

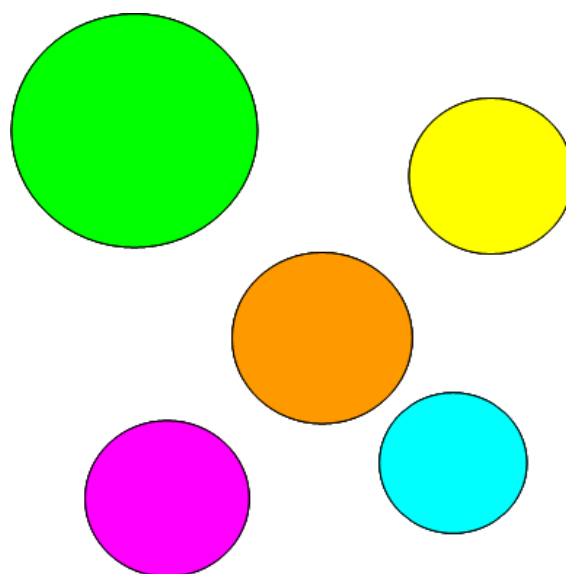
Color TSUCHIURA

都市計画マスタープラン計画書

2009 年度都市計画マスタープラン策定実習7班

島田達成[班長] 梶谷篤史 吉川重和

堂下和宏 山田翔太 村上大輔[TA]



目次

第一章 土浦市の概要	2
第二章 土浦市の現状分析	4
2-1 人口	5
2-2 産業	7
2-3 交通	10
2-4 住環境	11
2-5 土浦市の課題・問題点	14
第三章 まちづくり基本構想	15
3-1 将来都市像	16
3-2 人口フレーム	17
3-3 基本理念	17
第四章 地区別基本構想	18
4-1 地区区分	19
4-2 土浦駅周辺地区	20
4-3 新治周辺地区	21
4-4 神立周辺地区	22
4-5 荒川沖周辺地区	23
4-6 霞ヶ浦周辺地区	24
第五章 重点整備計画	25
5-1 施策方針	26
5-2 交通	27
5-3 交流	30
5-4 土浦駅周辺地区	32
5-5 新治周辺地区	35
5-6 神立周辺地区	36
5-7 荒川沖周辺地区	37
5-8 霞ヶ浦周辺地区	38
謝辞	39
参考文献	40

第一章 土浦市の概要

茨城県土浦市は、首都東京から 60 km、県都水戸から 40 kmに位置する茨城県南部のまちである。(図 1-1) 面積は 122.99 ㎡で、東に霞ヶ浦・西に筑波山を臨む水と緑にあふれた自然環境を有する。現在、隣接するつくば市・牛久市とともに業務核都市としての役割を担っている。市域中央を南東方向に流れる桜川周辺及び霞ヶ浦沿岸には低地が形成され、低地の南北はそれぞれ新治台地、稲敷台地が広がっている。

土浦の歴史は古く、旧石器時代から集落が形成されていたことがわかっている。当時の霞ヶ浦は太平洋とひと続きであり、土浦は入り江であった。現在の土浦の都市としての骨格が築かれたのは江戸時代で、藩主土屋氏の時代に 9 万 5 千石の城下町としてまちの整備が行われた。霞ヶ浦から利根川、江戸川を經由し江戸へと至る水運ルートが確立され、水戸街道での陸運とともに交通の要所として発展した。江戸へは周辺地域から集積された米、醤油、木材が運ばれ、江戸からは塩や呉服がもたれされ、常陸国第二の都市として賑わった。近代に入り日本鉄道海岸線（現・常磐線）が整備されると輸送交通の主役は鉄道へと移った。役割を失った川や堀は埋め立てられ、道路へと変わっていくことになる。大正時代には阿見町に海軍航空隊予科棟が設置されたことを契機に、それまで低湿地であった桜川沿岸を埋め立て、歓楽街へと変貌していった。また、相次ぐ洪水を受けて霞ヶ浦沿岸を中心に治水・利水整備が行われ、れんこん栽培が盛んになる。



図 1-1 ; 土浦の位置

第二章 土浦市の現状分析

2-1 人口

土浦市の人口は2009年12月1日現在、144,501人であり、その多くは駅周辺に集中している。(図2-1) また、2000年頃まで人口は増加傾向であったが、近年は横ばいの状態である。コーホート要因法による将来人口予測分析を行ったところ、2030年の人口は約12,6000人と推定された。(図2-2) また、その年齢別構成を見ると、しだいに少子高齢化が進み、2030年には65歳以上人口比率が39%になると推定された。(図2-3)

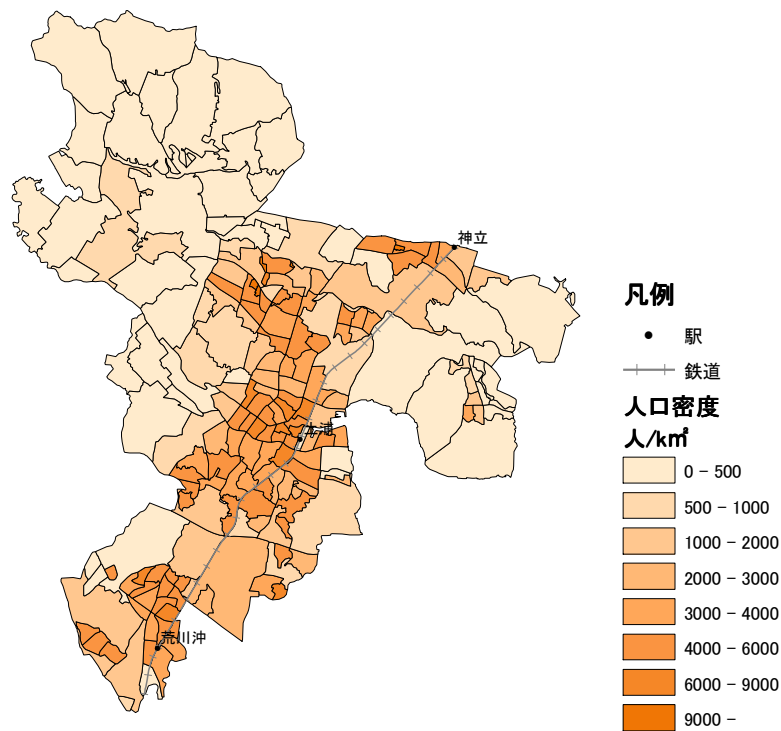


図 2-1 ; 土浦市人口密度

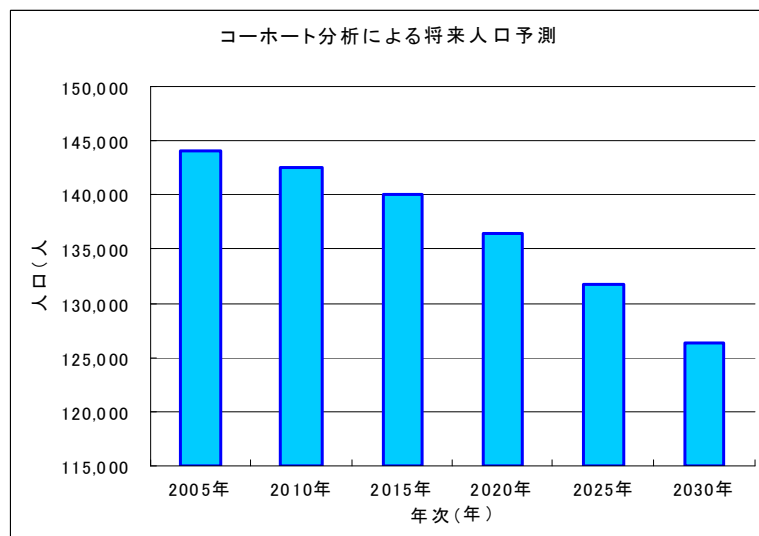


図 2-2 ; 将来人口予測

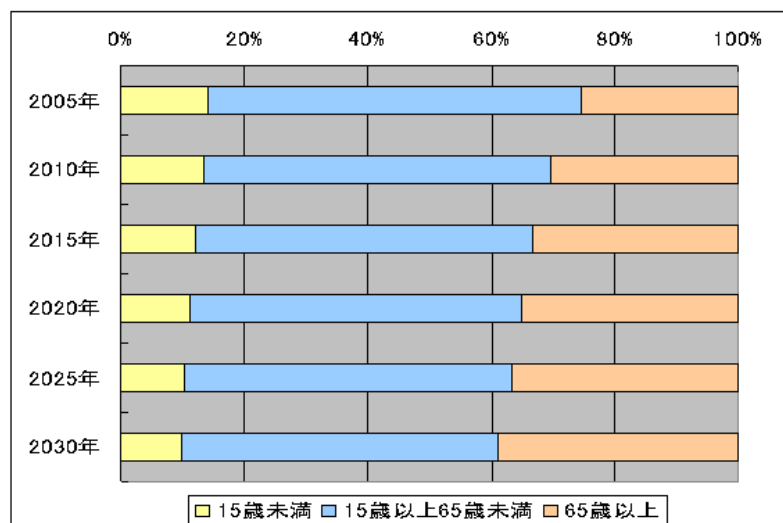


图 2-3 ; 年齡別人口割合予測

2-2 産業

土浦市の産業構成は、農業、工業に偏った石岡市、教育・研究、サービス業に偏ったつくば市など近隣の都市に比べて偏りが少ない。(図 2-4) また、それぞれの産業が地域ごとにまとまって立地していることも特徴のひとつである。

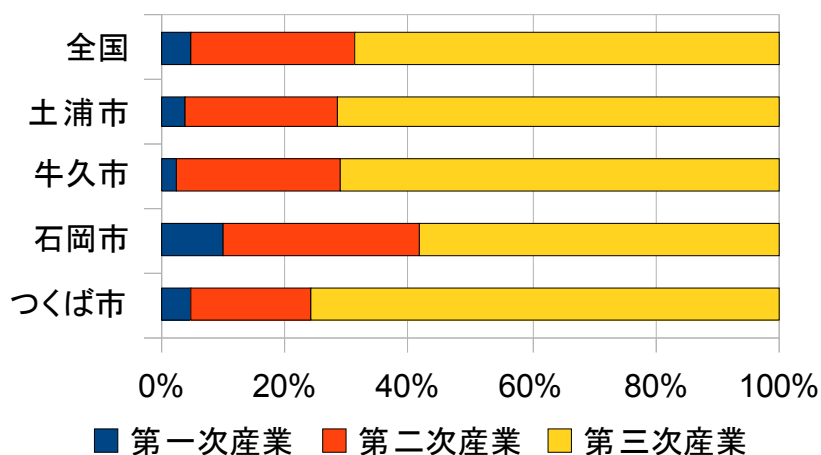


図 2-4；産業別人口構成比（平成 17 年）

2-2-1 農業

農業産出額は 96.8 億円（平成 18 年）であり、茨城県全体に占める割合は 2.4%（16 位）でしかないが、霞ヶ浦湖畔のレンコン（生産量全国 1 位）、北西部のグラジオラスは全国有数の生産量を誇っている。農業産出額の半分近くは野菜によるものだが、桜川沿岸の平地では稲作も盛んである。また、丘陵地では梨などの果樹や常陸秋そば、麦、大豆などが生産されている。しかし、耕地利用率（平成 18 年）が 80.2%と県全体の 91.5%よりも圧倒的に低く、県内ワースト 4 となっている。

2-2-2 水産業

霞ヶ浦を利用した内水面漁業が行われているが規模は小さい。近年は水質や生態の変化により衰退傾向である。

2-2-3 工業

土浦市発展の重要な役割を果たしてきた神立地区を中心に大規模工場が立地。従業員数13,152人、製造出荷額8,308億円は増加傾向だが、事業所数182社は減少を続けている（平成19年工業統計調査）。現在は、新東京国際空港、筑波研究学園都市に近いという立地特性や高速道路網の発達によるアクセス向上に加え、県税の優遇や市の奨励金交付によって、北西部の「テクノパーク土浦北」「東筑波新治工業団地」、東部の「おおつ野ヒルズ」

への企業誘致を促進し、新たな雇用創出と立地の多様化を図っている。

2-2-4 商業

土浦市は交通の要衝として古くから商業が発達してきた。高度経済成長以降は中心市街地に複数の百貨店が進出し賑わいを見せた。しかし、近年、郊外にロードサイド店やショッピングセンターの出店が相次ぎ、商業施設の撤退が相次いでいる。(図 2-5)

- ・出店した主な郊外型店舗

土浦ピアタウン（昭和 57 年）

つくばクレオスクエア（昭和 60 年）

イーアスつくば（平成 20 年）

イオン土浦ショッピングセンター（平成 21 年）

- ・撤退した主な店舗

土浦京成百貨店（平成元年） → 駐車場

イトーヨーカ堂旧土浦店（平成 9 年） → 駐車場

西友土浦店（平成 10 年） → マンション

小網屋土浦本店（平成 11 年） → マンション

丸井土浦店（平成 16 年） → パチンコ店・居酒屋など

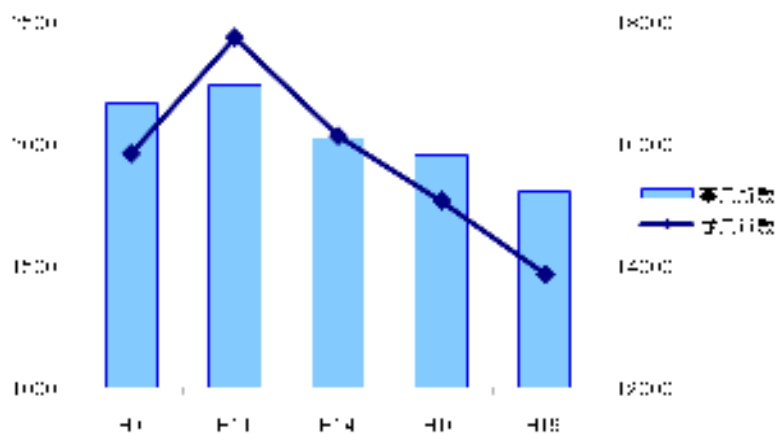


図 2-5 ; 土浦市商業の推移

平成 19 年現在、年間商品販売額 5743 億円、事業所数 1802 人、従業員数 13862 人

のすべてにおいてつくば市を下回っており、商業のつくばシフトが進んでいる。(図 2-6)

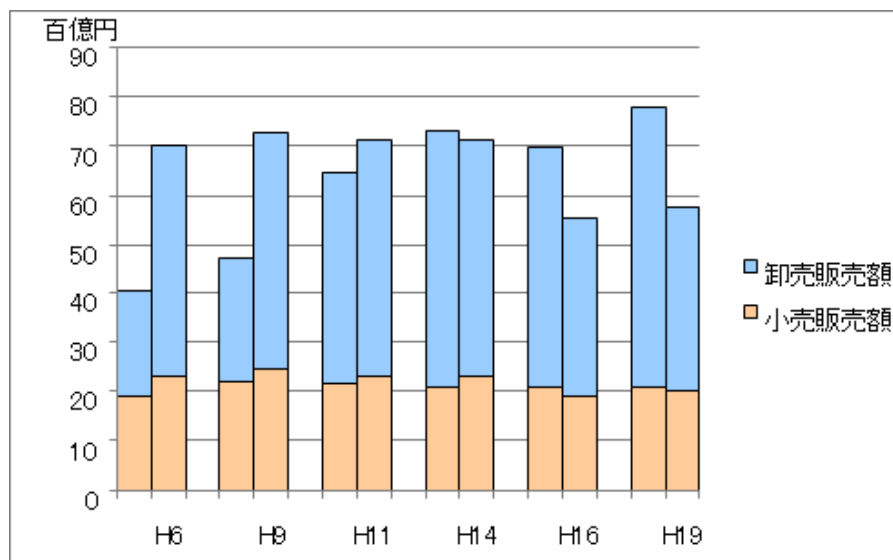


図 2-6；年間商品販売額の推移（左；つくば市，右；土浦市）

2-2-5 観光

旧水戸街道の中城通り周辺は江戸情緒を残す建物が集積し、歴史の小径整備事業など歴史的景観まちづくりを行い、霞ヶ浦や筑波山麓の自然と合わせて観光地化に力を入れている。しかし、年間観光客数 152 万人（平成 20 年）のうち 80 万人が土浦花火競技大会によるものであり、花火大会以外での集客力が弱い。

2-3 交通

2-3-1 鉄道

土浦市内には上野駅を基点に仙台駅まで続く JR 常磐線が南北に縦断している。市内には荒川沖，土浦，神立の 3 駅が存在し、土浦駅には特急列車も停車する。上野駅からは各駅停車で 70 分、特急では 45 分でアクセスすることができる。図 2-7 は市内の駅の乗降客数の推移を示したものである。平成 17 年の TX 開業に伴い、土浦駅の乗降客数は年々減少傾向にあることがわかる。

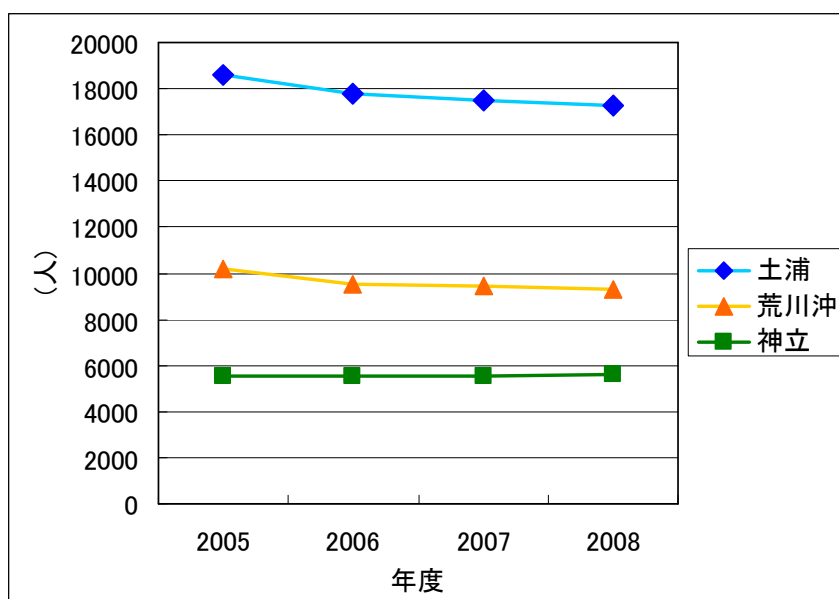


図 2-7 ; 常磐線乗降客数の推移

2-3-2 バス

土浦市の公共交通の要となるバスは、関東鉄道とその子会社による運行が大部分を占めている。また、街づくり活性化バス「キララちゃん」が NPO 法人「まちづくり活性化バス土浦」によって平成 19 年 4 月 1 日から本格運行されている。このバスは 1000 円以上買い物することで得られる地域通貨を利用すれば無料で乗ることができ、地域活性化への鍵を握る存在であるといえる。

2-3-3 道路

土浦市内を通る高速道路としては、常磐道（桜土浦 IC，土浦北 IC）、圏央道がある。また、一般道は国道 6 号が南北に、125 号 354 号などが東西に市内を通る。国道 6 号は、東大通りとの交差点を始めとする複数の場所で慢性的に渋滞が発生しており、牛久土浦バイパスなどのバイパス整備が進められている。鉄道よりも自動車が移動手段の中心であるだけに、渋滞の解消と事故減少のためにも早急なバイパス整備が求められていると考えられる。

2-4 住環境

2-4-1 住宅地

戦災を受けなかったために江戸からの市街地形状を維持しており、土浦駅周辺では狭い道路が多い上、老朽化した建物が密集している。そのため土浦駅、荒川沖駅前では再開発事業によって商業・業務機能の集積や土地の高度利用が図られた。また、90年代には市内各所で市街地開発事業が行われ、木田余や田村・沖宿では土地区画整理によって大規模な宅地が造成された。

2-4-2 公園緑地

市域北部の筑波山麓、西部の霞ヶ浦湖畔をはじめ桜川河川敷など多くの自然環境に恵まれている。また、霞ヶ浦総合公園や亀城公園、乙戸沼公園、川口運動公園など大小 54 の都市公園がある。しかし一人当たりの都市公園面積は 5.91 m²と県内の平均値を下回る上、国土交通省による目標水準 20.00 m²にはるかに及ばない。自然はあるが、都市公園は少ないのが現状であり、特に近隣公園に該当するものが圧倒的に少ないと言える。

	土浦	つくば
総合・運動公園	4	3
地区公園	2	5
近隣公園	7	34
街区公園	37	76
他	4	26
計	54	144

図 2-7；種類別公園数

2-4-3 地価

市内で最も地価が高いのは桜町 3 丁目で 78,000 円 (1 m²あたり)。近隣のつくば、県都の水戸の同条件と比べると著しく低い。また、地域別に見ていくと荒川沖駅前は 52,000 円、神立駅前は 61,000 円、新治地区は 33,000 円となっている。また、土浦駅から約 1km 離れた真鍋地区より土浦駅前地区の方が地価の下落率が高い。

2-4-4 医療

土浦市とその周辺地域の医療施設データは表 2-2 の通りである。

	一般病院 (箇所)	診療所 (箇所)	歯科 (箇所)	一般病院 病床数(床)	診療所 病床数(床)	病床総数 (床)	総人口 (万人)	充実度 (床/万人)
土浦市	6	123	98	1498	171	1669	14.45	115.47
つくば市	14	159	105	2428	179	2607	21.24	122.71
かすみがうら市	0	21	17	0	2	2	4.38	0.46
石岡市	8	51	39	328	107	435	7.93	54.85
牛久市	2	48	37	766	56	822	8.09	101.56
阿見町	2	20	26	668	24	692	4.78	144.79

2-9；土浦市と隣接都市の医療施

※一般病院とは精神病院、結核療養所を除く病院であり、診療所は 19 人以下の患者を入院させることができる施設を有する場所、または入院施設のないものを指す。

病院数は人口にしたがって数変動しているように感じられる。そこで、住民 1 万人当たりに与えられる病床数を計算(式 2-1)し、それをその地域の医療の充実度として評価することとした。

式 2-1 充実度＝病床総数（床）／総人口（万人）

土浦市は隣接する 5 つの街と比較して第 3 位であり、規模の近いつくば市ともあまり大差がないことから、医療の充実度は比較的問題ないと考えられる。(図 2-10) 一方で、医療施設は常磐線沿線に集中しており、新治地区などの地域ではかなり少ない。このような地区に関しては整備の必要性も感じられる。

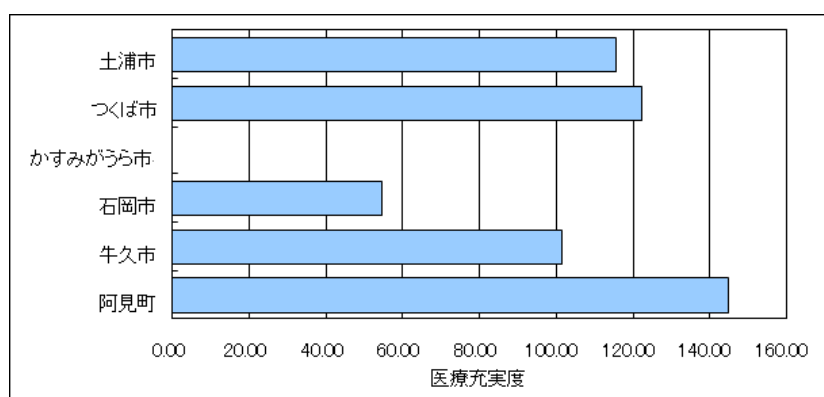


図 2-10；土浦市と周辺地域における医療充実度

2-4-5 防犯

市が犯罪発生状況を情報提供し、防犯活動に役立てられている。自主防犯組織数は県内最多で平成 21 年 12 月現在、166 町内で約 5910 人の市民による防犯ボランティア活動が活発に行われている。その成果として平成 16 年以降の犯罪の減少となって現れている。しか

し平成 20 年現在、犯罪率は 211.7 と依然茨城県内 1 位（2 位の神栖市 195.7，県全体 146.9）であり、治安対策をより行っていかなければならない。

	区分	刑法犯 総数	犯罪率
	市町村		
	総 数	43,609	146.9
1	土 浦 市	3,046	211.7
2	神 栖 市	1,836	195.7
3	大 洗 町	354	190.8
4	つくば市	3,982	189.8
5	守 谷 市	1,101	186.5
6	水 戸 市	4,760	180.0
7	龍ヶ崎市	1,349	170.1
8	鹿 嶋 市	1,077	164.4
9	牛 久 市	1,297	161.5
10	石 岡 市	1,264	158.1

図 2-11；茨城県犯罪率トップ 10

2-4-6 市民活動

現在，土浦市には，174 の町内会（自治会）があり，全体の 9 割にあたる約 5 万世帯が加入している。その他にも、子ども育成会、婦人会、高齢者クラブなどさまざまな地域住民による組織があり、これらにより中学校校区ごとに 8 つの「地区市民委員会」が設置されている。

これは地域が主体となって実態に合った活動が行えるようにするためのものである。この中には 6 つの専門部会があり、防災・防犯活動（安全部）、ゴミの減量化（環境部）といったように、それぞれ活動部門に沿った実践活動を行っている。

さらに、これを束ねる中央組織として「土浦市まちづくり市民会議」が設置されており、各市民委員会のまちづくり活動などの情報交換の場として運営されている。

2-5 土浦市の課題・問題点

以上の現状分析を踏まえ土浦市の現状の課題・問題点をまとめると、以下のことがあげられる。

- ・ 商業集積の衰退に伴う市街地の空洞化
- ・ 近隣公園に顕著な公園不足
- ・ 犯罪率の高さ
- ・ 耕作放棄地の増加
- ・ 国道 6 号線など幹線道路における交通混雑

これらの特徴として、問題点がさまざまな地域に遍在し、その分野が多岐にわたると考えられる。それ故に土浦市全域に対しての改善案を提案することは難しいと考え、地域ごとの特徴を活かした提案をしていく。

第三章 まちづくりコンセプト

3-1 将来都市像

まちづくりスローガン

Color TSUCHIURA

Combination Life

土浦市には神立や新治など特徴的な性格をもった地域がある。しかし現状ではそれらの個性を十分に活かすことが出来ていない。

そこで、将来都市像として「地域の個性活きるまち」「地域と地域つながるまち」を目標とする。現在は曖昧な地域の特色を鮮やかに色づけ、それらをつなぎ合わせていく。(図3-1)

それによって地域同士が長所・短所を補い合い、あらゆる世代や職業、考え方をした住民の多種多様なニーズに応え、さまざまな生活スタイルを提供することが可能になる。

3-2 人口フレーム

コーホート要因法による分析によると、土浦市の人口は2009年現在144500人から2030年には人口は約126400人になると予測されている。(図2-2) 少子化の昨今人口減少を防ぐのは厳しいということで、私たちは転入率より転出率の方が大きいことに着目し転出率を防ぎ、現在住んでいる人の満足度を上げ、人口減少率を下げることを目指す。そこで私たちは2030年の人口を13500人とすることを目標とした。

3-3 基本理念

1. 地域をほこれるまちづくり

地域の特色を最大限活かし、市民がほこりを持って生活できるようなまちづくりを進める。

2. 地域、人、モノがつながるまちづくり

地域や人、モノがさかんに交流し、ふれあい、様々なつながりのあるまちづくりを進める。

3. 安心で快適に暮らせるまちづくり

市民が安心・安全で快適な暮らしをおくることができ、やすらぎのあるまちづくりを進める

第四章 地区別基本構想

4-1 地区区分

土浦市を以下のような5地区に分け、地区別基本構想を掲げる。

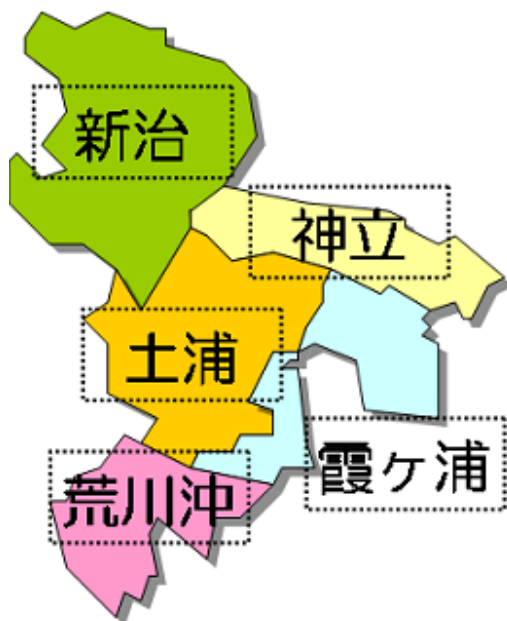
●地区別基本構想の構成

I. 現況と課題

- (1) 土地利用
- (2) 交通体系
- (3) 自然・文化

II. まちづくりの方向性

- (1) 土地利用
- (2) 交通体系
- (3) 自然・文化



4-2 土浦駅周辺地区

4-2-1 現況と課題

(1) 土地利用

土浦駅周辺には商業集積がみられるものの大規模商業施設の相次ぐ撤退や都市機能の郊外移転により衰退の傾向がある。また、駐車場に転用された土地が数多く存在する。

(2) 交通体系

常磐線土浦駅が立地し、駅前にはバスターミナルとして市内交通の拠点となっている。国道125号などでは通過交通が多く、中心市街地での交通混雑がみられる。

(3) 自然・文化

亀城公園やまちかど蔵など城下町の面影を残し、歴史の小径などの景観整備が進んでいる。他地域と比較して緑地が少ない。

4-2-2 まちづくりの方向性

(1) 土地利用

- ・商店街の活性化など商業集積地に相応しい魅力ある空間の創出。
- ・駐車場の有効利用

(2) 交通体系

- ・通過交通の削減による交通混雑の解消
- ・地域循環バスなどを公共交通機関の利用促進

(3) 自然・文化

- ・歴史資源を生かした空間整備
- ・幹線道路沿いや住宅地におけるみどりの創出

4-3 新治周辺地区

4-3-1 現況と課題

(1) 土地利用

地区全域に農村集落が点在している。また国道125号沿いは市街化が進行している。

(2) 交通体系

国道125号バイパスや朝日トンネルといった幹線道路の整備が進行している。一方で公共交通は国道125号を通る路線バスのみとなっている。

(3) 自然・文化

里の趣を残す農村や筑波山麓の豊かな自然に恵まれている。

4-3-2 まちづくりの方向性

(1) 土地利用

- ・農村環境の保全
- ・耕作放棄地の有効利用

(2) 交通体系

- ・公共交通網の充実
- ・中心部とのアクセス強化

(3) 自然・文化

- ・豊かな自然と農業を活かした心のふるさとづくり
- ・都市住民との交流
- ・里山の保全

4-4 神立周辺地区

4-4-1 現況と課題

(1) 土地利用

国道 6 号などの幹線道路沿いには工業集積がみられる。神立駅前のかすみがうら市の玄関口となっている。

(2) 交通体系

造成が昭和40年代と古く、幅員の狭い道路が多い。また、国道 6 号など多くの幹線道路で交通混雑がみられる。

(3) 自然・文化

住宅地では比較的に公園が不足している。

4-4-2 まちづくりの方向性

(1) 土地利用

- ・工場と住宅が共存できるまちづくり
- ・神立駅を中心とした交通網の充実

(2) 交通体系

- ・身近な生活道路での歩行者の安全の確保
- ・幹線道路での交通混雑の解消

(3) 自然・文化

- ・各街区での公園整備

4-5 荒川沖周辺地区

4-5-1 現況と課題

(1) 土地利用

荒川沖駅周辺は、戸建住宅を中心とした閑静な街並みを形成している。国道6号、東大通沿いにロードサイドショップが立ち並んでいる。

(2) 交通体系

常磐線の荒川沖駅、つくば市との市境に常磐自動車道桜土浦ICなど交通拠点が立地している。

(3) 自然・文化

野鳥が生息する乙戸沼公園では土浦桜祭りが開催されている。

4-5-2 まちづくりの方向性

(1) 土地利用

- ・安心安全な生活の提供
- ・防犯ステーション計画の推進

(2) 交通体系

- ・国道6号牛久土浦バイパス整備の推進
- ・つくば、阿見へのアクセス向上

(3) 自然・文化

- ・オープンスペースや近隣公園の整備

4-6 霞ヶ浦周辺地区

4-6-1 現況と課題

(1) 土地利用

土浦駅東口周辺は、ホテルや業務ビルが立地している。霞ヶ浦の湖畔では蓮田でのれんこん栽培が盛んで全国生産量1位となっている。

(2) 交通体系

県道263号線での交通混雑があり、未舗装や幅員の狭い道路がみられる。

(3) 自然・文化

霞ヶ浦総合公園、川口総合公園など比較的大きな公園があり、イベントが開催されている。また琵琶湖に次ぐ国内二位の湖面積を誇る霞ヶ浦がある。

4-6-2 まちづくりの方向性

(1) 土地利用

- ・土浦駅東口駅前空間の有効活用と活性化

(2) 交通体系

- ・交通利便性の向上
- ・県道263号線混雑緩和
- ・身近な生活道路での歩行者の安全の確保

(3) 自然・文化

- ・霞ヶ浦を生かした憩いの場の創出
- ・川口総合公園・霞ヶ浦総合公園の有効活用

第五章 重点整備計画

5-1 施策方針

●Combination 施策

地域と地域を結ぶ役割を果たす重点整備計画

交通 「土浦交通ネット」

交流 「キララネット」

●Color 施策

地区別基本構想を基に、地域を色付ける重点整備計画

土浦 「あゆみプロジェクト」

新治 「心のふるさと計画」

神立 「神立わくわく工業体験」

荒川沖 「やすらぎタウン」

霞ヶ浦 「動一よ 霞ヶ浦プロジェクト」

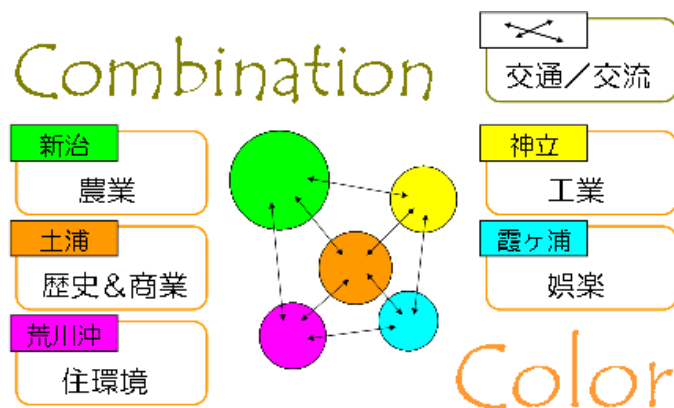


図 5-1 ; 施策方針イメージ

5-2 交通重点整備計画「土浦交通ネット」

5-2-1 背景

市内を南北に国道6号と常磐自動車道、東西に国道125号が走るのに加えて、国道354号や学園東大通りなど幹線道路も集まっており、自動車交通網は充実している。しかしながら、これら幹線道路を中心に、通過交通と域内交通の集中で渋滞が慢性化し、利便性を大きく損ねている。

また、公共交通においても、南北にJR常磐線が走り、その駅を結節点として路線バス網が発達している。土浦駅周辺の中心市街地には循環バスが、また、市内の高齢者向けには乗合タクシーが運行されている。しかし、路線設定や運賃設定が利用しづらいものとなっている。

したがって、公共交通の利用促進で交通集中を緩和するとともに、これから増加していく高齢者など交通弱者への配慮を行う必要がある。

5-2-2 目標

地域の現状に合った利便性の高い交通網の整備を行い、道路渋滞の緩和や交通弱者への配慮を行うとともに、地域内や地域間での交流を活性化させる。

5-2-3 施策内容

(1) 公共交通網の整備

市内には様々な特徴を持った地域があり、それぞれの地域に合った公共交通網を整備する必要がある。既存の鉄道・バス路線周辺では、既存路線と一体的に運用し、民間で不足する分を市が補う形で既存路線との共存を図る。

中心市街地や住宅集積地では短路線かつ多頻度の循環型コミュニティバスで近距離移動での利便性を高めるとともに、拠点中心の活性化を図る。その他の地域では予約のある停留所のみを回るオンデマンドバスや同一方向の利用者をまとめて運ぶ乗合タクシーを活用し、低密度地域での利便性の向上を図る。(図5-2)(図5-3)

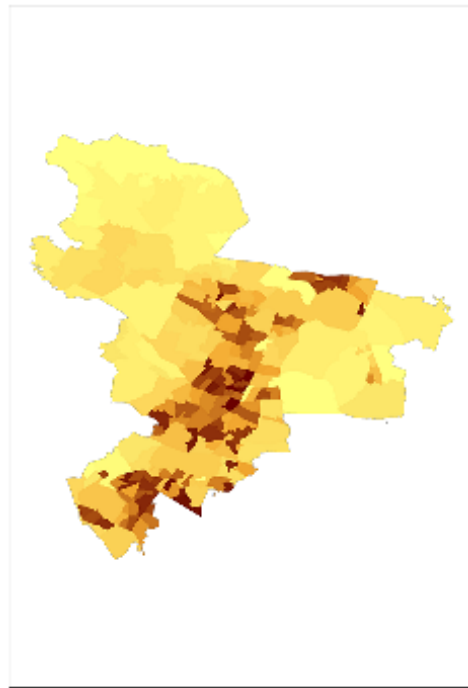


図 5-2 ; 人口密度

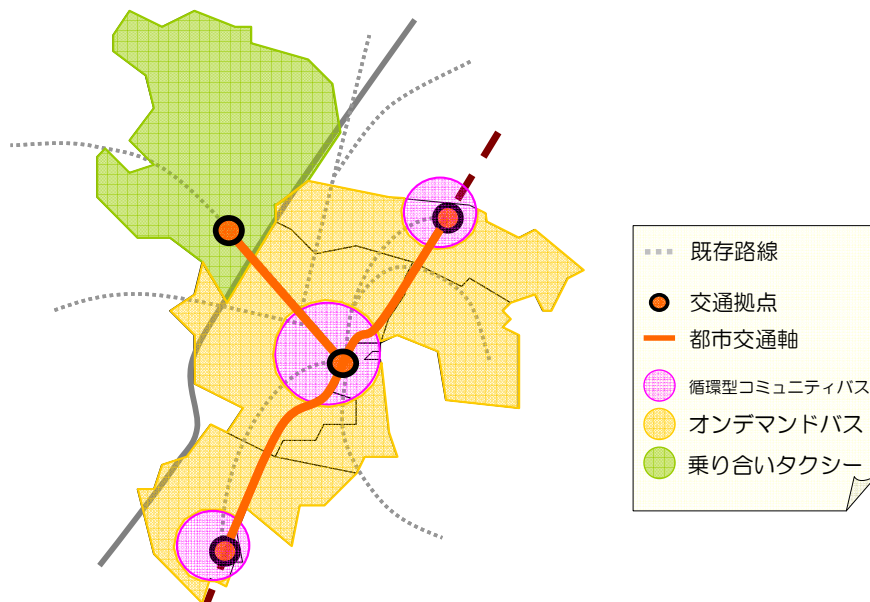


図 5-3 ; 公共交通網整備案

(2) 利用促進施策

どこへ行くのにも便利な運賃、運行設定にするとともに、市民への周知や意識改革によって利用促進を図る。運賃については、乗り継ぎ割引券を発行し乗り継ぎ先の運賃を半額とすることや、地域通貨で運賃を支払えるようにする。(図5-4) 路線やダイヤについては、既存交通機関との重複を避け、交通網の空白地帯を埋めるように設定するとともに、乗り継ぎ拠点では他の路線やパーク&ライドを考慮する。

また、市民への情報発信方法としては、高齢者や転入者に対しては路線図や時刻表などの紙媒体、買い物客などのライトユーザーには街頭のタッチパネル式案内板や統一された標識、通勤や通学などでのヘビーユーザーには携帯電話を使ったインターネットでのロケーションシステムや乗換案内というように、ターゲットを絞ったものを行う。

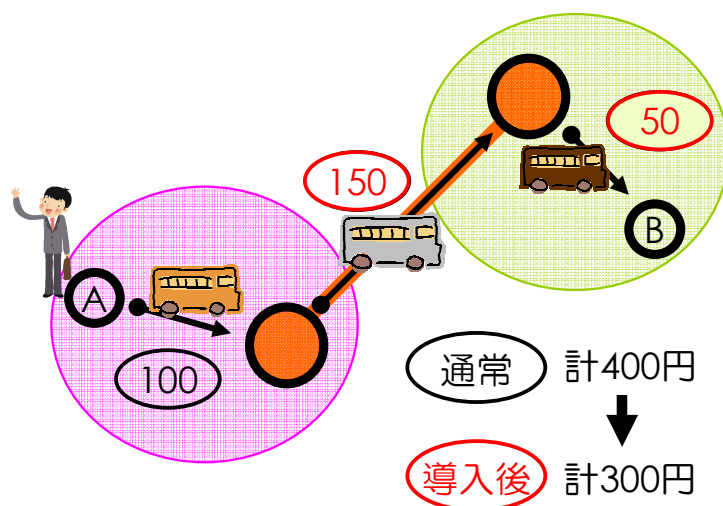


図 5-4 ; 乗り継ぎ割引

5-3 交流重点整備計画「キララネット」

5-3-1 背景

我々の掲げる「地域と地域つながるまち」を実現する上で、現状として地域間のつながりが希薄である。特にこれまで多くの人々を惹きつけていた土浦駅前の商店街が衰退している。また現在、NPO法人によって地域コミュニティバス「キララちゃんバス」が運行され、協賛店との間で地域通貨「キララ」が利用されているが、“バスの回数券”としての利用に止まっている。したがって、中心市街地の活性化や道路混雑の解消を行い、地域間交流を創出する必要がある。

5-3-2 目標

地域通貨を活用し、商店街、農業の活性化や公共交通の利用促進を進め、地域間コミュニティを創出する。

5-3-3 施策内容

(1) 地域通貨の利用拡大

地域間コミュニティ創出の手段として、現在の地域通貨「キララ」を改良する形で導入する。

—「キララ」について—

NPO法人まちづくり活性化土浦と協賛商店街の間で発行されている地域紙幣。コミュニティバスを利用した上で協賛店にて1000円以上の買い物をすると、100キララを配布。また、NPO法人から1000円＝1000キララで直接購入することができる。100キララはコミュニティバス乗車1回分(100円)に相当し、他の用途には使用できない。(図5-5)

「キララ」を手に入れる機会及び使用できる範囲を広げるにより、より効果的な地域通貨にしていく。例えば、現在の商店街店舗だけでなく、新治地区の農家やNPO団体にも協賛事業者を拡大し、農作ボランティア活動に対して「キララ」を配布する。また協賛店での「キララ」対象商品・サービスや、土浦市内の農家で収穫された地場産品をキララで購入できるようにする。さらに、キララちゃんバスだけでなく、コミュニティ交通網のどの地域でも使用できるように範囲を拡大する。(図5-6)

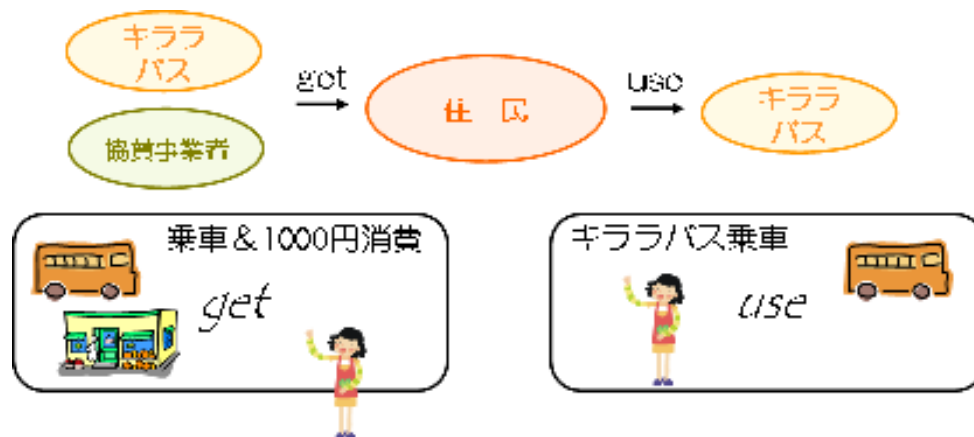


図 5-5；現在のキララ流通経路

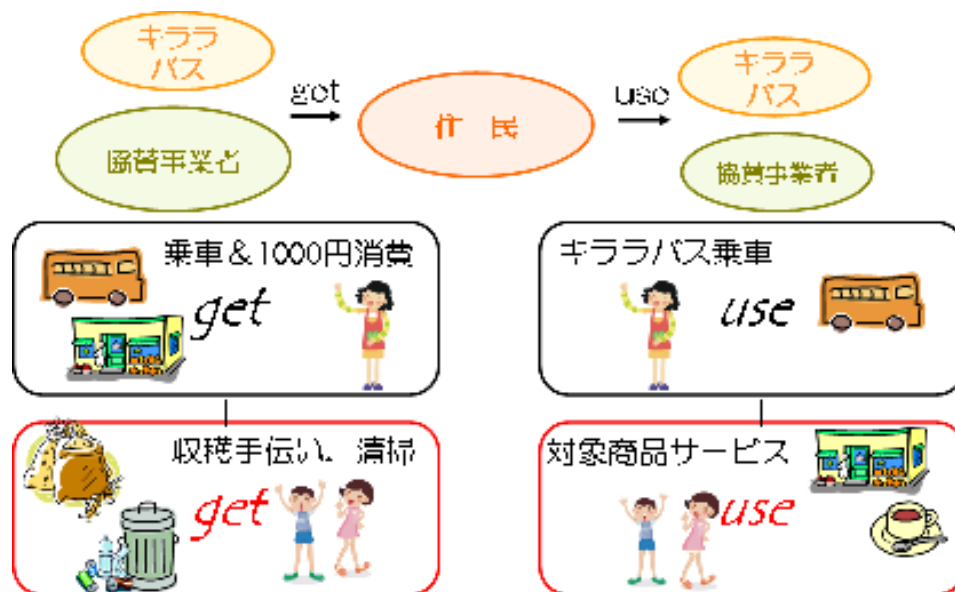


図 5-6；改良版キララ流通経路

「キララ」によって公共交通機関の利用や、商品サービスの享受だけでなく、商店街や農家、NPO 法人といった協賛事業者に興味をもってもらう。ボランティア活動への参加の動機づけともなる。

5-4 土浦駅周辺地区重点整備計画「あゆみプロジェクト」

5-4-1 背景

土浦駅周辺は、土浦市の中心として古くから機能してきたが、大規模商業施設の撤退や都市機能の郊外移転で衰退している。また、国道125号をはじめとする道路混雑も慢性化し、まちの魅力を低下させている。そこで、道路環境整備を通して、中心市街地としてのにぎわいのあるまちを取り戻す必要がある。

5-4-2 目標

土浦駅周辺地区では(歩きたくなる街)をテーマに、歩行空間の充実化を図り、徒歩による市街地の回遊性を高め、土浦の玄関口である駅前空間を魅力あるものにする。整備の軸を土浦駅からまちかど蔵までの国道125号線に定め、この軸を中心に整備を進める。

5-4-3 施策内容

(1) 道路環境整備

徒歩による市街地の回遊性を高めるため、休日日中(10-16時)を歩行者天国とし、外部からの交通の流入を遮断する。(図 5-7)

規制区間の移動は徒歩または自転車に限定し、緊急車両、その他許可車両のみを進入可とする。このとき、JICA STRADAでの分析によると規制の影響で回りに大きな影響を与えないことが分析の結果わかった。更に休日のみの実施、公共交通機関の利用促進による流入交通の減少により周辺交通に問題はない。(図 5-8)また、まちかど蔵周辺で行われている道路整備を国道125号線の規制区間へ延長し、駅から蔵までの道筋を作る。



図 5-7 ; 流入規制



図 5-8；交通量分析（左：規制前、右：規制後）

(2) 土浦マルシェ

各地域間の交流拠点として、「土浦」の魅力を住民に実感してもらえる場を提供する。新治地区などで生産された農産物や神立地区などで生産された工業製品の一部を販売する。生産者が消費者に直接話すことができるのが最大の魅力であり、消費者もまた生産者を見ることができると安心して商品を購入することができる。地域通貨を利用して購入することもできるようにシステムを整え、活発な交流が行われるように促す。

(3) 路面舗装

車両規制をする354号線との交差点より北西部の長さ190m、幅2.4mの左右両方の歩道の石畳風舗装をする。

ー「石畳風舗装」についてー

石畳風舗装とは、アスファルト舗装の上に乳白色のごく薄い加工セメントを重ね、表面を削った後、等間隔に切れ目を入れる工法。アスファルトの骨材の小石が浮かび上がって凸凹になり、自然石のように見え石畳と見栄えに遜色は無い。

京都の上七軒通等で採用実績があり、1㎡あたりの工費は 約3.5万円と、石畳の10万円より大幅に安い。今回の事業で要する費用は石畳の場合9120万円だが、石畳風舗装ならば3192万円となる。石畳風舗装により人々が歩きたくなる環境を提供する。

(4) ミニパーキング

土浦中心地の人通りは少ないが、車の通行量が多い。商店に寄るときは路上駐車

をして寄るために車道の混雑を引き起こす原因ともなっている。そこで商店街に近い土地に、短時間の利用は無料のミニパーキングを提案する。長時間の利用は既存の駐車場よりも高くし、利用の仕方の住み分けをする。

商店に気軽に立ち寄れる環境を作ることで、人々が商店街を歩き活気生まれる。また路上駐車をなくし、自動車の駅前ロータリーへの流入を減らすことで混雑の緩和を図る。

(5) 建替え助成

中城通りを中心とした歴史的景観形成をさらに促進する。大和町と中央の125号沿いを景観形成地区に指定し、基準に適合するような建築物の建て替え行為に対して助成金を交付する。主な基準は(1)建物正面の戸及び窓に格子を用いる(2)外壁は黒、白又は茶を基調とする(3)外観に木目素材を用いること。建て替えによって1階と2階以上の利用動線を明確に分け1階にテナントを誘致できるようにする。(図 5-9)



図 5-9 ; 修景イメージ

5-5 新治周辺地区重点整備計画「心のふるさと計画」

5-5-1 背景

市内を南北に国道6号と常磐自動車道、東西に国道125号が走るのに加えて、国道354号や学園東大通りなど幹線道路も集まっており、自動車交通網は充実している。しかしながら、これら幹線道路を中心に、通過交通と域内交通の集中で渋滞が慢性化し、利便性を大きく損ねている。

また、公共交通においても、南北にJR常磐線が走り、その駅を結節点として路線バス網が発達している。土浦駅周辺の中心市街地には循環バスが、また、市内の高齢者向けには乗合タクシーが運行されている。しかし、路線設定や運賃設定が利用しづらいものとなっている。

したがって、公共交通の利用促進で交通集中を緩和するとともに、これから増加していく高齢者など交通弱者への配慮を行う必要がある。

5-5-2 目標

地域の現状に合った利便性の高い交通網の整備を行い、道路渋滞の緩和や交通弱者への配慮を行うとともに、地域内や地域間での交流を活性化させる。

5-5-3 施策内容

(1) 3種類の農業体験

都市住民と地域住民の関わり具合から、3つのスタイルの農業体験を提案する。

一つ目は観光や教育で一時的に訪れるもので、観光農園や果樹園、古民家などが挙げられる。主に小中学生や家族層を中心とし、貸切バスや自家用車でアクセスしやすい場所に立地する。石岡市八郷地区との連携も視野に入れる。

二つ目は都市に暮らしながら定期的に訪れる市民農園である。農具の貸出や水、肥料の提供、更衣室やシャワー等の設備を整えることで、手ぶらで通える環境をつくり、公共交通機関や、ジョギング、サイクリングでのアクセスを促す。また、農業指導などにより、地域住民との交流の機会を設け、農業への理解を促す。

三つ目は実際に農村に暮らす自給自足型で、集落内の空き家や周辺の住宅と、未整備農地を貸し出す。農業研修や地域の祭りなど、その地域に定住することを目的とする。環境意識の高さから、里山保全などのボランティア活動も期待できる。

(2) 余剰生産物の直販売

中心市街地での土浦版マルシェなど、生産者が直接販売する機会を設け、市民農園や農村移住者のモチベーションを高めるとともに、都市住民に近い生産者の立場から、農の大切さを伝える。

5-6 神立周辺地区重点整備計画「神立わくわく工業体験」

5-6-1 背景

大規模工場が多数立地し、土浦の工業の中心を担っている。工場周辺には職住近接型の住宅地が立地しているが、都市基盤整備が不十分で住宅地としての価値は低い。道路整備や神立駅の有効活用により住宅地としての価値を向上させる必要がある。

また、地域の特色としての工業を住民に発信し、工場と住民との心の障壁をなくす必要がある。

5-6-1 目標

職住近接都市としての住環境の改善と、地域の産業としての工業の魅力を住民に発信する。

5-6-2 施策内容

(1) 住環境整備

工業専用地域と住居専用地域の間に位置する準工業地域では無秩序な宅地開発がみられる。工場と住宅が混在する状況で緑道や公園の整備によって双方が近接しながらも快適な空間としていかなければならない。また、かすみがうら市境では非連続的な空間となっている場所がみられる。用途地域の見直しを行う必要がある。

(2) わくわく工業体験

土浦・千代田工業団地を中心に、多数の工場が立地しているが、住民にとって工場で行われているのかは不透明である。そこで、多数の工場が立地している特色を生かし、工業の魅力を住民に発信する場を設ける。大人から子供まで楽しめる見学・体験のしかけや、多岐にわたる工場が連動することで、参加しやすい環境を作る。

また、地域通貨や交通網の整備により、工場周辺だけでなく広い地域からの集客を図る。

5-7 荒川沖周辺地区重点整備計画「やすらぎタウン」

5-7-1 背景

戸建住宅が立ち並ぶ閑静な住宅街である一方、桜土浦I.C.や国道6号、学園東大通りなど主要幹線道路が集まる交通の要所でもあり、周辺道路の混雑が激しい。

また平成20年3月に通り魔事件が起き、防犯面の不安もある。道路混雑解消による利便性向上を図るとともに、住民が安心して暮らせるまちづくりを進める必要がある。

5-7-2 目標

周辺道路の混雑解消や防犯対策、公園緑地の整備により、住環境の充実度アップを図る。

5-7-3 施策内容

(1) わんわんパトロールと防犯ステーション

茨城県の飼育犬保有率は全国6位と高い。その要因として土地が広く一軒家が多いことなどが挙げられるが、荒川沖周辺地区はその要素を満たしている。そこで犬の散歩を防犯パトロールに役立てるわんわんパトロールを提案する。

ー「わんわんパトロール隊」についてー

愛犬と共に地域貢献をしたいという発想から生まれた団体。
腕章などを付けて散歩するだけで防犯パトロールとして機能し警察や防犯自治体だけでは生じてしまうパトロールの穴を埋め安心安全な地域形成に寄与する。

わんわんパトロールにより犯罪抑止効果、住民の防犯意識向上、また犬を通しての地域コミュニケーションを提供する。平成21年12月に開設された「防犯ステーション まちばん荒川沖」を拠点とし、防犯力向上と地域コミュニティの形成を図る。

(2) バイパス整備の推進と既存道路の改良

牛久土浦バイパスを整備することにより、国道6号やその周辺道路の混雑が緩和することがJICA STRADAでの分析により確認できた。また、既存道路の歩道整備、凹凸解消、電柱・標識の設置箇所見直しによって、駅周辺と住宅地の歩行空間を確保する。

(3) 公園緑地の魅力価値向上

野鳥が棲む長閑な公園として親しまれている乙戸沼公園をトイレ整備や歩道路面の改良により利用者の満足度を高める。また荒川沖駅周辺に点在する神社境内などのオープンスペースを緑地化し駅周辺に不足する緑地を提供し、子どもの遊び場となる小さな公園やドッグランができる施設をつくり、子供たちや飼い主たちのコミュニティを創出する。

5-8 霞ヶ浦周辺地区整備計画「動一よ 霞ヶ浦プロジェクト」

5-8-1 背景

土浦駅から比較的に近い距離に霞ヶ浦総合公園や川口運動公園といった市民の憩いの場となれる空間がある。さらに、日本第二位の面積を誇る霞ヶ浦や桜川といった水辺空間が豊富。しかし、川口運動公園は老朽化し常名地区への移転が予定されている。

また水辺空間の魅力を生かしきれておらず、全体的に集客力が低い。したがって霞ヶ浦や総合公園、運動公園など自然空間を有効活用し、安全で身近なスポーツ施設の提供することにより、魅力ある空間づくりを行う必要がある。

5-8-2 目標

霞ヶ浦や近隣公園をとりまく新たなコミュニティの創出や、住民の健康促進、生涯スポーツの発見による生きがいある暮らしの提供により、市民にとって本当の意味で近い霞ヶ浦にする。

5-8-3 施策内容

(1) 魅力ある公園づくり

川口運動公園は土浦駅から徒歩8分という立地のよさを考えると他の近隣公園には出来ない魅力を秘めている。移転するのではなく大規模な改修を行い、市民が安全に利用できるようにする。ナイター設備やクラブハウスを設置し、より快適に利用できるようにする。

また、霞ヶ浦総合公園では市民が直接霞ヶ浦の水に触れられるような親水空間を設ける。

(2) 霞ヶ浦スポーツクラブの整備

霞ヶ浦、運動公園、総合公園のさらなる利用を高めるため、様々なスポーツを一元運営する総合型スポーツクラブを設立する。種目には登山やヨット、トライアスロンなどを設け、土浦だけにしかないスポーツクラブを目指す。

ここでは、市民の定期的、持続的なスポーツ活動を促すため、種目やレベルに多様性を持たせ、各種目とも様々な年齢層、職業体系の市民が利用可能なコースを設ける。また、市内外大会への参加や、大会を主催することで活動の目標を明確にする。単に運動する場としてだけでなく、会員同士が触れ合う機会を設け、コミュニティ形成の場としての役割を担う。

将来的には、NPO 法人を取得し、住民が主体となって運営するとともに、既存のスポーツクラブとの連携を強化していく。

謝辞

今回の都市計画マスタープラン策定実習にあたって、指導していただいた先生方、並びに村上さんをはじめとする TA の皆様、技官のお二人に深く感謝申し上げます。

そして実習に協力していただいた方々、発表を聞きにきてくださった方々に深くお礼申し上げます。

参考文献

- 土浦市公式ホームページ <http://www.city.tsuchiura.lg.jp/>
- 社団法人土浦観光協会 <http://tutiura.727.net/>
- 統計いばらき <http://www.pref.ibaraki.jp/tokei/>
- 統計つちうら <http://www.city.tsuchiura.lg.jp/index.php?code=1328>
- 国立社会保障人口問題研究所 <http://www.ipss.go.jp/index.html>
- 茨城県土浦保健所 <http://www.pref.ibaraki.jp/bukyoku/hoken/tsutihc/>
- 政府統計の総合窓口 <http://www.e-stat.go.jp/SG1/estat/eStatTopPortal.do>
- 地価公示地価調査マップ <http://chika.m47.jp/>
- 龍ヶ崎市のコミュニティバス <http://www.city.ryugasaki.ibaraki.jp/COMMUNITYBUS>
- 東京大学大学院新領域創成科学研究科人間環境学専攻オンデマンドバス
<http://www.nakl.t.u-tokyo.ac.jp/odb/>
- コミュニティバス等地域住民協働型輸送サービス検討小委員会報告書
<http://www.mlit.go.jp/jidosha/iinkai/tiikikoutu.pdf>
- まちづくり活性化バス「キララちゃん」
<http://www.tsuchiura.jp/kirarabus/gaiyo.html>
- 豊田市中心市街地活性化基本計画交通計画編（案）
<http://www.city.toyota.aichi.jp/>
- 平成 17 年度八戸市都心再生にぎわいトランジットモール社会実験報告書
<http://www.city.hachinohe.aomori.jp/index.cfm/9,782,18,1,html>
- マルシェジャポン <http://www.marche-japon.org/>
- 関東農政局 <http://www.maff.go.jp/kanto/>
- 神立駅周辺地区バリアフリー基本構想
http://www.city.tsuchiura.lg.jp/cms/data/doc/1235372052_doc_34.pdf
- 土浦市バリアフリー基本構想
http://www.city.tsuchiura.lg.jp/cms/data/doc/1241059419_doc_34.pdf
- 国土交通省・関東地方整備局 <http://www.ktr.mlit.go.jp/>
- 茨城県土木部土木事務所
<http://www.pref.ibaraki.jp/bukyoku/doboku/01class/class23/>
- 土浦スポーツ健康倶楽部 <http://tsuchiuraclub.jp>