

参考資料 3

パブリックコメントに対する修正

修正内容①

亀岡市都市計画マスタープラン改定原案 P6

- ご指摘のとおり、愛宕山（三角点 890.06m）の山頂は京都市に所在しているものの、愛宕山系の保津町の尾根には標高 845m の地点が存在していることから、「500～700m クラスの山々に…」という表現を、「500～800m クラスの山々に…」に修正します。

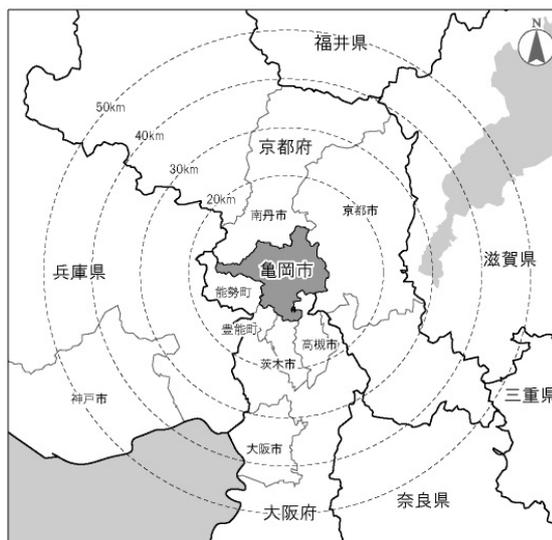
1-1. 位置と地勢

本市は、京都市の西方約 20km、京都府のほぼ中央に位置し、北は南丹市、東は京都市、南と西は大阪府に接しており、兵庫県とも近い距離にあります。

京都府の中心である京都市とは、地形的に分断されているものの、JR 山陰本線や京都縦貫自動車道の整備によって結び付きが強化され、大都市圏の近郊都市としての機能を強めながら、本市は、丹波地域の産業・文化の中心地として発展してきており、この地域の玄関口・中心地として、独自の都市圏を持つ自立性もあわせ持っています。

近年においては、JR 山陰本線（京都駅～園部駅間）の複線化事業の完成に加え、現在事業中である京都第二外環状道路の完成により、広域交通網が充実し、周辺都市圏との結び付きがさらに強まることとなります。

また、本市は、周囲を 500～~~700m~~800m クラスの山々に囲まれた盆地状の地形にあり、市域の約 7 割が山林となっているほか、市域の中心部を北から東へ貫流する桂川をはじめとして、淀川水系の中小河川が市域を覆うように流れています。そのため、古くから河川の氾濫やがけ崩れなどの土砂災害が発生するなど、これらの自然災害に対する取り組みを進めてきました。



出典：亀岡市統計書

■ 地勢

| | 東西 | 南北 | 面積 |
|-----|---------|---------|-----------|
| 広ぼう | 24.6 km | 20.5 km | 22,490 ha |

- ご指摘を踏まえ、本市が目指す「集約拠点ネットワーク型都市」における地域拠点の位置づけを明確にするため、以下の通り、文章の一部を修正します。

3-1. まちの構造の基本的な考え方

本市は、「昭和の大合併」のもと、豊富な自然と歴史の中で培われた伝統や文化など豊かな地域資源を有した緑園文化都市として、主に JR 山陰本線と国道 9 号に沿って市街地を形成し、多くの都市機能が集積するなど、比較的まとまりのあるまちとして着実に発展してきました。

しかし、我が国においては少子高齢社会・人口減少社会の進展など急激な社会変化が生じており、地方都市における社会構造に大きな影響をもたらすとともに、まちづくりにおいてもその対応が求められています。

そこで、今までのように人口増加にあわせて市街地を拡大させ、低密度な市街地の拡散による「車中心の都市構造」から、既存の市街地を中心に土地の有効活用と都市基盤施設、公共施設及び公共交通の充実によるより効率的で「人や環境にやさしい都市構造」すなわち「コンパクトなまち」への転換が必要であると考えられています。

このような状況下において、本市は、都市の持続的な発展を支える温もりと活気、にぎわいのあるまちを実現するため、都市拠点である JR 各駅を中心に、さらなる商業・業務機能、観光交流機能、居住機能など多様な機能の集積と充実により、都市機能の集約拠点化を図り、都市の中心性を高めます。

あわせて、大都市圏の近郊都市としての機能に加え、京都縦貫自動車道の I.C 周辺に新たな産業拠点の形成と機能の集積を誘導し、職住一体型の魅力的な雇用環境と居住環境の創出を図り、京都丹波地域の中核都市として都市の自立性を高めます。

これらの拠点と周辺の地域拠点を結ぶ交流軸（道路・公共交通・情報）の整備を推進し、拠点間の連携強化と利便性の向上を図ることで、都市としての機能を高める「集約拠点ネットワーク型都市」の形成を目指します。

修正内容③

亀岡市都市計画マスタープラン改定原案 P93

- ご意見を踏まえ、ヘリポートの利用可能スペースの確保に関する文言について、以下の通り修正します。

【P93】

5－6. 都市防災の方針

<震災・火災対策>

- 市街地において、各地域の防災性の向上を図るため、亀岡運動公園などの防災活動拠点となる公園整備を推進するとともに、災害時の避難路・避難地・ヘリポートとして利用可能なスペースや農地のオープンスペースを確保するなど、都市防火区画や防災環境軸の整備により、災害に強い都市構造の構築を図ります。