

「色」のある街 つちうら～過去のことは水に流して～

TA：伊藤寛 班員：相原健二 沖原敦司 林崎豊 立見紀子 渡辺健大

1. 概要

1-1. 背景

高度成長期以降、モータリゼーション化による郊外部への市街地の進行が続き、中心市街地の空洞化が進んできた。地方都市である土浦市も同様の問題を抱えている。また、今日の社会情勢が少子高齢化や都心帰化、人口の減少転向といった変化をしてきたことから、土浦市の今後の急激な発展は期待できない。商店街のシャッター通りやモール 505 の空き店舗、郊外の農地の中でばらばらに立地する住宅が広がっている現状からも土浦市の衰退が見てとれる。つくば市の発展やロードサイドショップの進出によって土浦市の衰退が後押しされているとも考えられる。さらに、つくば市のさらなる発展や今年のＴＸ開通による影響から、土浦市からの人口流出の問題も想定されるだろう。

これらの現状に、将来予想される変化（人口・世帯の減少、就労・居住形態の多様化、更なる情報技術の進展など）を考慮すると、土浦市が今後、持続可能性を持つまちとして計画される必要があると私たちは考えた。

1-2. 交通混雑の予測



図1：2025年の土浦市の将来人口推定

国立社会保障・人口問題研究所が発表した「一般人口統計 人口統計資料集(2005年版)」によると、2025年における茨城県の予測人口は約286万2000人である。2000年の茨城県の人口は約298万6000人であるため、人口増減率は-4.2%である。この値をCUE Tに当てはめて交通予測を行うと、図2の結果となった。国道6号や各インターチェンジ周辺、さらには中心市街地および荒川沖周辺の市街地で道路交通が混雑していることがわかる。

2. 全体構想

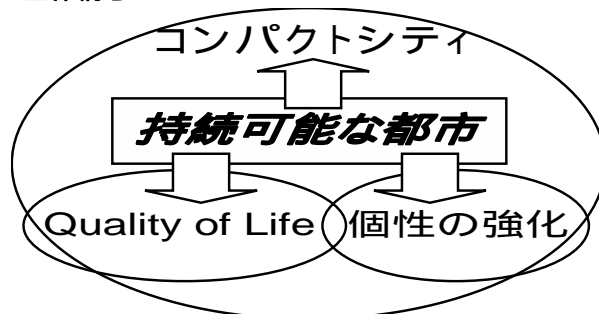


図2：持続可能性を持つまちの形成

持続可能性を持つまちを形成するために、市街地のコンパクト化を図り、都市の効率化をすすめていく。市街地のコンパクト化を図るにあたって、生活環境がある程度充実している「エリア」を選定する。

また、持続可能性を持つまちの条件として、住民の住みやすさの向上を図る「クオリティ・オブ・ライフ（以下、QOL）」と、「安定的な経済発展の維持」を実現させる必要がある。ここで、私たちは「安定的な経済発展の維持」とは、「まちの個性を伸ばし活かす」ことで可能になると考えた。

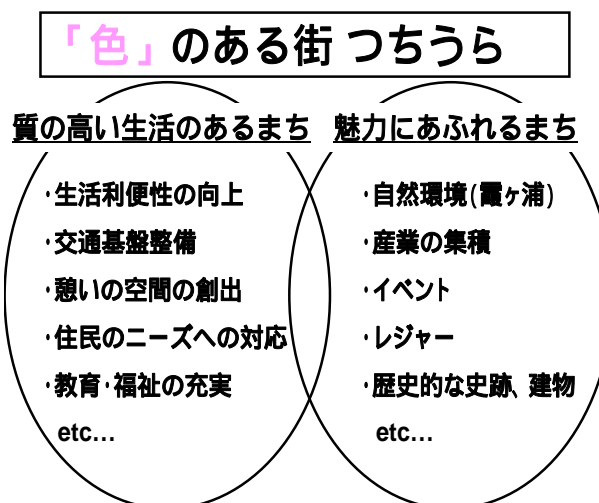


図3：全体構想

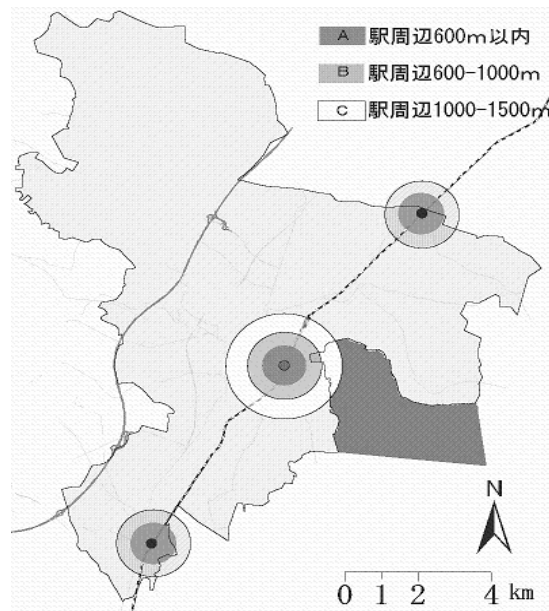
私たちは、この「QOL」と「まちの個性を伸ばし活かす」の実現によって土浦のまちに「色」が生まれるとし、キャッチフレーズに、

「色」のある街 つちうら

を掲げる。「質の高い生活のあるまち」「魅力にあふれるまち」を基本理念とし、土浦市のマスタープランを策定する。

3.「エリア」の選定

市街地のスプロールを抑制するには、自動車での移動をこれまでよりも少なくさせ、公共交通の利用を促進することの影響が大きい。このことから私たちは市内にある常磐線の 3 つの駅に着目をした。また各駅周辺は、生活環境がある程度充実していることもあり、各駅を中心とする「土浦エリア」「神立エリア」「荒川沖エリア」を重点整備計画地として選定した。



4. エリア別構想（重点整備計画地）

4 - 1. 「土浦エリア」

市内でも最も発達したエリアであったが、つくば市を始めとした隣接市の発展やモータリゼーションの影響により、空洞化や衰退が顕著である。

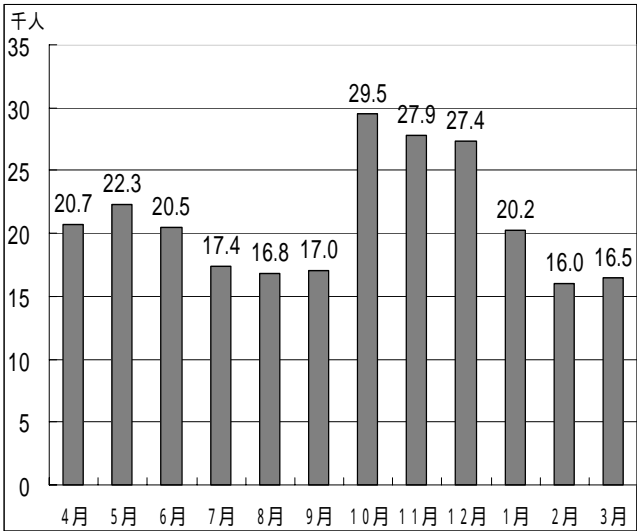


図 5 : 観光客入込数調査（平成 16 年度）

図 5 は土浦港・亀上公園・霞ヶ浦総合公園の観光客入込数で、調査日は各四半期の一ヶ月の最初の休日と第一水曜日である。夏・冬の利用は少ないが花火大会の時期である 10 月はやはり観光客が多い。

表 1 : 市民アンケート

公園 (緑地) に対するニーズ (%)	
小規模の身近な公園	28.5
お祭りやイベントが行える公園	9.2
各種スポーツのできる施設の整った大規模な公園	12.9
様々な資源を生かした特色ある公園	28.8
緑の保全	9.5
公園よりも都市施設の整備	5.7
その他	3.0
無回答	2.6

霞ヶ浦の保全・活用や霞ヶ浦の周辺整備で優先してほしいもの (%)	
下水道の整備や排水対策による水質浄化	42.83
動植物の生息の場としての自然環境の保全	18.49
釣り場や水遊びなど、水に親しみ、ふれあうことのできる公園の整備	13.25
霞ヶ浦の特徴を生かした観光的な利活用	17.76
湖岸沿いの眺望に優れた住宅地や業務地などの面的開発	2.19
その他	5.38

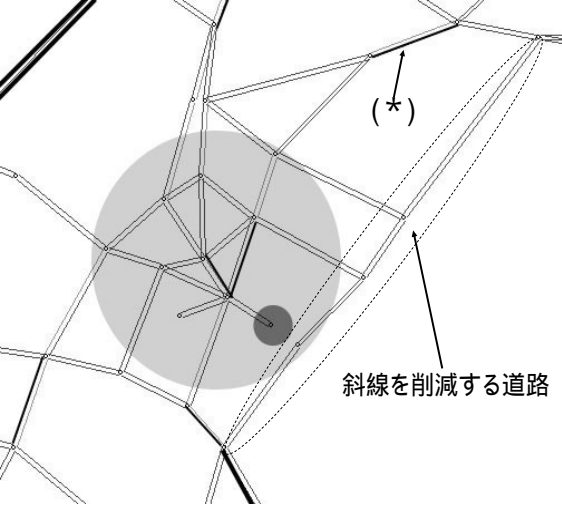
現在居住する市・村の好きな (優れている) ところ < 中学生・複数回答 >	
自然環境が豊かな	295
歴史的文化遺産や伝統文化などがたくさん残っている	110
地域の人どうしのふれあい・豊かな交流がたくさんある	117
文化施設などが整っている	182
レクリエーション・スポーツを楽しむ環境が整っている	64
通学路・普段使っている道路などの整備が進んでいる	70
その他	21

「霞ヶ浦“フェイス”プロジェクト」

土浦港にはヨットやボートが数多くとまり、港町は低層住居が並び桜並木を整備しているなど今後の可能性があると感じた。しかし、土浦駅は西口を表玄関としていることや、東口へと続く高架橋やマンションによって景観が悪く、人を呼び込む整備がされていない。

そこで、土浦駅東口周辺から霞ヶ浦までの整備を行い、土浦市の最大の個性ともいえる霞ヶ浦を活用し、まちの顔としてより強めていく。

特に集客が落ち込む夏期に向けた水上レジャーと、土浦駅西側と繋いでつくる憩いの空間の創出を提案していく。また、つくば市の筑波山観光と新治地区の筑波山スカイレジャー・フルーツラインをつなぎ、つくば・土浦全域を結ぶ観光ルートを計画する。



「霞ヶ浦“フェイス”プロジェクト」によって、市内外を問わず多くの人々が土浦駅東側に訪れることが予想される。しかし、土浦駅と霞ヶ浦の間には、片道2～3車線の道路が存在し、回遊性を妨げているのが現状である。そのため、この道路の車線を削減することで土浦駅東部の回遊性の向上を図り、それに伴う周辺道路の整備を同時に行う。土浦駅東部道路の車線削減により、迂回路となる道路の整備が必要となる。混雑が予想される国道354号線(＊)の拡幅整備により、迂回路としての機能を持たせることで対応する。

今後、以下の計画を具体化し検討していく。

- ・水上レジャーの振興
- ・憩いの空間の創出（自然と親水空間の創出整備として川口運動公園周辺整備・桜並木の整備・市街地内部整備）
- ・商業空間の延長（駅東口）
- ・つくば市・新治村の筑波山の観光に霞ヶ浦を連携させた観光ルートの確立
- ・土浦花火競技大会々場の移転

「中心市街地フェニックスプロジェクト」

亀城公園周辺の商店街やモール505など中小小売業や飲食店などのシャッター通りが非常に目立つ。現在そのまま高齢化の進む中心市街地においては、町全体を結ぶ連続性のある整備が必要となる。

そこで、現在も駅前を中心にある程度の集客力がある地区に商業を集積させる。また、その地区を含んだ徒歩・自転車・公共交通で動ける圏内に歴史的文化財や公共施設、小店舗、桜並木を繋いだ親水空間のある緑道を提案する。この提案によって、エリア中心の魅力が増し、コンパクト化へ向けた住宅の誘導を行う。

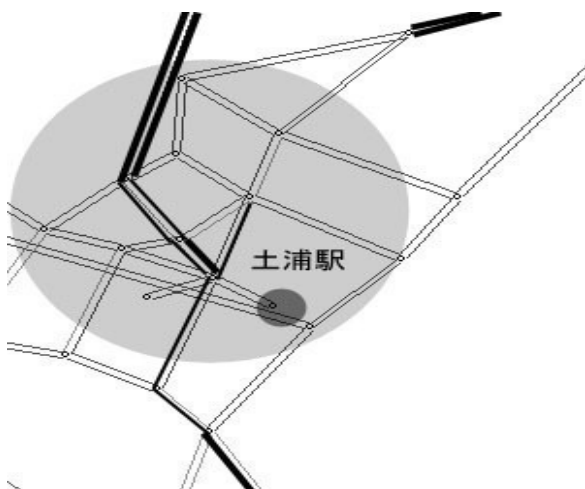


図7：現在の混雑状況

現在、土浦駅西部地区において土浦駅周辺の市街地と南北方面を結ぶ道路が混雑していることがわかる。市街地における交通混雑を緩和させるため、周辺道路の利便性の向上や新規道路の整備が必要である。

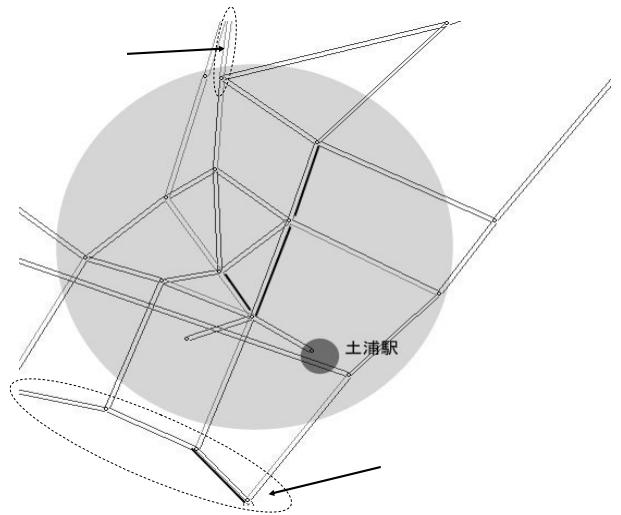


図8：道路整備による混雑の緩和

北部における交通混雑の緩和を目的とした、国道125号と国道354号を接続する新規迂回路の整備（ ）および南部の道路の一部拡幅などによる迂回路の利便性の向上（ ）させることで土浦駅周辺の市街地の交通混雑は緩和されることが分かる。

今後、以下の計画を検討していく。

- ・住宅エリアの市街地への誘導
- ・緑地、親水空間による連続性の整備
- ・歴史的文化財の活用
- ・商業エリアの凝縮
- ・公共交通の見直し
- ・娯楽産業の住み分け

「高架道の撤去」

土浦駅周辺に関して、モール505の上部に位置する高架道は、町の中心部の上空を塞ぎ、圧迫感を生んでいる。また、土浦駅東口を霞ヶ浦に向けて整備した場合、駅前空間の確保などの問題がおこる。そこで、高架道の撤去を提案する。

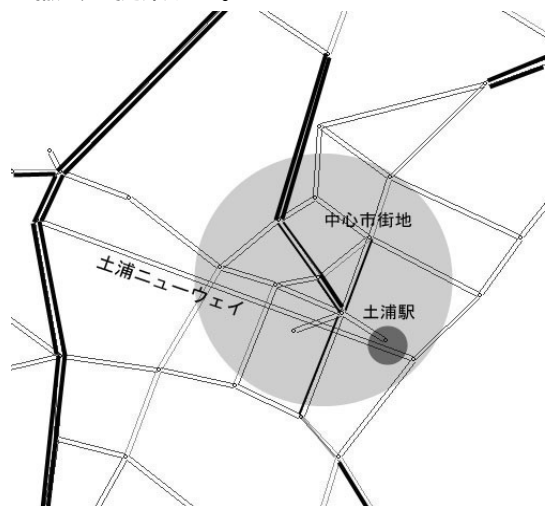


図9：高架道の撤去による交通影響

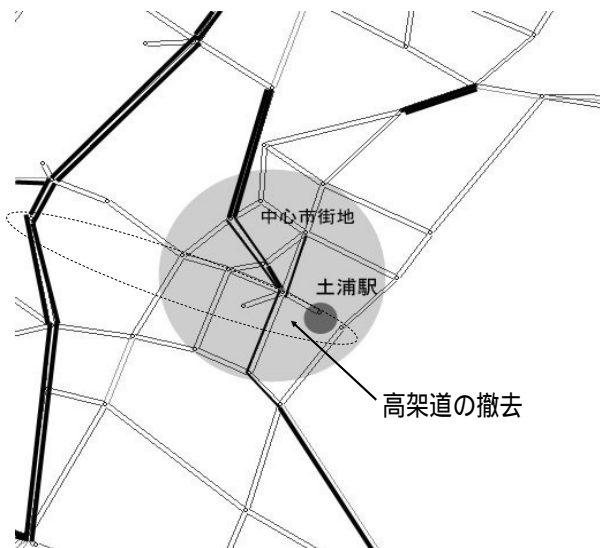


図 10：高架道の撤去による交通影響

高架道の有無による周辺交通への影響を見るために、シミュレーションを行った。結果、高架道の撤去による周辺交通への影響はごく少ないことがわかる。

また、土浦ニューウェイは、建設費 132 億円、年間維持費 1000 万円以上である。撤去実現へ向け、撤去にかかる費用の調査など、今後、実現可能性を調査していく。

4 - 2 .「神立エリア」

周辺に広がる工業エリアと農業エリアといった産業集積が生まれている。産業集積がこのエリアの特徴ともいえるが、質の面では、駅前周辺は道路が狭くかつ入り組んでいるため交通混雑が生まれている。また、工業地区を始め住宅や商業地区が、かすみがうら市にまたがるため用途地区指定が異なるなどの行政が一体となった計画が必要である。

今後、以下の計画を具体化し検討していく中で提案をしていく。

- ・工業エリアの充実、振興
- ・駅前空間の整備
- ・かすみがうら市側との一体的な空間の創出

4 - 3 .「荒川沖エリア」

東京の通勤圏としてのベッドタウン化が進んでいる。荒川沖駅ではパークアンドライドの利用者が多いが、将来圏央道の整備により、周辺住民の自動車ニーズがより高まる可能性が高い。住民ニーズに即しつつ将来的な持続可能性のある市街地空間の形成を目指す必要がある。

今後、以下の計画を具体化し検討していく中で提案をしていく。

- ・ 駅利用者の住宅エリアを誘導
- ・ ロードサイドショップと中心地商業の位置付け
- ・ 東京圏からの玄関口としての整備

5. 郊外エリア構想

蓮根畑と霞ヶ浦をパノラマで楽しめるなど特有の景観を有するが、アクセスの悪さから区画整理後の土地を含め十分に活用されていない。そこで、郊外型住宅の整備や景観の保全が必要とされる。

今後、以下の計画を具体化し検討していく中で提案をしていく。

- ・郊外型住宅の整備
- ・景観の保全
- ・サイクリングロード、ドライブロードの整備
- ・ロードサイドショップへの規制

6. 今後の展開



図 1.1 : 全体像

今後、「神立エリア」では、神立地区協議会・工業団地へのヒアリング調査を行い、かすみがうら市側との一体的な駅前整備の中に工業をどう位置付けるかをふまえた政策を提案する。「荒川沖エリア」では、パークアンドライドの利用者数推移・利用者の住居範囲・圏央道の影響を調査し、パークアンドライドの将来性をふまえた政策を提案する。また、「土浦エリア」を含むそれぞれの計画の実現可能性を調査していく。

7. 参考文献

- ・ 市政概要・住民アンケート/土浦市役所（1/25 訪問）
- ・ 土浦市の商工と観光/土浦商工会議所（1/25 訪問）
- ・ 土 浦 市 ・ 新 治 村 合 併 協 議 会 H P
「<http://www.tn-gappei.jp/>」（1/13 access）
- ・ 平成 14 年度大都市圏におけるコンパクトな都市構造
のあり方に関する調査/国土交通省
「<http://www.mlit.go.jp/crd/daisei/compact/>」
（1/20 access）