第３章
まちづくりの方針

１．まちづくりの目標

「亀岡市都市計画マスタープラン」におけるまちづくりの目標は、上位計画である「第５次亀岡市総合計画」に掲げる目指す都市像及び重点テーマの考え方を踏襲するとともに、前章で整理したまちづくりの主要課題を踏まえ、以下のように整理します。

第５次亀岡市総合計画

《目指す都市像》

人と時代に選ばれる　リーディングシティ亀岡

《重点テーマ》

・子育てしたい、住み続けたいまちへ
・スポーツ、歴史・文化、観光の魅力で産業が輝くまちへ
・世界に誇れる環境先進都市へ
・だれもが安心して暮らせる防災・減災、セーフコミュニティ、多文化共生のまちへ
・次代をリードする新産業を創出するまちへ

都市計画分野の目標

◆まちづくりの主要課題

（１）人口減少・少子高齢化対策
（２）効率的な都市構造への転換
（３）観光振興の推進
（４）産業振興の推進
（５）地域特有の自然環境や景観との調和・保全
（６）脱炭素社会の実現
（７）防災・減災対策
（８）多文化共生の推進
（９）公共施設などの適正な更新・維持管理
（１０）官民連携・地域協働の推進

◆まちづくりの目標

○ 人にやさしい誰もが住み続けたいと思えるまちづくり
○ 交流によるにぎわいの創出と産業の活性化による自立したまちづくり
○ 豊かな自然環境と魅力的な景観に配慮したまちづくり
○ 誰もが安全・安心・快適に暮らせるまちづくり
○ 多様な主体の連携による地域協働のまちづくり

○ 人にやさしい誰もが住み続けたいと思えるまちづくり

・鉄道駅周辺への都市機能増進施設の立地誘導を行うとともに、公共交通ネットワークの連携強化の推進により、効率的な都市運営が図れるまちづくりを進めます。
・自然環境と利便性が調和した生活環境の充実により、世代や国籍などにかかわらず、あらゆる人々が住み続けたいと思えるまちづくりを進めます。
・空き家の利活用や移住促進など住替支援による定住者の受入れと地域コミュニティの維持・活性化に取り組み、持続可能なまちづくりを進めます。

○ 交流によるにぎわいの創出と産業の活性化による自立したまちづくり

・広域交通網の活用と観光資源のネットワーク化などの観光振興施策を推進し、交流人口の増加によるにぎわいのあるまちづくりを進めます。
・新たな産業拠点の形成により企業誘致の促進を図るとともに既存産業の振興を推進し、活力のあるまちづくりを進めます。
・ＪＲ亀岡駅北地区を中心とした新たなまちの形成を図るとともに、既存商業地の振興や活性化を図り、にぎわいのあるまちづくりを進めます。
・農業基盤の整備促進などによる土地利用の整序化を図り、良好な農業環境の保全と充実を推進するとともに、都市近郊農業の活性化による自立したまちづくりを進めます。

○ 豊かな自然環境と魅力的な景観に配慮したまちづくり

・身近な緑や憩いの場を創出するなど、緑化の推進を図るとともに、美しく豊かな水と緑、生物多様性などの保全に向けて、自然環境と調和したまちづくりを進めます。
・伝統や文化が薫る個性的な景観や盆地を囲むやまなみ、保津川の流れなど特徴的で魅力のある景観に配慮したまちづくりを進めます。
・世界に誇れる環境先進都市を目指し、プラスチックごみ削減や二酸化炭素の排出抑制などの取組により、自然環境に配慮したまちづくりを進めます。

○ 誰もが安全・安心・快適に暮らせるまちづくり

・地震や風水害、土砂災害などの災害に備えた砂防・治山・治水対策や緊急輸送道路の整備、建物の不燃化・耐震化を推進し、災害に強いまちづくりを進めます。
・歩行者優先の道づくりや公共施設のバリアフリー化の推進により、誰もが快適に移動しやすいまちづくりを進めます。
・自主防災組織の取組などを通じて、様々な立場の人々が持つ文化や考え方を認め合い、地域の絆づくりを推進し、安全で安心に暮らせるまちづくりを進めます。
・公共施設の計画的な維持修繕による長寿命化や施設保有量の最適化を図り、効率的な行政サービスの提供と安定した財政運営に向けた持続可能なまちづくりを進めます。

○ 多様な主体の連携による地域協働のまちづくり

・地域特有の課題にきめ細かく対応するため、市民や事業者、ＮＰＯなどの様々な主体と市が一体となった地域協働によるまちづくりを進めます。

２．まちづくりの見通し

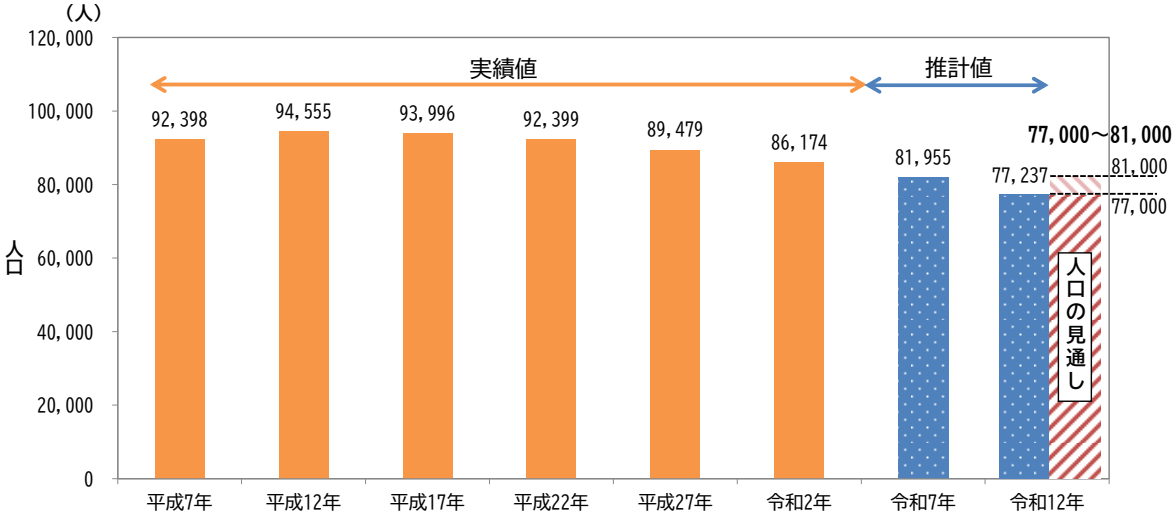
２－１．人口の見通し

本市の人口は、平成１２（２０００）年まで増加傾向となっていましたが、その後は緩やかな減少傾向となっており、国立社会保障・人口問題研究所（以下「社人研」という。）の推計によると、令和１２（２０３０）年に約７７，０００人まで減少すると予測されています。

一方、「第５次亀岡市総合計画」においては、人口動態の現状を踏まえ、定住人口を維持・拡大していくためには、若年層を中心とする転出超過を転入超過へ転換していくことや、安心して子育てできる環境を整えて合計特殊出生率を引き上げていくことを必要としています。人口見通しとしては、社人研の推計約７７，０００人をベースとして、ＵＩＪターンや外国人労働者の増加などにより、転出超過が段階的に解消され、令和１２（２０３０）年に転出入が均衡し、かつ合計特殊出生率が１．３２から１．８まで向上すると仮定した場合、本市の人口は約８１，０００人になり、目標年次である令和１２（２０３０）年の人口見通しをおよそ７７，０００人から８１，０００人と設定し、将来の定住人口の維持・拡大を図るための政策を積極的に推進することとしています。

本計画においても、目標年次である令和１２（２０３０）年の人口見通しをおよそ７７，０００人から８１，０００人に設定します。

■　人口の動向と見通し



令和１２（２０３０）年の人口の見通し　７７，０００人～８１，０００人

※ 実績値は、国勢調査人口
　推計値は、社人研　日本の地域別将来推計人口（平成３０年推計）

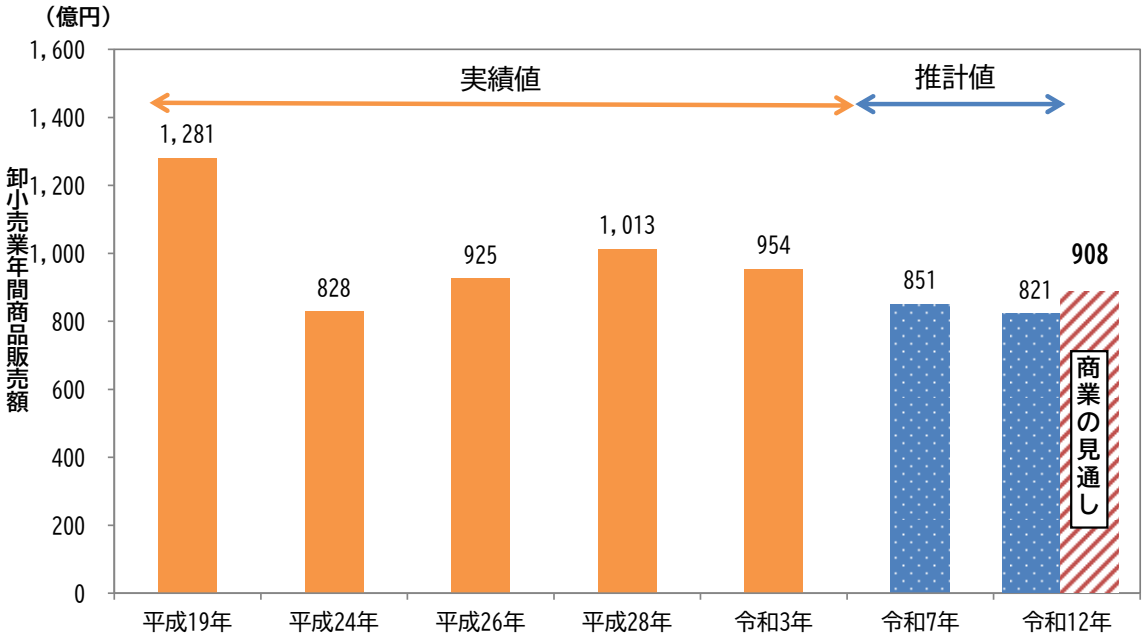
２－２．商業の見通し

本市の商業は、京阪神都市圏に近接するという立地条件を活かし、人口の増加とともに発展を続けてきましたが、平成２０（２００８）年に発生したリーマンショックの影響などにより、卸小売業年間商品販売額は平成２４（２０１２）年には大きく減少しました。

その後、平成２４（２０１２）年以降は回復傾向にあったものの、令和３（２０２１）年には再び減少しており、実績値から推計すると、本市の卸小売業年間商品販売額は令和１２（２０３０）年に８２１億円まで減少するものと予測されます。

しかしながら、市街地開発事業により整備された亀岡駅北地区や大井町南部地区において新たな商業地の形成が進められており、既存企業の振興に向けた諸施策の推進による政策的効果の発現も見込むことができることから、目標年次である令和１２（２０３０）年の商業の見通しは９０８億円と想定します。

■　商業の動向と見通し



※物価変動による影響を除くためグラフの数値は補正しており、統計の数値とは異なる

出典：商業統計調査、経済センサス（活動調査）

令和１２（２０３０）年の商業の見通し　９０８億円

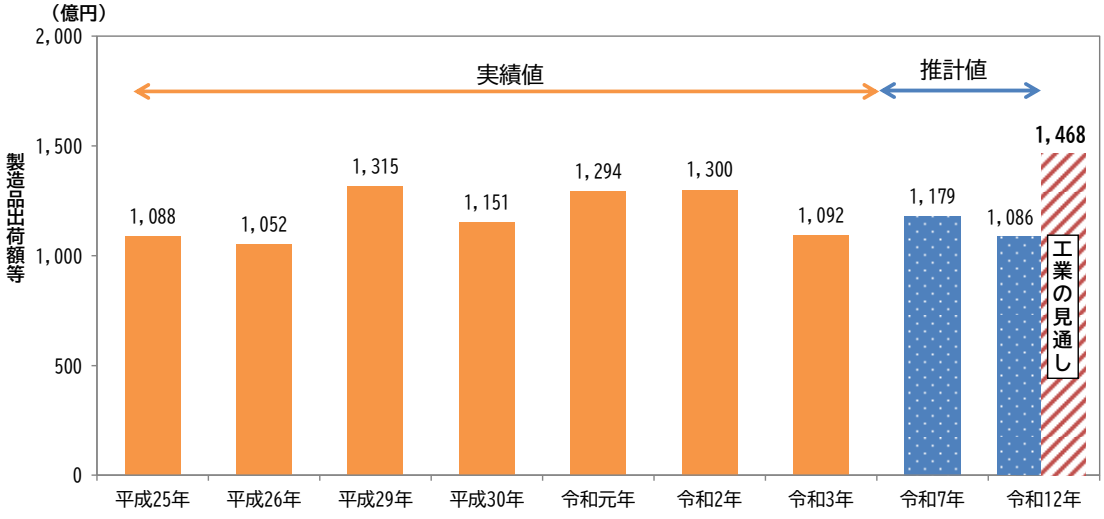
２－３．工業の見通し

本市の工業は、商業の傾向と同様にリーマンショックなどの影響により、平成２３（２０１１）年以降の製造品出荷額等は減少傾向となっていたものの、平成２７（２０１５）年７月に京都縦貫自動車道が全線開通し、３大都市圏や地方都市へのアクセスが向上したことなどを背景として、比較的大規模な企業が進出しており、平成２６（２０１４）年からは一時増加傾向となっていました。

その後、新たな企業の進出がある程度落ち着くと、平成２６（２０１４）年以降は１，０５２億円から１，３１５億円までの幅で変動しており、実績値から推計すると、本市の製造品出荷額等は、令和１２（２０３０）年に１，０８６億円まで減少するものと予測されます。

しかしながら、新名神高速道路の全線開通などを見据えて、京都縦貫自動車道ＩＣ周辺における新たな産業拠点の形成に向けた取組が進められており、既存企業の振興に向けた諸施策の推進による政策的効果の発現も見込むことができることから、目標年次である令和１２（２０３０）年の工業の見通しを１，４６８億円と想定します。

■　工業の動向と見通し



※物価変動による影響を除くためグラフの数値は補正しており、統計の数値とは異なる

出典：工業統計調査、経済センサス（活動調査）

令和１２（２０３０）年の工業の見通し　１，４６８億円

３．将来都市構造

３－１．基本的な考え方

①都市構造の基本的な考え方

本市の都市構造は、「第５次亀岡市総合計画」における都市構造の基本方針の考え方を基本とし、中心的な市街地における都市機能の効率的な配置や再構築を図るとともに、中心市街地と周辺部の集落とを結ぶ地域ネットワーク網、京阪神都市圏や国土軸につながる広域ネットワーク網などの整備を促進し、市域全体のすべての世代にとって住みやすく、経済活動を生み出すことのできる環境の創出を図ることとします。

特に、本市の都市拠点となるＪＲ各駅周辺などにおいて、子育てや医療、福祉、商業など多様な都市機能の誘導により都市の中心性を高めるとともに、市内全域からアクセスしやすい条件を整えることで、すべての市民が効率的に都市サービスを享受することができるまちづくりを進めます。

また、広域交通ネットワーク網を活かし、京都縦貫自動車道ＩＣ周辺に新たな産業拠点の形成を図ることで、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、都市の自立性を高めます。

これらの都市核（ＪＲ山陰本線、国道９号、京都縦貫自動車道からなる基幹交通軸に沿って形成された市の中心的な市街地）と周辺の地域コミュニティ核（旧村などを起源とする周辺部の集落）とを結ぶ道路や公共交通などのネットワークの整備を推進し、拠点間の連携強化と利便性の向上を図ることで、都市としての機能向上を図ります。

社会の変化：人口減少・少子高齢化の進行　地域間競争の加速化　など

＜都市構造の基本方針＞

・中心的な市街地における都市機能の効率的な配置や再構築を図る

・すべての世代にとって住みやすく、経済活動を生み出すことのできる環境の創出を図る

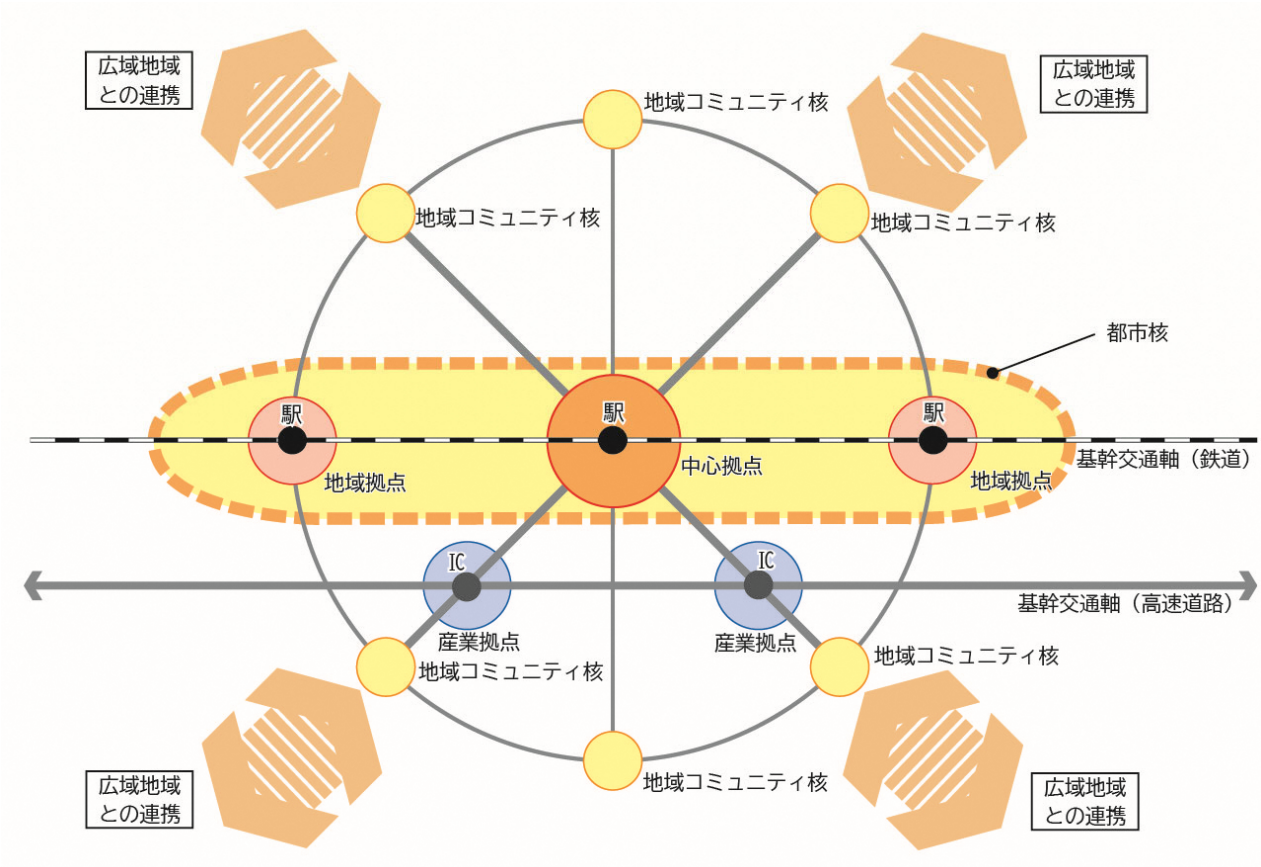
都市の中心性を高める

・都市拠点となるＪＲ各駅周辺などにおいて、子育てや医療、福祉、商業など多様な都市機能の誘導を図る

都市の自立性を高める

・広域交通ネットワーク網を活かし、京都縦貫自動車道ＩＣ周辺に新たな産業拠点の形成と機能の誘導を図ることで、職住一体型の魅力的な雇用環境と居住環境の創出を図る

■　都市構造の概念図

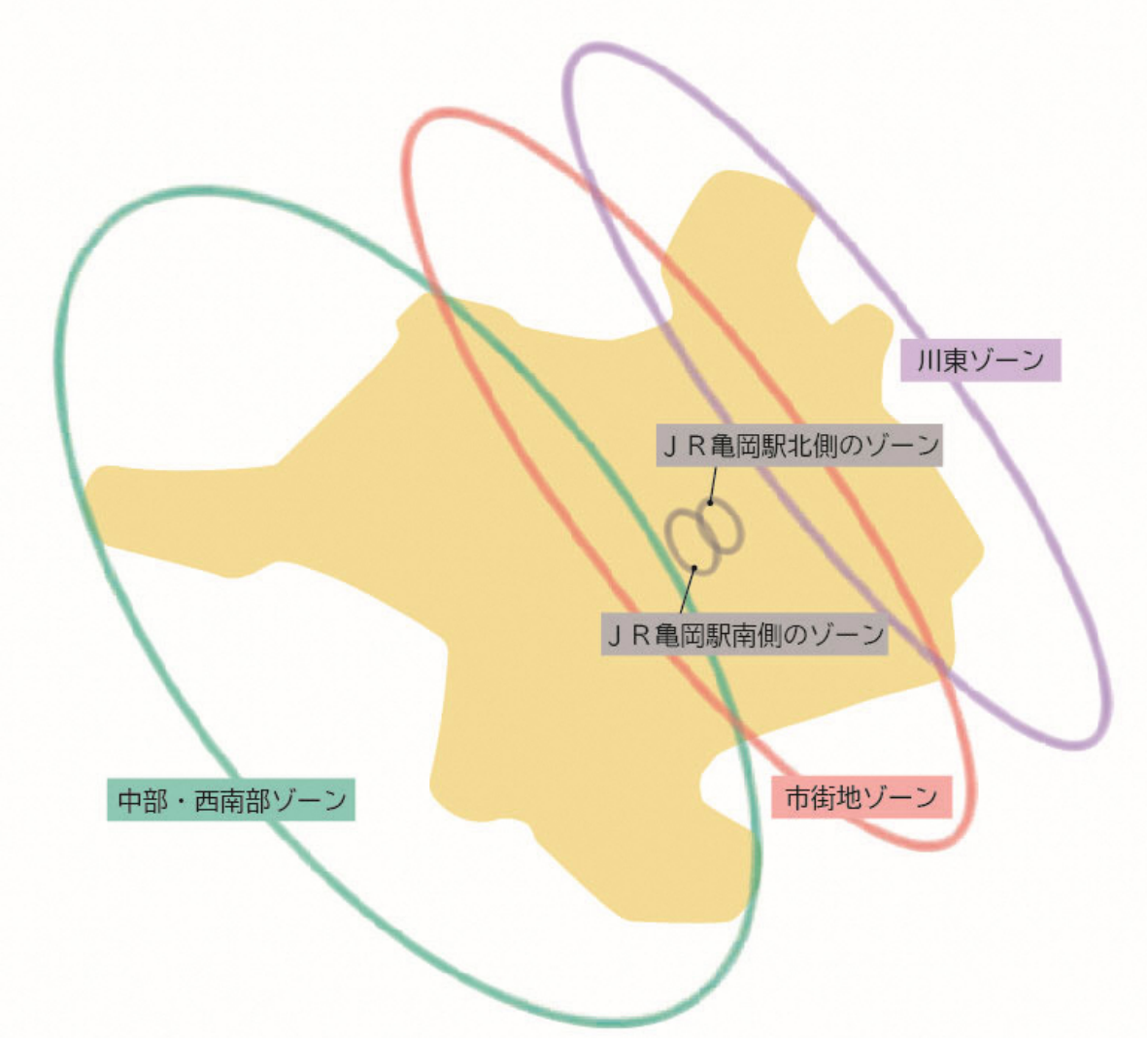


②ゾーン別地域振興の基本的な考え方

本市の地理的特性を活かしたまちづくりを推進するためには、各地域の特性を踏まえた都市構造の検討が必要になることから、「第５次亀岡市総合計画」に示したゾーン別地域振興の基本方針の区分を基本とし、市街地ゾーン（ＪＲ山陰本線・国道９号沿線に広がる市街地のゾーン、ＪＲ亀岡駅南側のゾーン、ＪＲ亀岡駅北側のゾーン）、川東ゾーン、中部・西南部ゾーンの３つの地域生活圏の形成を前提とした将来都市構造を検討します。

なお、これらの３つのゾーンは、それぞれの地域の多様性と個性を尊重し、役割と機能分担により地域相互の連携を図りながら、市域全域の魅力を高めていきます。

■　ゾーン区分図（都市計画マスタープラン）



３－２．本計画における将来都市構造

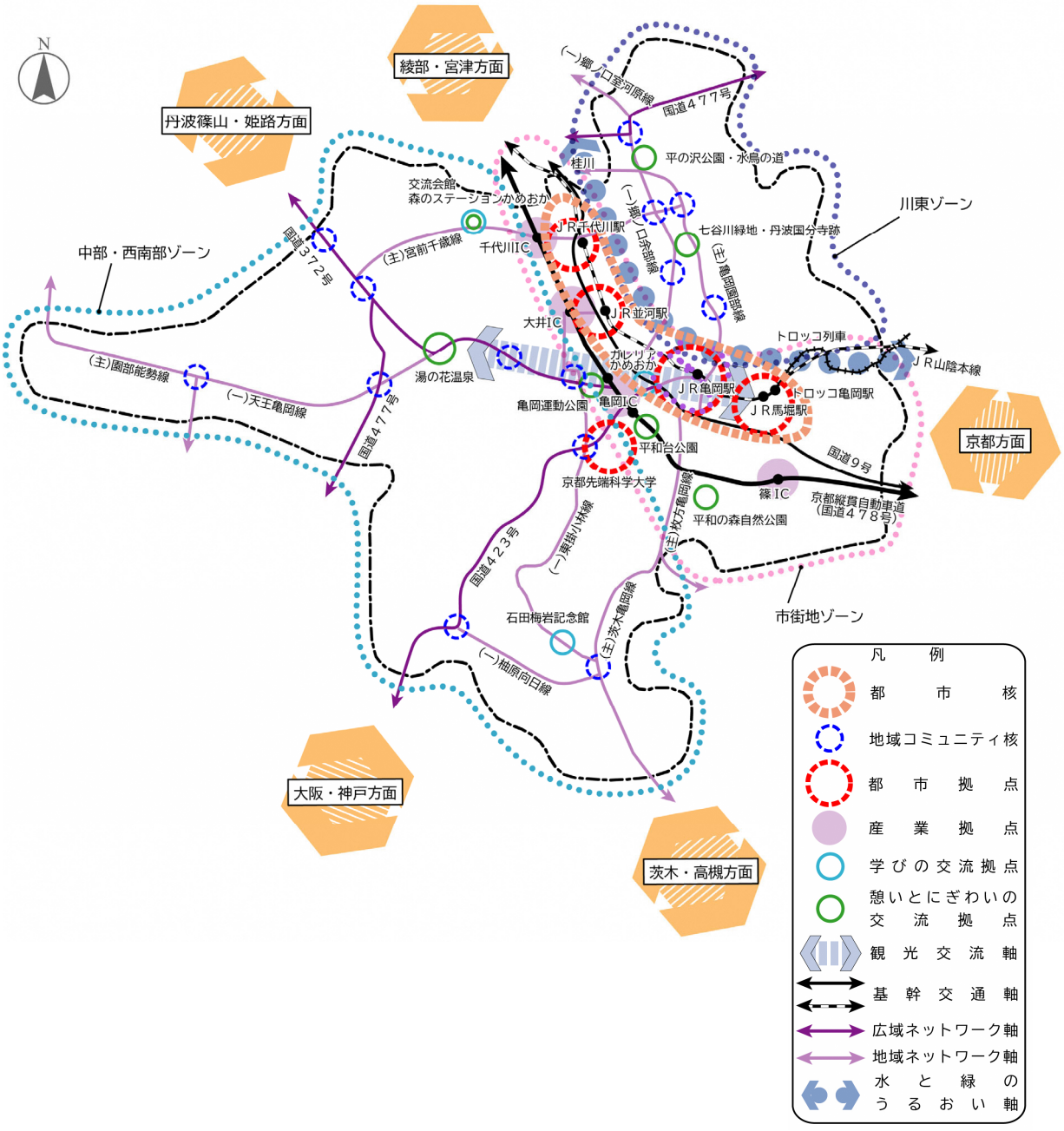
前項で整理した基本的な考え方を踏まえ、本計画における将来都市構造を以下のように整理します。

名称		対象範囲	方針
土地利用のゾーニング	市街地ゾーン	ＪＲ山陰本線・国道９号沿線に広がる市街地のゾーン	ＪＲ山陰本線の駅周辺に形成された新旧の住宅地や、国道９号沿道に集積する商業・業務・サービス・工業などの産業機能により、活発な消費・経済活動が展開されるゾーンとして、快適で利便性の高い居住機能の整備を図るとともに、多くの企業の立地を促進し経済活動のさらなる発展を支えるためのインフラ整備を進めます。
		ＪＲ亀岡駅北側のゾーン	府立京都スタジアムを中核に、スポーツ・商業・ホテル（宿泊機能）・公園など、魅力あふれる誘客機能を集積するとともに、本市の新たな顔となるゾーンとして、魅力的な都市機能・サービスを提供します。また、利便性の高い住宅地の整備を促進します。
		ＪＲ亀岡駅南側のゾーン	かつての城下町を起源とする旧市街地を中心に、住宅のほか商業、業務、文化などの都市的サービス機能が集積するゾーンとして、多世代が共生しながらまちなかで暮らすことができ、歴史的なまちなみや伝統的な行催事を訪ねる観光客でにぎわう中心市街地の再生を進めます。
	川東ゾーン	桂川の北東に位置するゾーン	美しい田園風景をなす優良農地が集積するゾーンとして、集落営農体制を強化し、効率的で高付加価値型の農業を振興します。また、地域固有の歴史文化資源や自然環境を活かして、農業体験のほか農業と芸術のコラボレーションなどによる新たな交流を通じて、移住・定住の促進を図ります。
	中部・西南部ゾーン	京都縦貫自動車道の西南部に位置するゾーン	森林や里山、温泉など特色ある地域資源を有するゾーンとして、多様なレクリエーションや学びを楽しめる環境を創出するとともに、農業基盤整備の進展に合わせて、集落営農の体制整備を進めます。また、阪神大都市圏に通じる広域幹線道路の整備を促進し、交流と定住の促進による地域の活性化を目指します。

名称		対象範囲	方針
核	都市核	ＪＲ山陰本線と国道９号に沿って形成された市街地	本市の都市拠点の連なりと基幹交通軸に沿った中心的な市街地として、都市機能の向上とにぎわいの創出を図ります。
	地域コミュニティ核	ネットワーク軸の結節する地域、既存のコミュニティ施設を中心とした地域	それぞれの地域が持つ歴史風土や文化の保存・継承を通じたコミュニティの高揚を図るとともに、市街化調整区域における既存集落まちづくり区域指定制度などの運用により、定住人口の維持・地域の活性化を図ります。
拠点	都市拠点（中心拠点）	ＪＲ亀岡駅周辺の都市拠点	本市の中心拠点として、商業・業務機能や居住機能など多様な都市機能の集積と高度化の推進を図ります。
	都市拠点（地域拠点）	ＪＲ馬堀駅、並河駅、千代川駅周辺の都市拠点	地域の中心拠点として、主に日常的なサービス機能の向上を図ります。
	都市拠点（地域交流拠点）	京都先端科学大学周辺の都市拠点	地域振興及び学術交流・教育の発展に向けた次世代を担う若者が集い交流する拠点の形成を図ります。
	産業拠点	京都縦貫自動車道千代川・大井・亀岡・篠ＩＣ周辺地域	広域道路網を活かし、それぞれの地域特性に応じた産業拠点の形成を図ります。
	学びの交流拠点	京都先端科学大学、交流会館、ガレリアかめおか、文化資料館とその周辺地域、石田梅岩記念館	市民に開かれた学びの交流拠点として、博物館や文化ホールの整備を進めるなど、誰もが学び・交流できる場としての機能の向上を図ります。
	憩いとにぎわいの交流拠点	トロッコ亀岡駅、保津川下り乗船場、湯の花温泉、平の沢公園・水鳥の道、七谷川緑地、丹波国分寺跡、亀岡運動公園、平和台公園、平和の森自然公園とその周辺地域、森のステーションかめおか	市民や来訪者が集う交流拠点として、歴史や自然、温泉、スポーツ、レクリエーションなどを通じ、憩い、にぎわう場としての機能の向上を図ります。

名称		対象範囲	方針
軸	観光交流軸	トロッコ亀岡駅、保津川下り乗船場、湯の花温泉の本市の三大観光地を結ぶ軸	中心拠点と本市を代表する三大観光とを結ぶ交流軸として、にぎわいの創出を図ります。
	基幹交通軸	京都縦貫自動車道、国道９号、ＪＲ山陰本線	本市の交通の骨格を形成する軸として、豪雨や地震などの大規模災害に対応した国土強靭化の観点から整備を進めます。 特に、災害対応とともに日常的に交通渋滞が発生する国道９号については、京都市とのネットワーク強化（老ノ坂バイパス整備など）を図ります。
	公共交通軸	都市拠点から南つつじケ丘･篠ＩＣ周辺･及び都市拠点間を結ぶ路線	人にやさしいまちづくりの構築を目指す軸として、車からバスなどの公共交通への転換を推進します。
	広域ネットワーク軸	国道３７２号、国道４２３号、国道４７７号	本市と阪神間などの主要都市との流通を活性化させるネットワーク軸として、機能の向上を図ります。
	地域ネットワーク軸	都市拠点と地域コミュニティ核または市外などを結ぶ主要道路	本市の拠点間を結ぶ身近な軸として、各都市核との連携をさらに深め、また、地域コミュニティ核の振興につながる多様なネットワークの強化を図ります。
	水と緑のうるおい軸	桂川及びその周辺の河川空間	市民や来訪者にうるおいとふれあいをもたらす軸として、にぎわいの創出を図ります。

■　市域全域の将来都市構造図



※ 市街地の詳細については、市街地とその周辺部の将来都市構造図に記載

■　市街地とその周辺部の将来都市構造図

