当該区域及び都市全体における現在の年齢別の人口構成や将来の人口推計、施設の充足状況や配置を勘案し、必要な施設を定めることが望ましいとされています。

※都市機能増進施設とは、居住者の共同の福祉や利便性の向上を図るために必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するものをいいます。

誘導施設として定めることが想定される施設及び都市機能誘導区域における届出の対象となる行為は以下のとおりです。

#### ■誘導施設として定めることが想定される施設

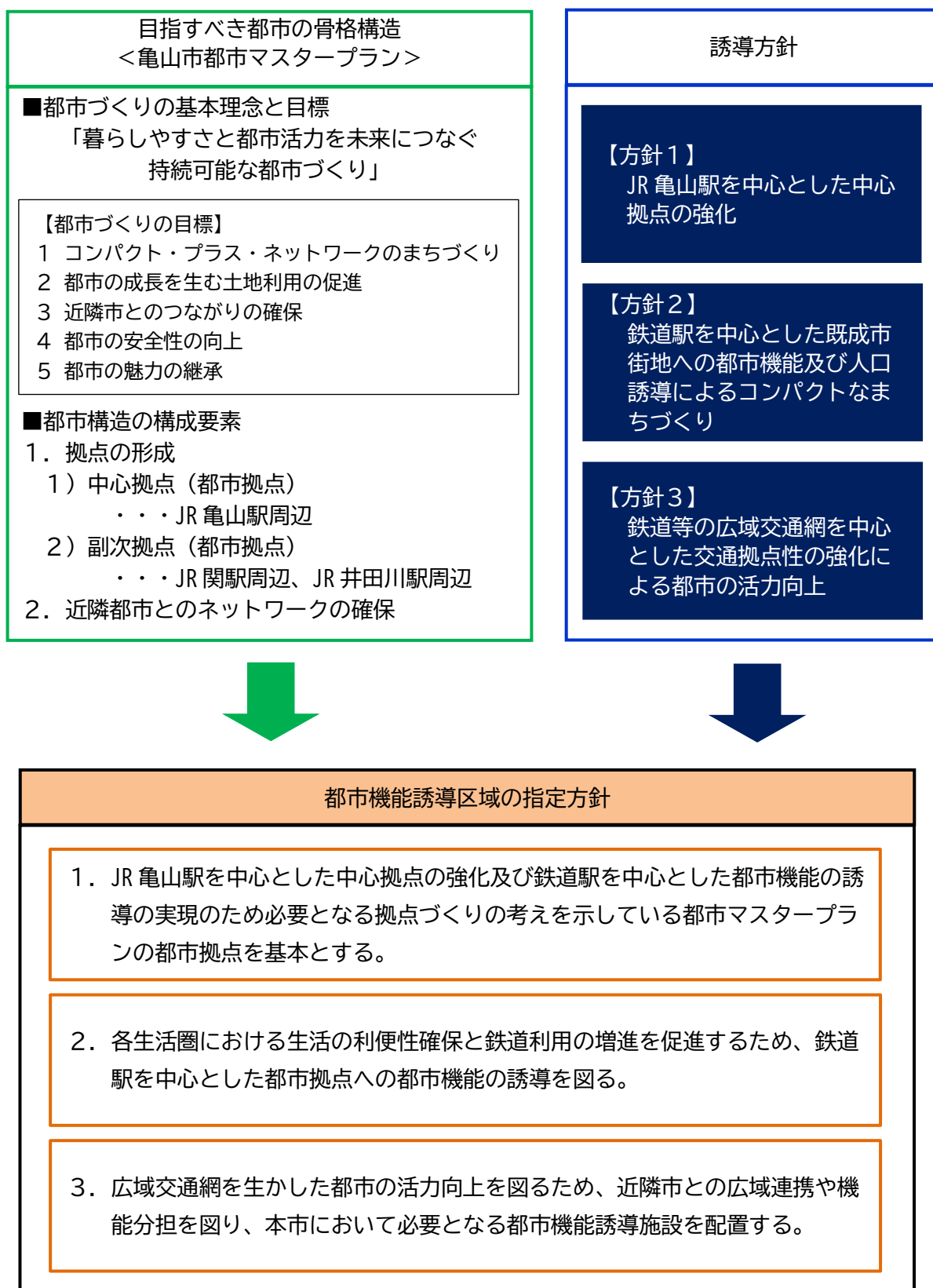
- 高齢化の中で必要性が高まる施設
  - ・・・病院、老人デイサービスセンター、地域包括支援センター 等
- 子育て世代にとって居住場所を決める際の重要な要素となる施設
  - ・・・幼稚園、保育所、小学校 等
- 集客力がありまちのにぎわいを生み出す施設・・・図書館、博物館、スーパー 等
- 行政サービスの窓口機能を有する市役所支所等の行政施設

#### ■届出の対象となる行為

- 都市機能誘導区域外で行う以下の行為
  - ①誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為を行おうとする場合
  - ②誘導施設を有する建築物の新築及び建築物を改築又は用途変更して誘導施設を有する建築物とする場合

## 2. 都市機能誘導区域の指定方針

本市の都市機能誘導区域は、『都市力』を向上させるために必要である、中心拠点の強化やコンパクトなまちづくり等の実現のため、目指すべき都市の骨格構造及び誘導方針から導き出される以下の指定方針を設定します。



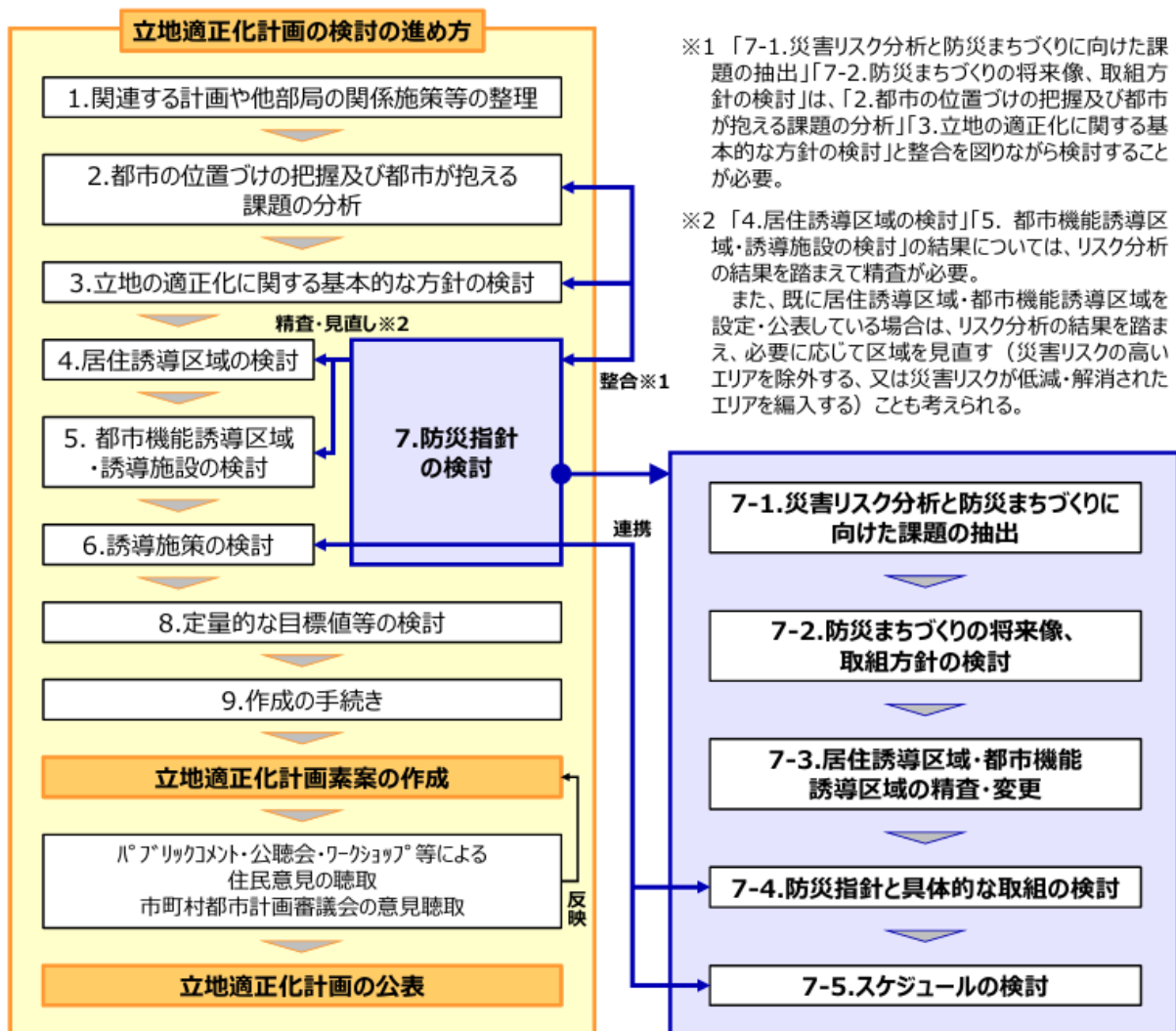
3. 地域別の特性と必要な施策  
最終案で記載します。
4. 都市機能誘導区域の設定  
最終案で記載します。
5. 各都市機能誘導区域への誘導施設の設定  
最終案で記載します。
6. 都市機能を誘導するための施策  
最終案で記載します。

# 第8章 防災指針

## 1. 防災指針とは

防災指針は、居住や都市機能の誘導を図る上で必要となる都市の防災に関する機能の確保を図るための指針であり、当該指針に基づく具体的な取組と合わせて立地適正化計画に定めるものです。

国土交通省の「立地適正化計画の手引き（令和7年4月改訂）」において、以下のとおり防災指針検討のフローが示されており、このフローを基本に検討を行います。



出典：立地適正化計画作成の手引き【基本編】（令和7年4月改訂）

## 2. 災害リスク分析と防災まちづくりに向けた課題

### (1) 防災指針作成に当たり考慮する災害リスク

市内に存在する災害ハザード情報のうち、防災指針作成に当たり考慮する災害リスクは以下のとおりです。

災害種別			災害ハザード情報	根拠法令
土砂災害			土砂災害警戒区域（イエローゾーン）	土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律
水災害	洪水	鈴鹿川 安楽川 椋川 竜川	洪水浸水想定区域（想定最大規模）	水防法
			洪水浸水想定区域（計画規模）	
			浸水継続時間	
			家屋倒壊等氾濫想定区域	
	内水氾濫		浸水想定区域（計画規模降雨）	水防法
			浸水想定区域（想定最大規模降雨）	
ため池浸水	新池ほか 長妻池	浸水想定区域	防災重点農業用ため池に係る防災工事等の推進に関する特別措置法	

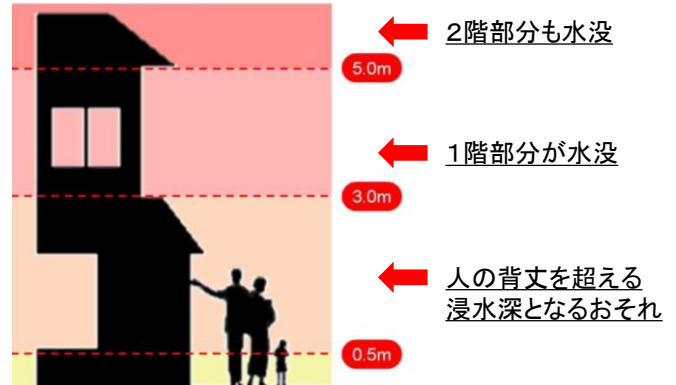
#### 【防災指針の検討要素から除く災害リスク】

- ・土砂災害特別警戒区域（災害レッドゾーン）・・・居住誘導区域から除いているため
- ・地すべり防止区域（災害レッドゾーン）・・・居住誘導区域内に存在していないため
- ・急傾斜地崩壊危険区域（災害レッドゾーン）・・・居住誘導区域から除いているため
- ・大規模盛土造成地・・・緊急的な対応の優先度（危険性）は低いものと判定されているため

居住誘導区域の災害想定を検討するための目安として、浸水深、浸水継続時間が人的被害や避難生活に与える影響を以下にまとめました。

### ① 浸水深と人的被害のリスク

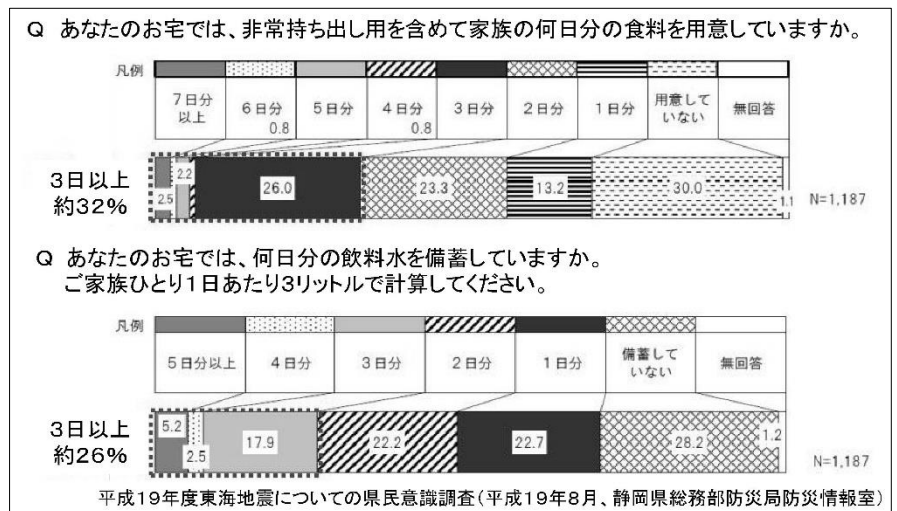
浸水による人的被害のリスクの程度を、浸水深から検討することが考えられる。  
 一般的な家屋の2階が水没する浸水深5mや、2階床下部分に相当する浸水深3mを超えているかが一つの目安となる。2階への垂直避難が困難な居住者の有無にも注意することが重要である。  
 なお、浸水深0.5m未満では、床下浸水であるため、家屋への影響は少ない。



参考文献：「洪水浸水想定作成マニュアル（第4版）」から抜粋した図を一部加工

### ② 浸水継続時間と避難生活

各家庭における飲料水や食料等の備蓄は、3日分以内の家庭が多いものと推察され、3日以上孤立すると飲料水や食料等が不足し、健康障害の発生や最悪の場合は生命の危機が生じる恐れがある。  
 このため、浸水継続時間が長く、長期の孤立が想定される地域の有無に注意する必要がある。

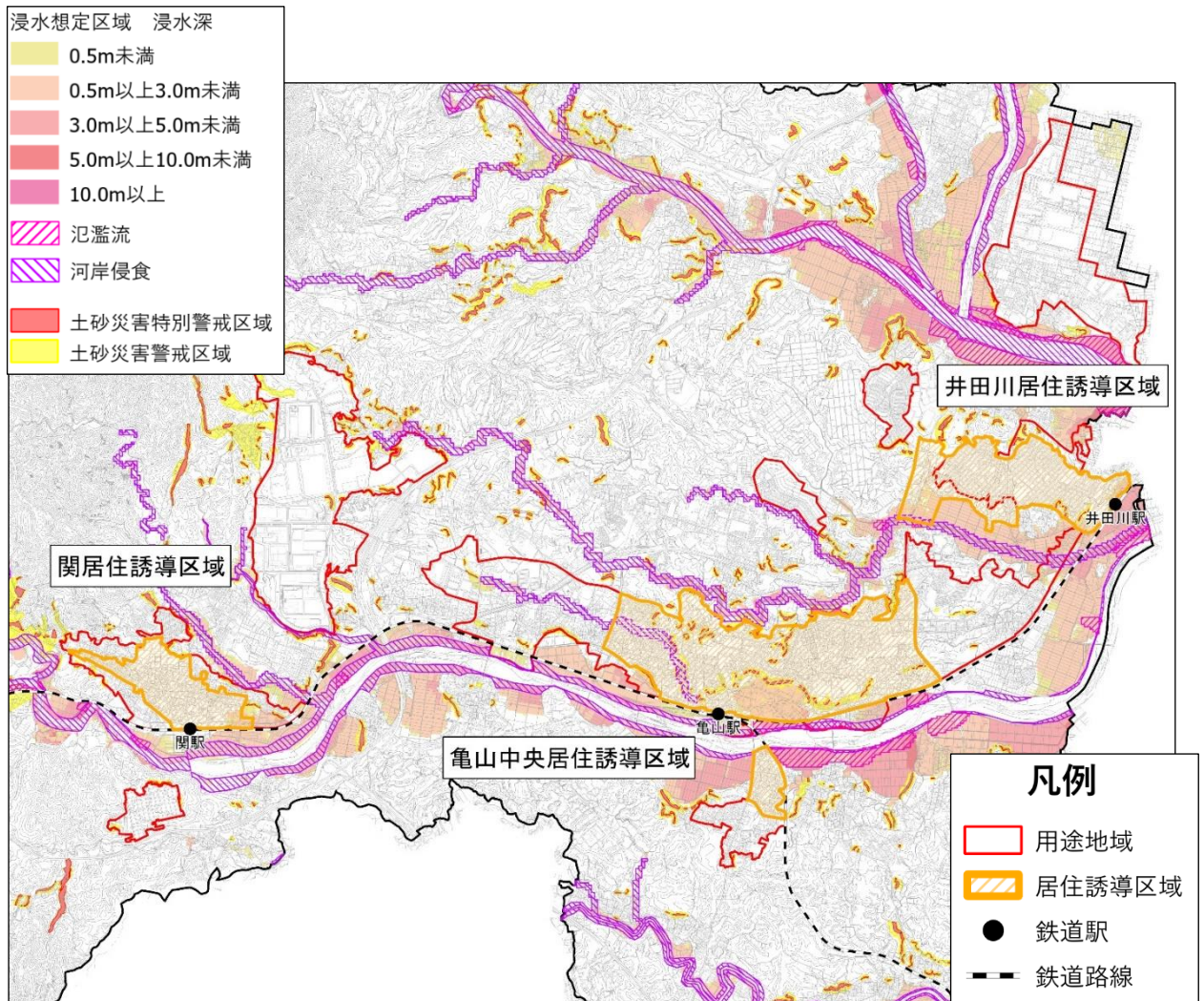


出典：水害の被害指標分析の手引き（平成25年試行版）

## (2) 居住誘導区域における災害リスク

居住誘導区域は、亀山中央居住誘導区域、関居住誘導区域及び井田川居住誘導区域における災害リスクを把握するとともに、居住誘導を図る上で必要となる都市の防災に関する機能を確保するため、災害ハザードエリア等を勘案し、防災指針を定める必要があります。

このため、居住誘導区域における災害リスクを分析します。

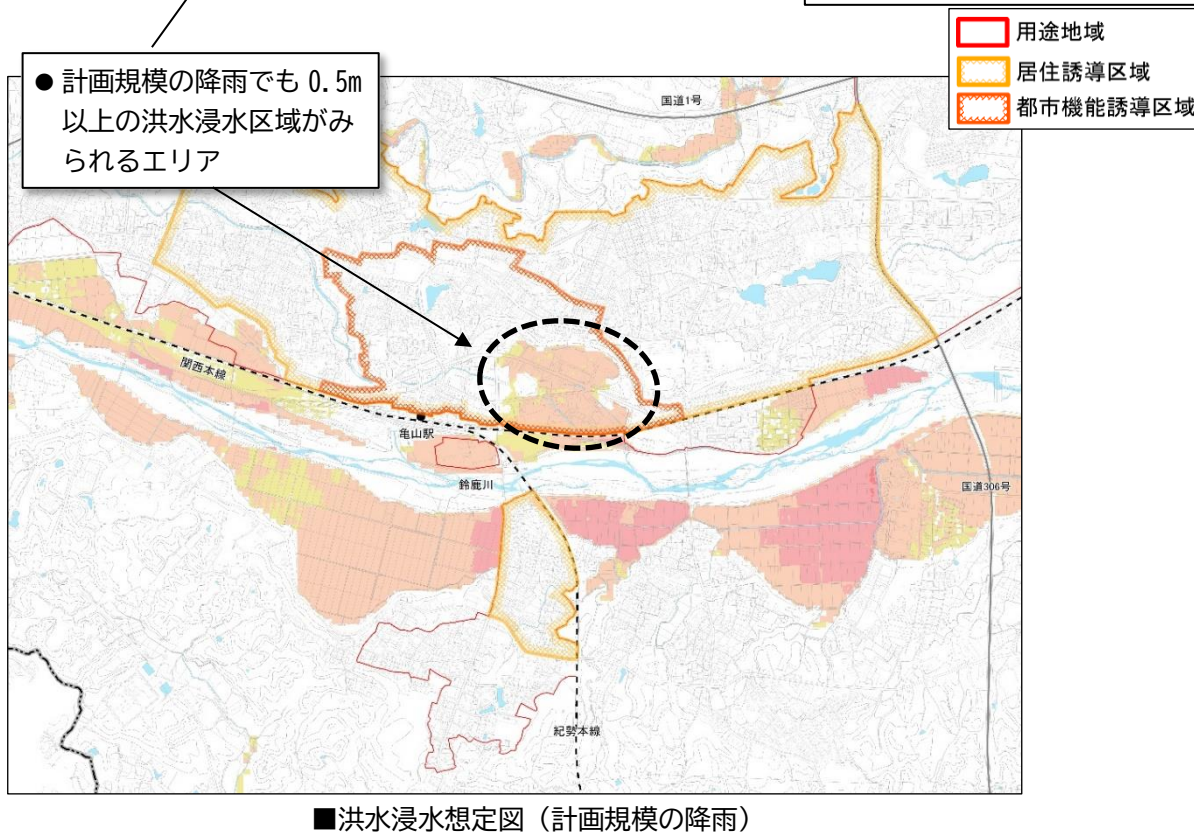
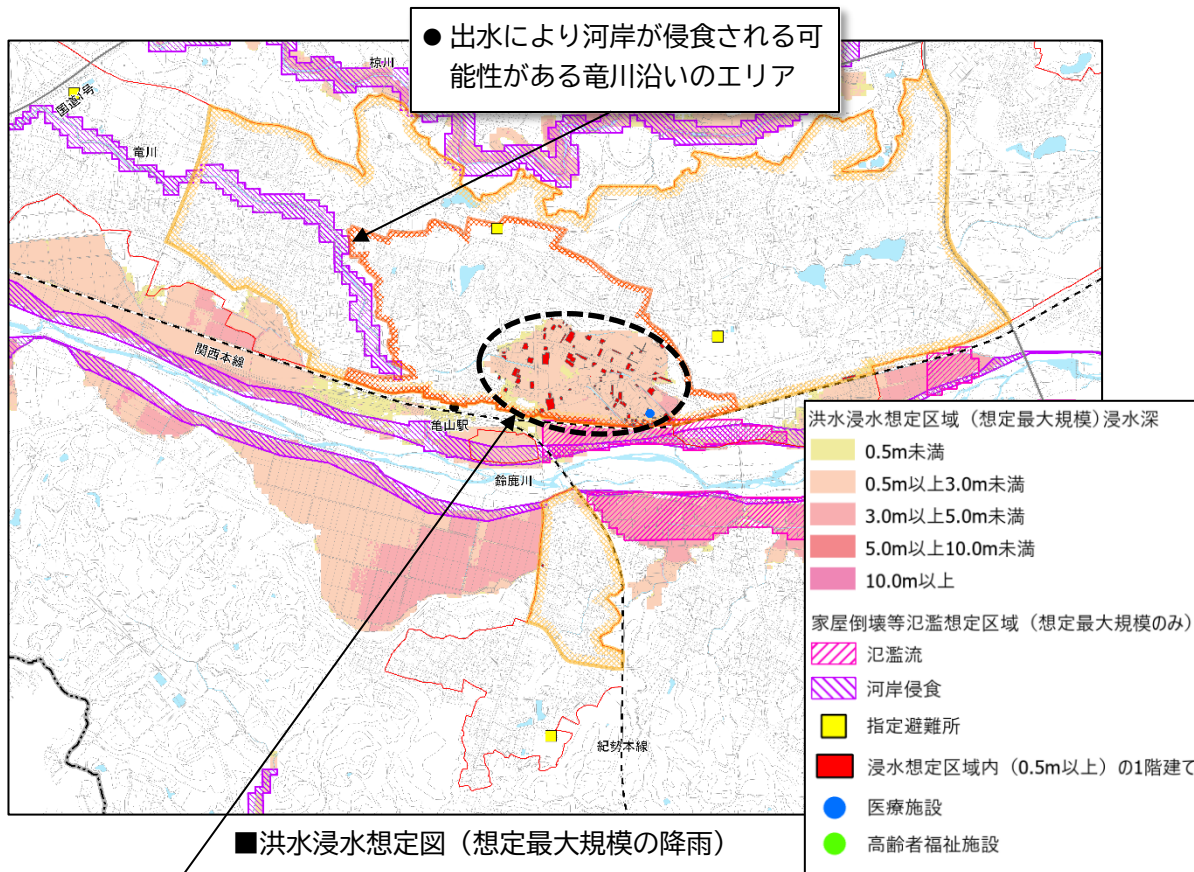


■居住誘導区域位置図

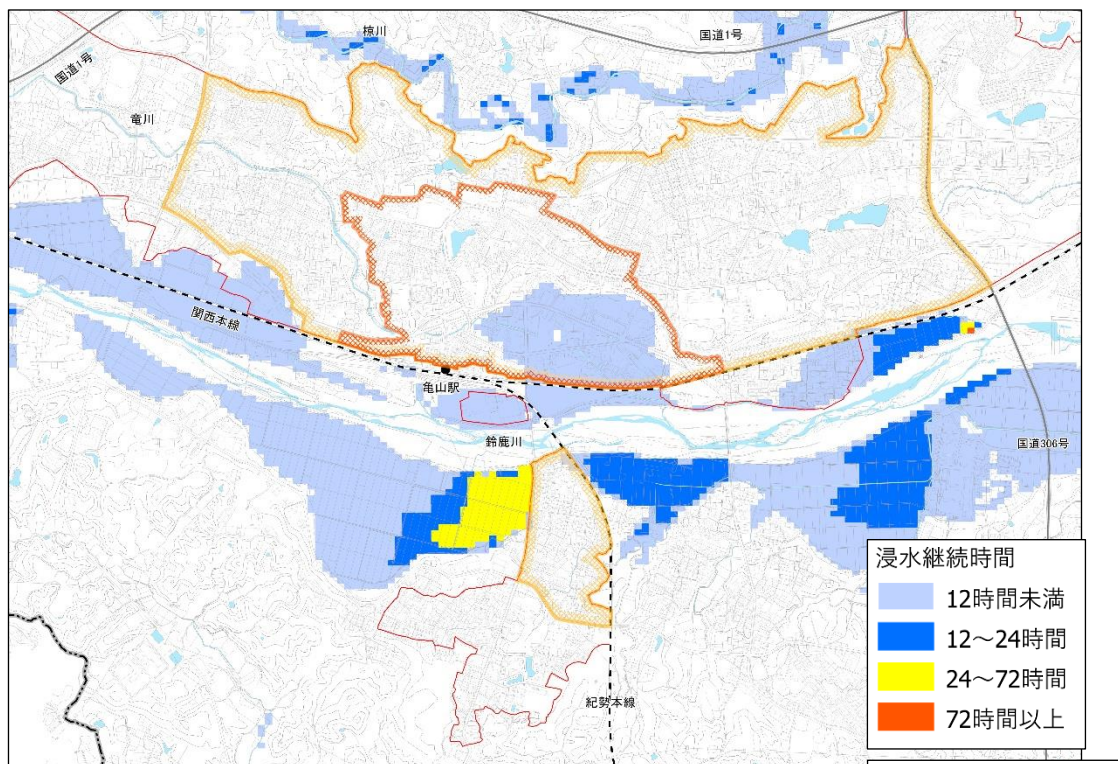
## ア 亀山中央居住誘導区域

想定最大規模の降雨を反映した洪水浸水想定区域によると、居住誘導区域内に浸水深が0.5m以上の浸水区域が JR 亀山駅東側のエリアに存在しており、1階建ての建物も分布しています。

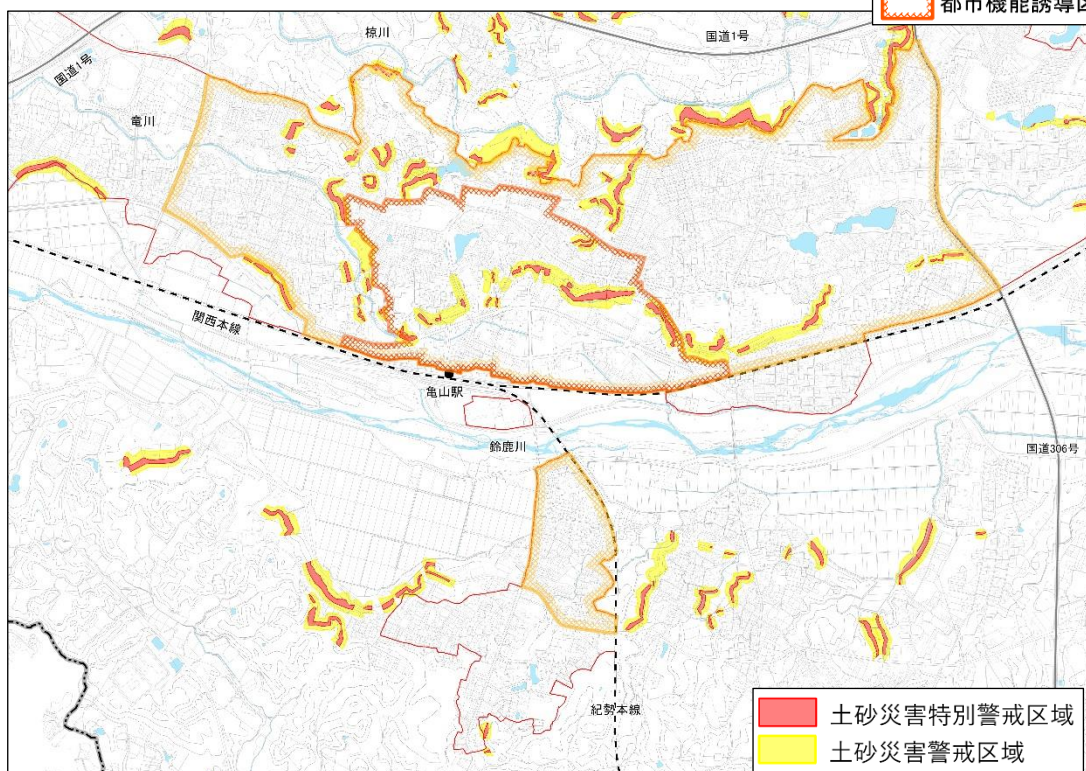
竜川は、洪水浸水想定区域はありませんが、家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食）が河川沿いに分布しています。



居住誘導区域内には、12時間以上継続して浸水するエリアはありません。  
 また、丘陵部の宅地に土砂災害警戒区域が点在しています。

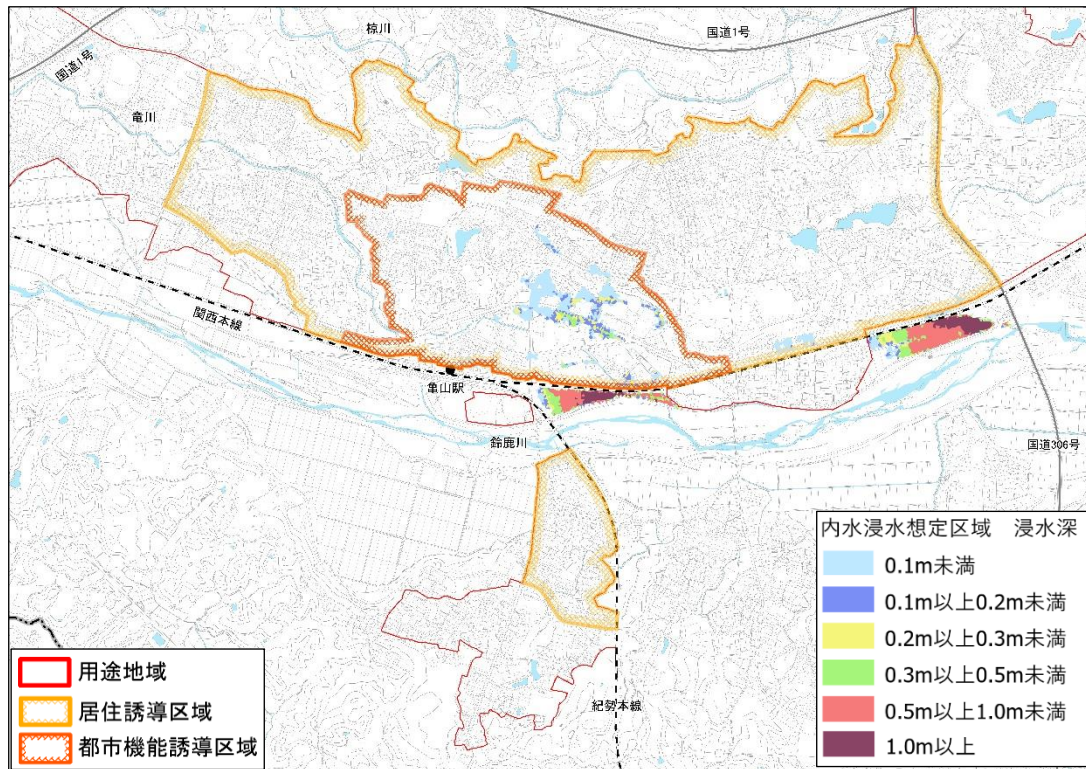


■浸水継続時間（想定最大規模の降雨）



■土砂災害区域図

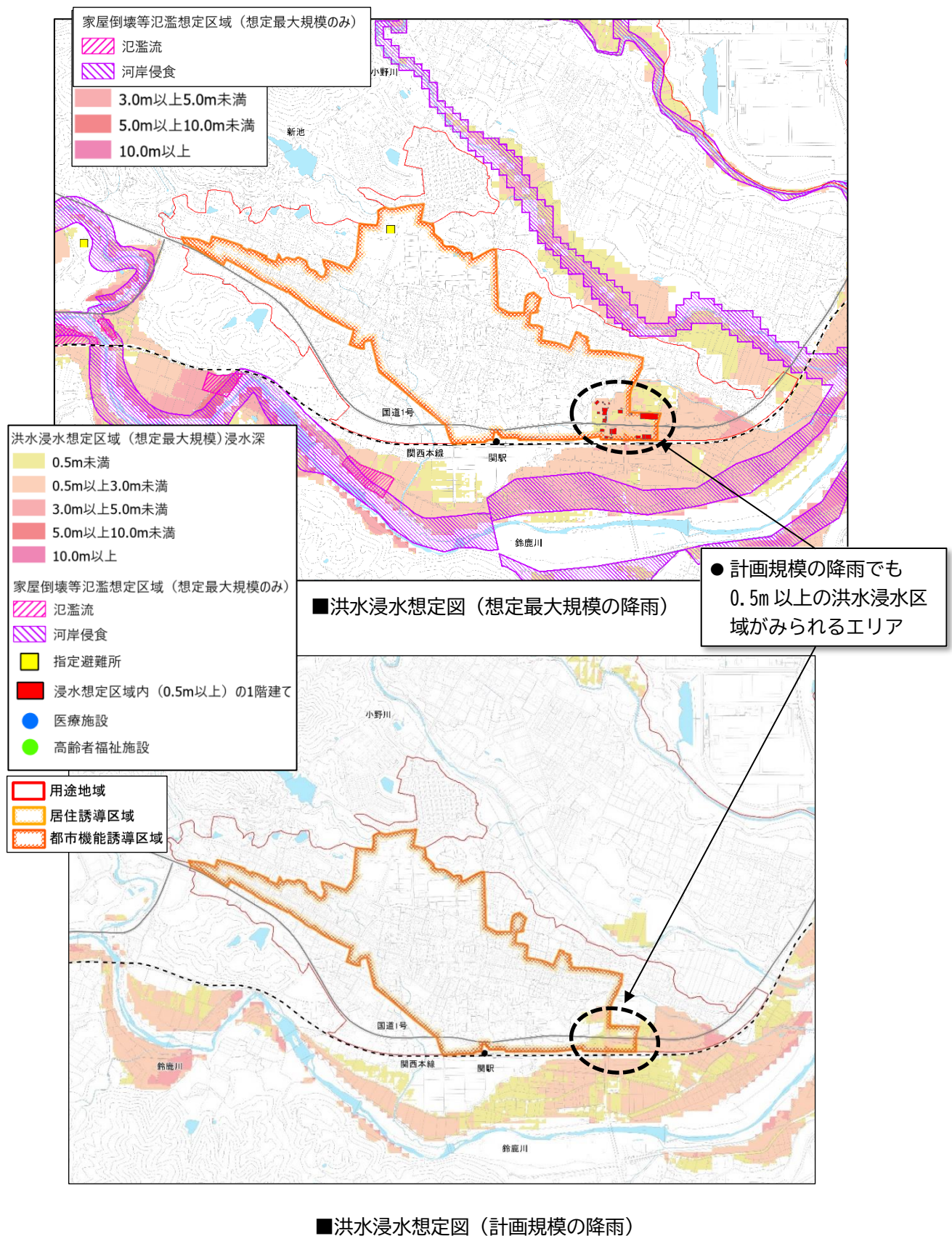
JR 亀山駅東側エリアに内水浸水想定区域が存在します。浸水深さは、最大でも 0.5m未満（床下浸水）となっています。



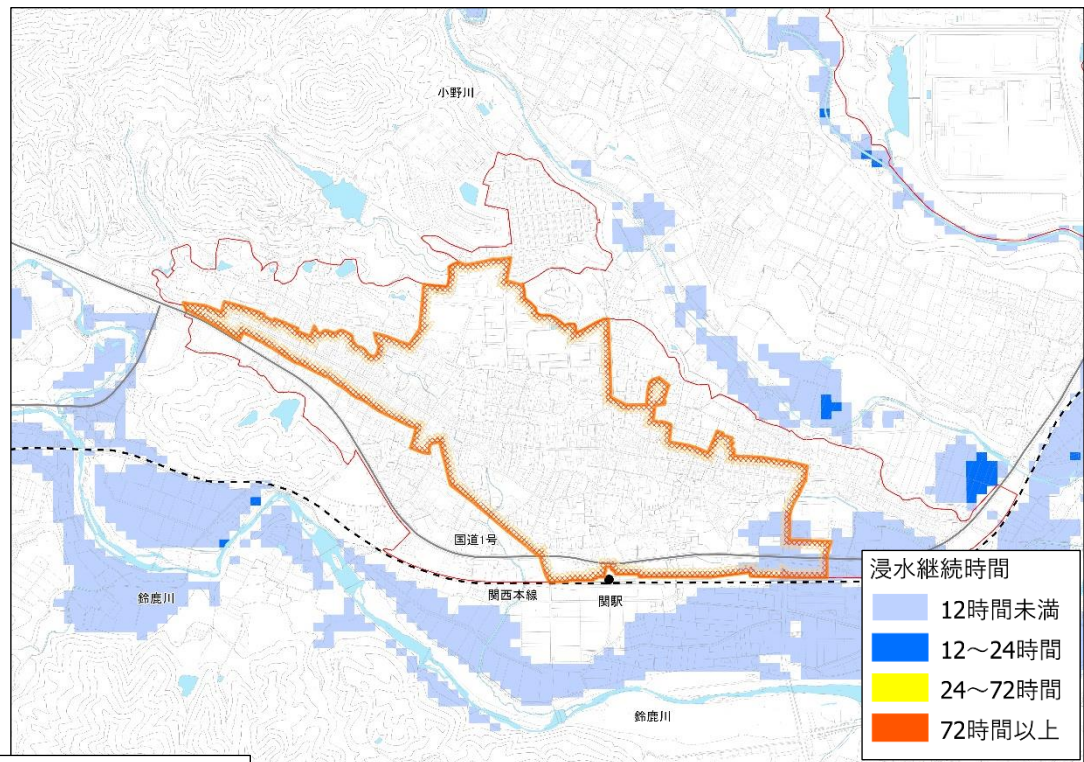
■内水浸水想定区域図

## イ 関居住誘導区域

想定最大規模の降雨を反映した洪水浸水想定区域によると、居住誘導区域内に浸水深が0.5m以上の浸水区域がJR関駅東側のエリアに存在しており、1階建ての建物も分布しています。計画規模の降雨でも同じ結果となっています。

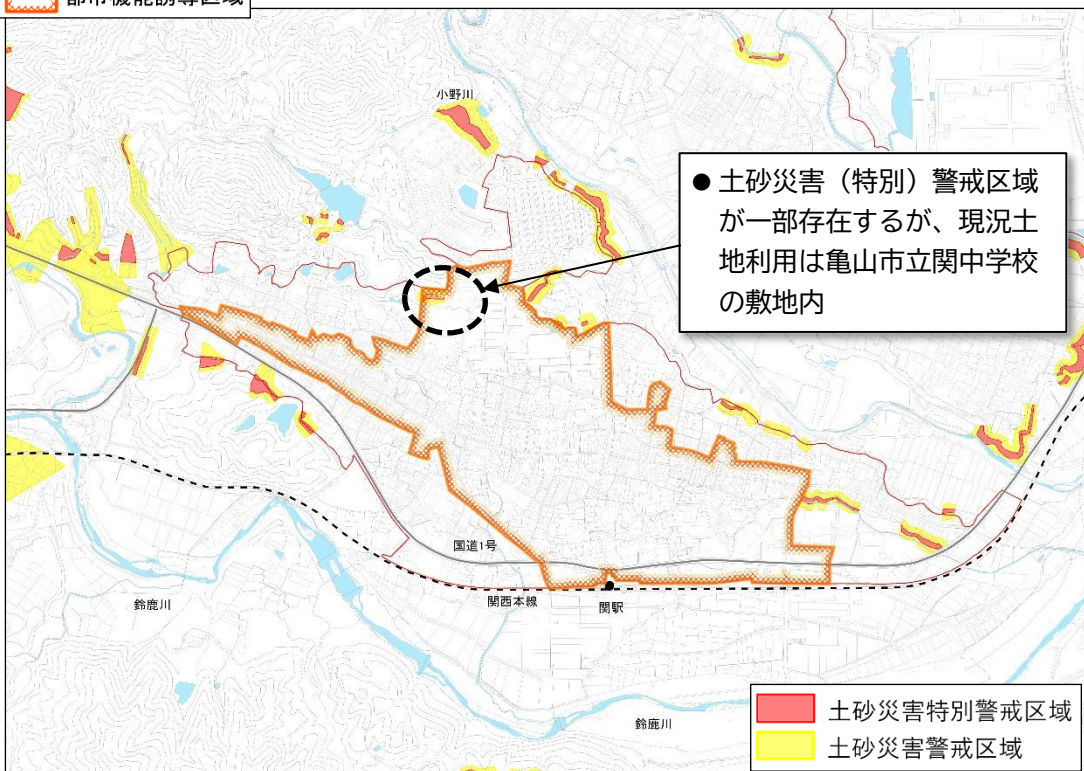


居住誘導区域内には、12 時間以上継続して浸水するエリアはありません。  
 土砂災害（特別）警戒区域が一部存在しますが、現況土地利用は関中学校の敷地内です。



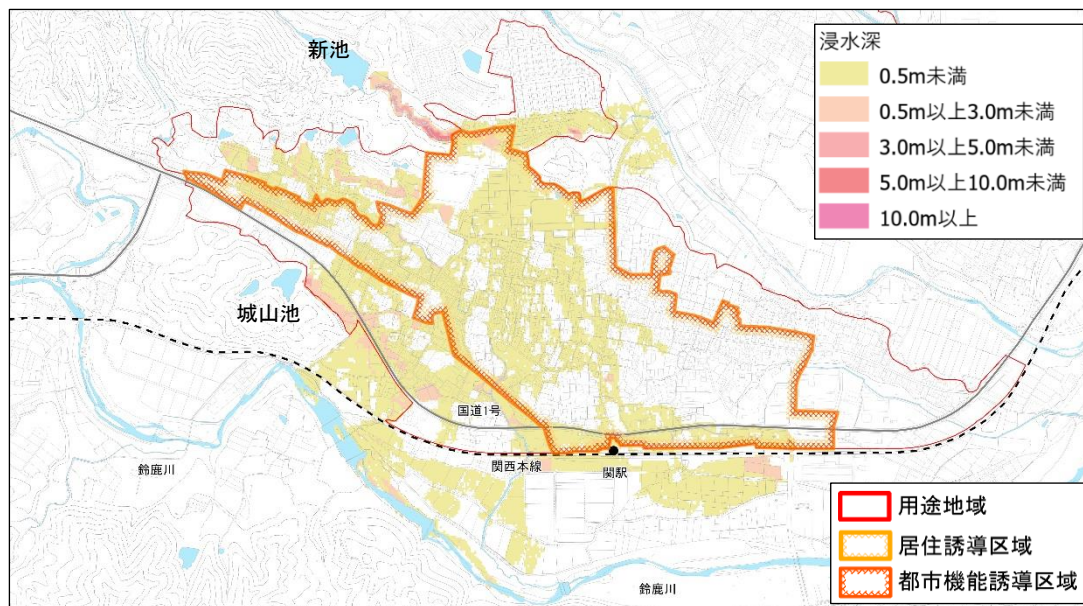
- 用途地域
- 居住誘導区域
- 都市機能誘導区域

■ 浸水継続時間（想定最大規模の降雨）



■ 土砂災害区域図

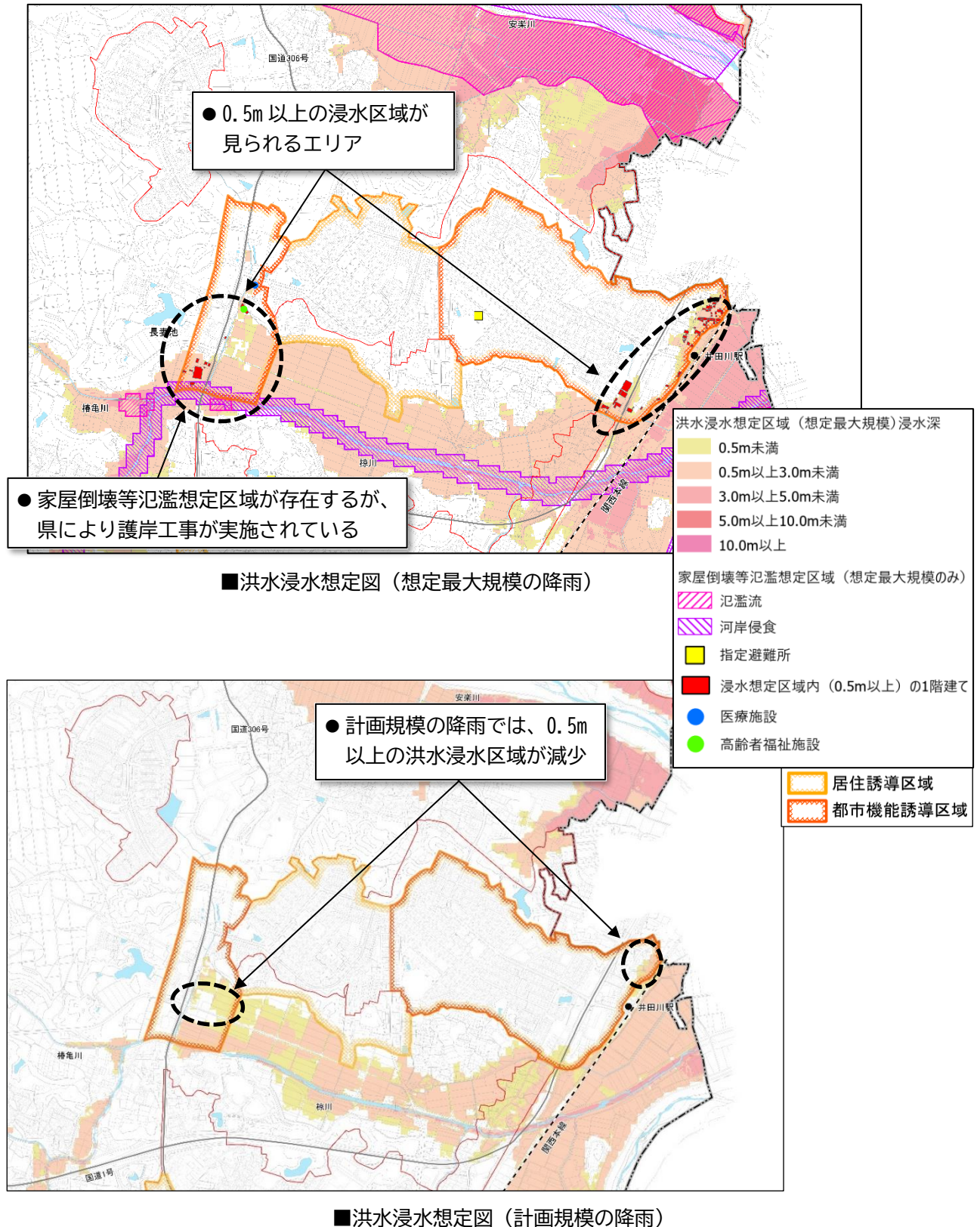
新池が決壊した場合のため池決壊浸水想定区域が、関居住誘導区域の広い範囲に分布しています。浸水深も一部の区域で、0.5mを越えるエリアも見られます。  
なお、内水浸水想定区域は、居住誘導区域内には存在しません。



■ため池決壊浸水想定区域図

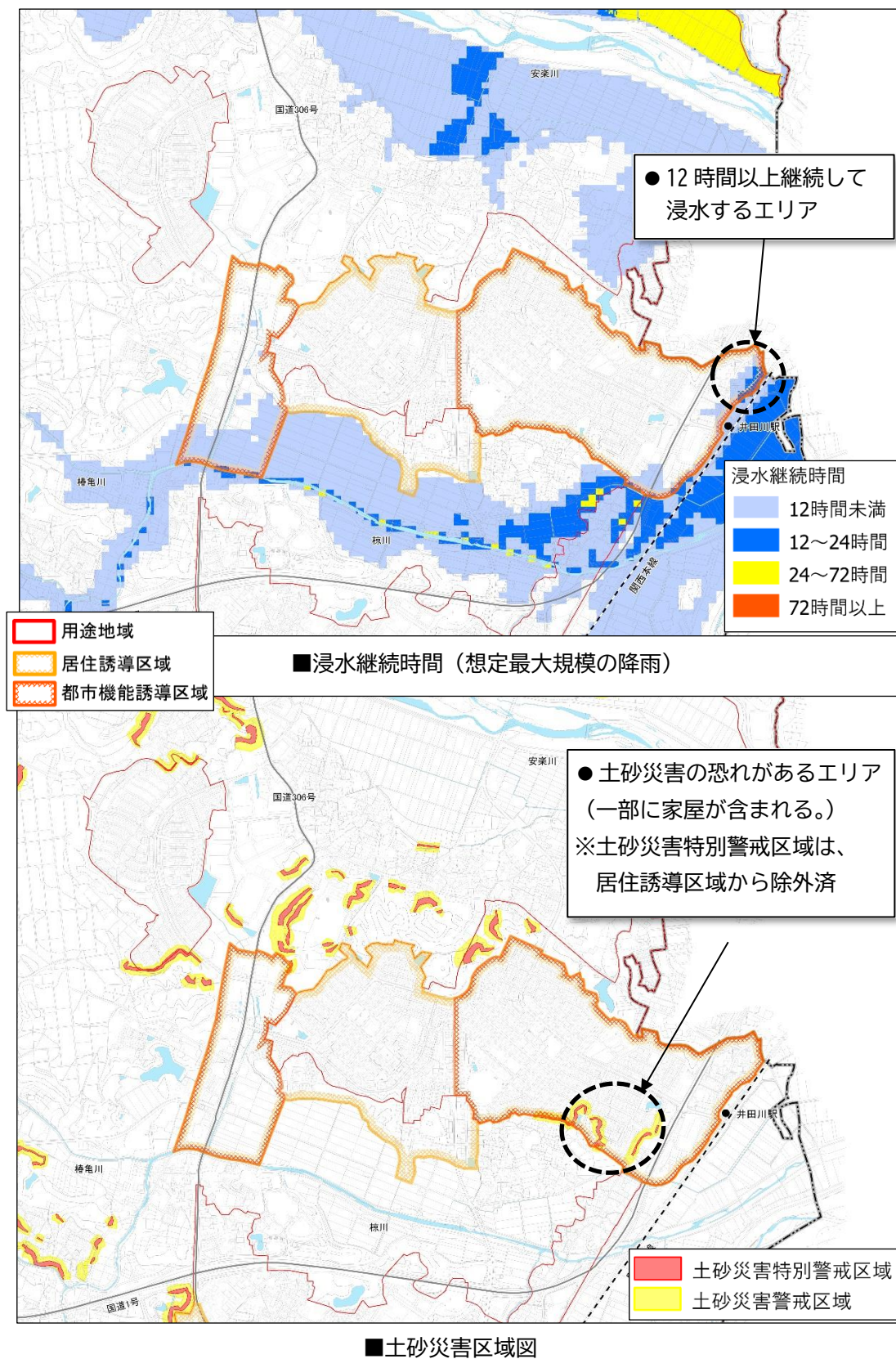
## ウ 井田川居住誘導区域

想定最大規模の降雨を反映した洪水浸水想定区域では、居住誘導区域内に浸水深が0.5m以上の浸水区域がJR井田川駅周辺エリア及び国道306号沿道南側に存在しており、1階建ての建物も分布しています。計画規模の降雨での0.5m以上のエリアは、JR井田川駅北側の一部及び国道306号沿道の椋川周辺においては減少します。なお、椋川沿いには、家屋倒壊等氾濫想定区域も存在します。



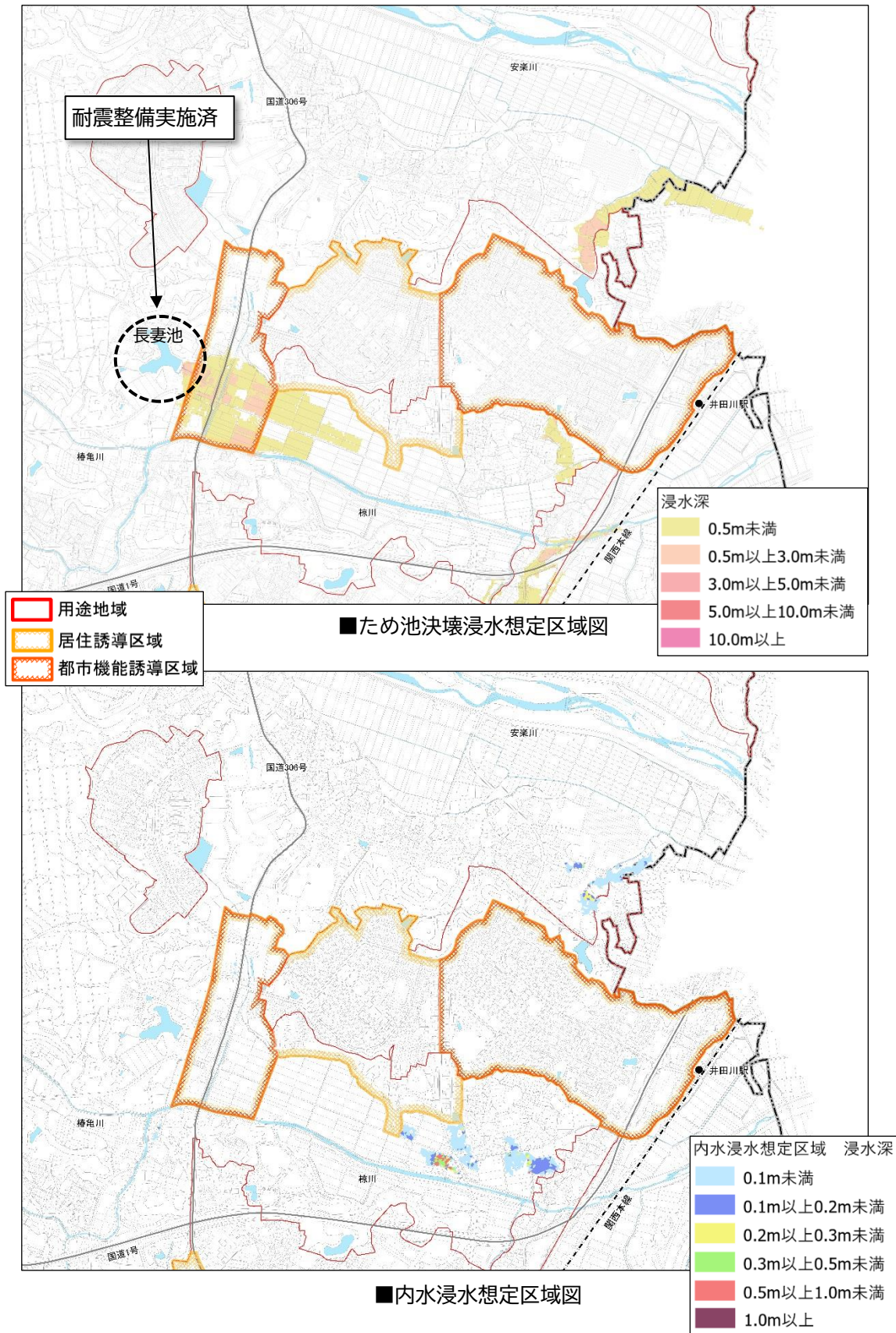
居住誘導区域内に、JR 井田川駅北側の一部を除いて 12 時間以上継続して浸水するエリアがあります。

また、みどり町の南側宅地に土砂災害警戒区域が一部含まれています。



長妻池が決壊した場合のため池決壊浸水想定区域が、国道 306 号沿道南側に見られますが、耐震整備が実施されています。

なお、内水浸水想定区域は、居住誘導区域内には存在しません。



### (3) 防災まちづくりに向けた課題の整理

居住誘導区域内に存在する災害リスクを踏まえ、防災まちづくりに向けた課題を以下のとおり整理します。

- ・土砂災害対策

本市の地形的特徴により、各居住誘導区域に土砂災害警戒区域が存在していることから、対策が必要です。

- ・洪水対策

鈴鹿川や椋川の浸水想定区域が、中心拠点である JR 亀山駅東側の都市機能集積地や、国道 306 号沿い等に存在するとともに、区域内には 1 階建ての建物も分布していることから、対策が必要です。

- ・その他の対策

亀山中央居住誘導区域に内水氾濫のリスクが存在していることから、対策が必要です。

関居住誘導区域にため池決壊による浸水想定区域が広く広がっていることから、対策が必要です。

#### ■居住誘導区域における災害リスク（まとめ）

災害種別	災害ハザード情報	亀山中央	関	井田川
土砂災害	土砂災害警戒区域 (イエローゾーン)	丘陵部の宅地に点在	関中学校の敷地内に一部存在	みどり町の南側宅地に一部存在
水 災 害	洪水 洪水浸水想定区域 (想定最大規模)	JR 亀山駅東側で 0.5m 以上の浸水想定	JR 関駅東側で 0.5m 以上の浸水想定	306 号沿道南側・ JR 井田川駅周辺で 0.5m 以上の浸水想定
	洪水 洪水浸水想定区域 (計画規模)	JR 亀山駅東側で 0.5m 以上の浸水想定	JR 関駅東側で 0.5m 以上の浸水想定	306 号沿道南側・ JR 井田川駅北側で 0.5m 以上の浸水想定
	浸水継続時間	12 時間以上の 継続浸水は無し	12 時間以上の 継続浸水は無し	JR 井田川駅北側で 12 時間以上の 継続浸水が存在
	家屋倒壊等 氾濫想定区域	竜川沿いに存在	—	—
	内水 氾濫 浸水想定区域 (計画規模降雨)	JR 亀山駅東側で 0.5m 未満の浸水想定	—	—
そ の 他	ため池 浸水 浸水想定区域	—	関宿の広い範囲で 新池等の浸水想定	306 号沿道南側に長 妻池の浸水想定があ るが、耐震整備済

### 3. 防災まちづくりの将来像と取組方針

#### (1) 防災まちづくりの将来像

防災指針は、都市マスタープランの都市づくりの目標4に掲げる「都市の安全性の向上」を具現化するものであることから、都市マスタープランの「都市づくりの基本理念」及び「都市づくりの目標4：都市の安全性の向上」を防災まちづくりの将来像とします。

#### (2) 防災まちづくりの取組方針

都市マスタープランの都市づくりの整備方針の「都市防災の方針」を、防災まちづくりの将来像の実現に向けた「防災まちづくりの方針」とします。

防災まちづくりの将来像

#### 【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

#### 【都市づくりの目標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。

防災まちづくりの取組方針

#### 都市防災の方針

南海トラフ地震発生の高切迫性に加え、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

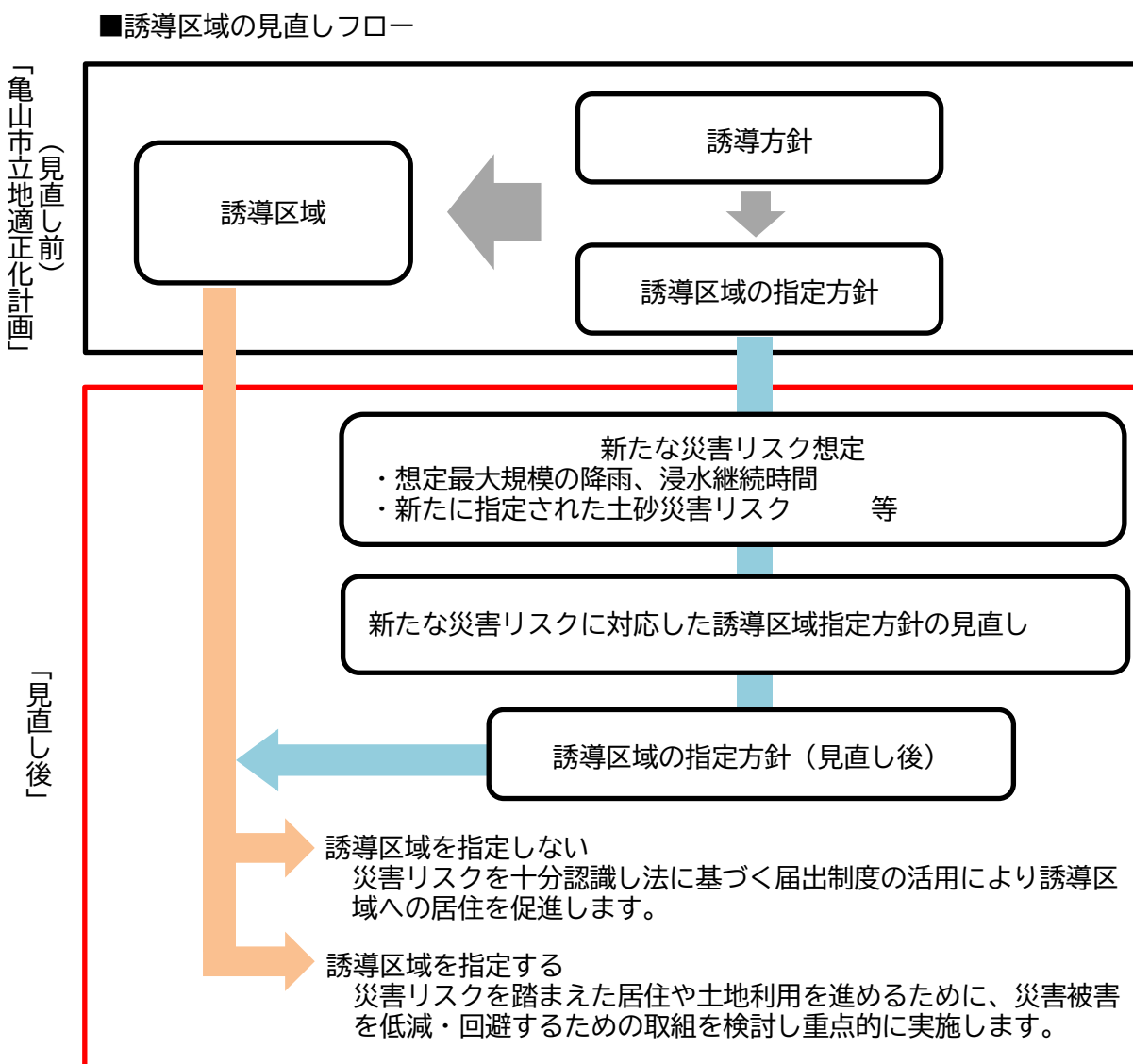
#### 4. 災害ハザードからみた誘導区域見直しの考え方

立地適正化計画では、「誘導区域の誘導方針」と「誘導区域の指定方針」に基づき誘導区域を設定しています。

今後の誘導区域の見直しに当たっては、新たな災害リスク想定の内容（想定最大規模の降雨への対応、新たに指定された土砂災害リスクへの対応等）を考慮し、これまでのまちづくりの経緯や拠点性、生活利便性の高さや土地利用の状況等に加え、都市マスタープランにおける都市構造の位置付け等から総合的に判断し、誘導区域を設定することとします。

また、災害リスクのあるエリアを誘導区域に含める場合には、災害リスクを踏まえた居住や土地利用を進めていくため、災害被害を低減・回避するための取組を重点的に実施することとします。

なお、本改定に係る災害ハザードからみた誘導区域の見直しの考え方は次ページに示すとおりで、誘導区域の指定方針の変更はありません。



【災害ハザードからみた居住誘導区域の見直しの考え方】

項目		居住誘導区域 + 都市機能誘導区域	居住誘導区域のみ
洪水浸水想定区域 (想定最大規模)	0.5m未満	○	○
	0.5m以上	△※	×
	3m以上	△※	×
	家屋倒壊等氾濫想定区域	△※	×
ため池決壊浸水想定区域		○	○
内水浸水想定区域		○	○
土砂災害 ハザード	土砂災害警戒区域	○	○
	土砂災害特別警戒区域	×	×
	急傾斜崩壊危険区域	×	×

※都市構造上の重要性や土地利用の状況等を勘案し、総合的に判断します。

【凡例】

- ：誘導する
- △：エリアによっては誘導する
- ×：誘導しない

## 5. 具体的な取組

最終案で記載します。

## 6. スケジュール及び目標値

最終案で記載します。

## 第9章 公共交通ネットワーク

最終案で記載します。

## 第10章 定量的目標の設定

最終案で記載します。