



## 1. はじめに

【土浦市の問題】  
これまでの基礎調査・現状把握より"中心市街地における商業の衰退"、"道路交通インフラによる交通問題"、"霞ヶ浦の環境問題"、"衰退・老朽化地区と歴史ストックの点在"などといった歴史が長く、古い都市構造の土浦市が抱える独自の都市課題に加えて、全国の地方都市において深刻な問題となっている"少子高齢化"周辺都市間との商圏競争・人口流出"都市のスプロール化による都市機能の分散"なども程度はあるが重要な問題として抱えている。

【課題抽出】  
現行の土浦市都市マスタープランでも重要視されている"土浦らしさ・土浦ならではのまちづくり"を展開していくために周辺市町との整合の取れた対策が必要である。そこで、"浦町再生"として中心市街地と霞ヶ浦を中心とした特色作りを強化することを提案する。ここで重要なのは"再生事業によるイメージ戦略"と"そこで住まう人々のまちづくり人材育成"が不可欠であると考ええる。

## 2. 全体構想

### 2 - 1. 基本構想

#### 土浦市の目指すべき都市将来像

『人が 魅力を つくっていくまち 土浦』

### 2 - 2. 実現のための主要課題

- 市民がまちの魅力をにつくれる環境
- 市民が一体となれる共通のイメージ

- 課題解決のための整備方針（人・街・自然の"再生"）
- 水辺環境の改善
- 自然環境を活用したレジャーの充実
- 小売店舗事業の活性化
- 歴史的ストックの有効利用
- 豊かなコミュニティ形成
- 人材開発・育成・支援の充実

### 2 - 3. 地域別構想

土浦駅周辺地区  
土浦駅周辺地区は、土浦市の中心地としてふさわしい地区であるために

- 霞ヶ浦と中心市街地にある資源を活かす
- 土浦駅によって分断されている自然と街の関係性を取り戻す
- 中心地にふさわしいゆとりのある歩行空間の創造
- 新たな起点創造のための土浦駅北口の整備

神立駅周辺地区  
土浦市の北の拠点にふさわしい地区であるために

- 生活道路の拡幅整備による交通渋滞緩和と歩行者空間の安全確保
- 業地区として企業誘致と集積の推進による充実化を重点的に進めていく必要がある。

新治地区

- 筑波山を始め、優良な自然が残る地区としての保全
- 自然の恵みの積極活用を図る自然空間の創造・観光利用を重点的に進めていく必要がある。

おおつ野地区

- 農業地区と広い住宅を構えることが魅力のゆったりとした住環境を整備
- 親水性の高い魅力的な住環境を整備を重点的に進めていく必要がある。

荒川沖駅周辺地区  
荒川沖駅周辺地区は、土浦市の南の拠点にふさわしい地区であるために

- 乙戸沼公園の樹林緑地の活用・保全の機能充実
- 狭く危険な生活道路の改善
- 人の交流拠点としての駅周辺整備と自然との調和の取れた住宅地を重点的に進めていく必要がある。

## 3. 公民館を拠点とした"市民参加"とまちづくり教育

【背景】  
近年、日本全国で"まちづくり"のあり方として"住民参加"というキーワードが頻繁に述べられるようになってきた。これは、土浦市においても同様に述べられることであり、現行の土浦市都市マスタープランにおいても"市民・事業者・行政"が協働して行なうことの重要性が述べられている。  
"市全体の都市づくり"から"身近な地区づくり"まで"まちづくり"を計画・実現していくためには活動の拠点と"まちづくり教育"が必要不可欠であると考えられる。  
【計画内容】  
公民館の現場の状況として、"公民館機能" "コミュニティセンター機能"が併設されている。

	公民館	コミュニティセンター
目的	学習機会を効果的に提供し、現代社会に対応した生涯学習活動推進	地区市民委員会（安全部・文化広報部・環境部・青少年育成部・スポーツ・健康部・福祉部）活動の支援
	文化活動の振興、文化のかおり高い地域づくり	
	地域住民の交流促進、住環境充実	
活動内容	同好会活動・学習講座の開設	市民委員会活動の支援
活動頻度	各団体によるが週1程度	各団体によって頻度に差が大きい
特徴	活動者は主婦や高齢者が多い	
	各中学校区に1つずつ設置されている	
	さまざまな市民活動の窓口（情報公開の場）、メディア効果がある	
	住民間の交流が発生しやすい環境が存在	etc...

行政・事業者の積極的働きかけ（まちづくり講座の開設等のきっかけづくりなど）を行なっていくことで、"まちづくり市民の育成"活動の活性化を図る。  
地方分権化などで、より自治性を求められる"市民"のまちづくりに対する意識向上、郷土に対する帰属意識の深まり、計画案への積極的な意思表示（パブリック・コメントへの回答）など経済性・合理性の隙間にある都市課題にも対応していけるようになる。

【期待される効果】  
"浦町再生"を実現していくためには、"市民の参加"が不可欠であるため、"市民の参加する仕組み"として公民館が機能することによって、"草の根の市民まちづくり"が実現すると考えられる。  
この他にも、今後学校教育で取り組まれている"総合的な学習の時間"などとも協力関係が生まれてくると考えられる。

## 4. 重点計画 ～『浦』『町』『再生』『浦町再生』～

4 - 1. 土浦駅東口事業（霞ヶ浦の活用）  
土浦市にとってかけがえのない資源である霞ヶ浦は水質悪化やレジャーの多様化などから観光資源と成り得るヨットハーバーや親水性のある公園などが活かされておらず、町の裏側に追いやられている。  
この状況を"住民・事業者・行政"の協働で取り戻す事業である。

【事業内容】  
土浦港の整備  
土浦港周辺のテラス、飲食店の整備や道路整備することにより景観向上を図り、各施設の整備を行うことにより利便性を上げ、活気のある親水空間を創造する。  
【整備手法】  
ラブリバー制度（国土交通省 推奨）を参考に、地域住民の方からなる愛護団体、土浦市、そして管理者(国土交通省・茨城県)の三者がそれぞれ役割を分担し、連携することによって、霞ヶ浦への親しみを醸成し、霞ヶ浦の良好な維持と、うるおいのある水辺空間の形成を図ることが好ましい。

【市民団体の現在の活動】  
現在、社団法人 霞ヶ浦市民協会が主催する『泳げる霞ヶ浦市民フェスティバル』が年に1回霞ヶ浦総合公園で開催されており、このイベントには、多くの市民団体、土浦商工会議所、土浦市、国土交通省、霞ヶ浦環境科学センターなど様々な団体が参加している。これ以外にも清掃活動、霞ヶ浦の勉強会などは様々な団体が個々又は一緒になって頻繁に行われている。

## "浦越しバス再生"（水上交通の復活）

【水上交通計画】  
現在数少ない親水性を感じられる霞ヶ浦総合公園や環境について勉強できる霞ヶ浦環境科学センターは、行くきっかけが無い、また交通の便が悪いなどしてポテンシャルを活かしきれていない。そこで水上バスを使うことによって、これらの点を結びことを提案する。

【運営方法】  
利用客を惹き付けるためのノウハウを活かす為に民間と、公共性、安全性の確保のための行政(土浦市及び茨城県)が協力することが望ましい。実際に京浜マリーナにヒアリングをしてみたところ、是非やってみたい、もしあればある程度の集客は見込める、との意見を頂いた。

【事業の妥当性】  
これらに必要な再生計画事業費の先進事例との比較、産業連関分析による事業効果、水上交通と既存の代替地上交通との比較検討を行った。  
"代替地上交通との検討  
既存の地上交通の交通費や所要時間を算出し、実施可能な計画かを検討した。

	時間	費用	本数頻度	時間	費用	本数頻度
バス(関鉄)	10分	240円	4本/時間	45分 (バス30分+徒歩15分)	520円	3本/日
バス(キララちゃん)		1000円	1本/2時間			
車(タクシー)		980円		20分	2500円	

運行本数の検討  
周遊便を考える場合、

- 土浦港 霞ヶ浦総合公園 霞ヶ浦環境科学センター}2本/h
- 土浦港 霞ヶ浦環境科学センター 霞ヶ浦総合公園}2本/h

の計4本/hとする。

ただし、設定運賃：760 円とする。

"浦越しバスの再生"（水上バス）運行導入事業費の妥当性検討  
【集客見込み】  
現在の土浦駅周辺（亀城公園、土浦港、霞ヶ浦総合公園）の年間入込観客数約23 万人を集客見込みとする。

【観光産業による産業連関分析】  
\*現在の年間入込観光客数約2 3万人の集客見込みとする。  
\*乗船料金はバスを使った場合に3箇所を回るための料金の半額（一日乗船券という形にする）  
これより、水上交通年間利用額は1.77 億円。  
産業連関分析を行うと、水上交通の年間利用額が生む、生産誘発額は2.66 億円。  
よって、当初の水上交通利用額の1.5倍に相当する生産誘発効果をもたらすことになる。

"URARA ポートの再生"（土浦港整備）事業費の妥当性検討  
【事業費】

- 船着場（3ヶ所）12.2億円（広島県・太田川の事例より）
- 維持管理費 1.36億円/年（太田川事例）
- 船の維持費用 2000 万円/年間とする（小型ボートの場合200 万円なので）

\*以上の費用を含めた総費用（残存価値の考慮） 40.4 億円  
\*土浦港道路整備 1.4km ほど 約12億円（道路の拡幅・富山の事例より）

【産業連関分析】  
産業連関分析によると、建設設備投資52.4 億円は、最終的には74.1 億円の生産誘発額をもたらし、当初の事業費の1.41 倍の生産誘発効果をもたらす。

【費用便益分析】  
以上のことを総合して費用便益分析を行う。（単位：億円）

費用（C）	港維持管理費用 1.36/年
	水上バス整備費用 0.2/年
	以上を含めた総費用（初期投資含まず）28.2
便益（B）	合計 28.2
	水上バス収益 1.77
年便益	（霞ヶ浦に対する支払い意志額 5193円）
	5193円×12ヶ月×51947 世帯 = 32.37 億円
合計	34.14
B / C	34.14/28.2 = 1.21

費用便益分析を行った結果、1を上回った。  
今回の分析では初期投資（船着場整備費用、道路拡幅費用）を含めなかった。残存価値のみ計上した方法を採用した。