|  |
| --- |
| 都市計画マスタープラン策定実習　第二回中間発表　2011/1/28(Fri.)  「WA」がまち土浦  　　　　　　　　　　第３班　班長：浜津桃子／鎌田将彰／田中弥菜美／宮本隆太郎／山口裕敏　TA：佐藤良太 |

**１．コンセプト**

**“「WA」がまち土浦”**

**｢輪｣**―産業の輪で土浦市内，周辺地域との繋がりを強化する．

**｢環｣**―道路を整備し，交通の循環をよくする．

**｢把｣**―都市機能の集積を図り，コンパクトなまちを目指す．

**｢和｣**―日本的な建物や自然を生かし，土浦ならではの和める空間をつくる．

**｢話｣**―住民同士のコミュニティを強化し，暮らし続けたいと思うまちにする．

この５つの「WA」の実現により，

**｢我｣**―住民のまちに対する愛着や誇りを高める．

これらすべてを実現し「WA」がまち土浦を目指す．

**２．背景**

2－1．現状課題

・工業面の伸びが期待できるが渋滞緩和のための道路整備が必要

・公共施設の老朽化への対応，利便性の向上

・点在する都市機能の集約

・豊かにある自然の活用

2－2．住民の意識

　土浦市民満足度調査から平成20年での住民の土浦市への愛着は「強く持っている」，「ある程度持っている」の合計で約6割となっているが，平成18年と比較すると3.1％減少している．また，若者の愛着が低くこのままでは下がる一方になってしまう恐れがある．そこで私たちは，世代を超えて土浦への愛着を持ってもらい，それを持ち続けてもらいたいと考え，そのためのまちづくりを提案する．

◇土浦市民満足度調査

　　　　　H18　　　　　　　　H20

図１｢土浦への愛着心｣

**３．具体的提案**

3－1．産業の｢輪｣

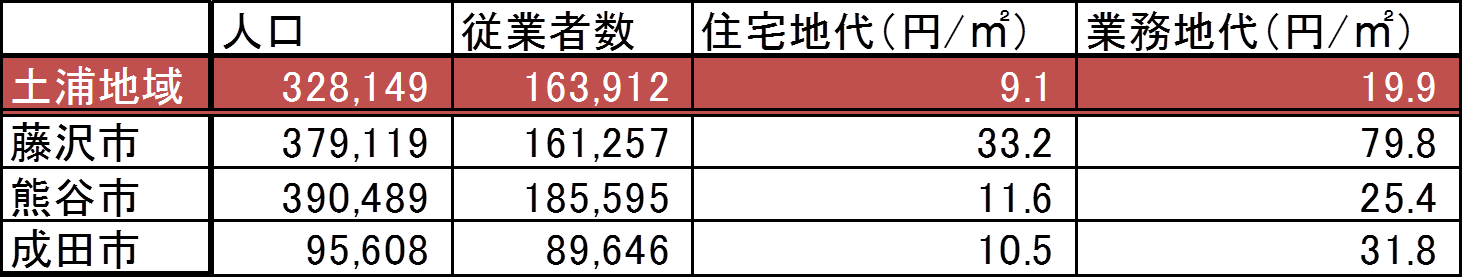
土浦市は東京方面と直結する常磐自動車道やJR常磐線，国道6号線などの縦軸が既に整備されており，工業団地が集積する市域の北側からは，土浦北ICから常磐道が利用できる．また，国道125号と354号を結ぶために建設が進んでいる土浦新治線が完成することにより交通容量が増え，既存の工業団地への利便性やアクセスが向上すると思われる．さらに茨城県南地域は，2012年度の圏央道・稲敷IC～大栄JCTの開通を控えており，これによって成田・千葉方面のアクセスが向上する．圏央道が開通することで（JCTは市内ではないが）東西南北軸の結節点となり，利便性が高まるとともに，延伸先には，日本の空の玄関口であるとともに貿易額日本一の港でもある成田空港があるため，輸出品の生産拠点として製造をおこなったり，東京方面にも千葉方面にもアクセスが容易な立地を生かして製品を出荷したりと，産業のポテンシャルがあると考えられる．

東京圏CUEを用いて，現時点での道路整備状況やOD表をもとに，成田方面への圏央道が延伸した場合のみに生じる，茨城県南モデル圏内の人口と従業者数の増加率を計測した．

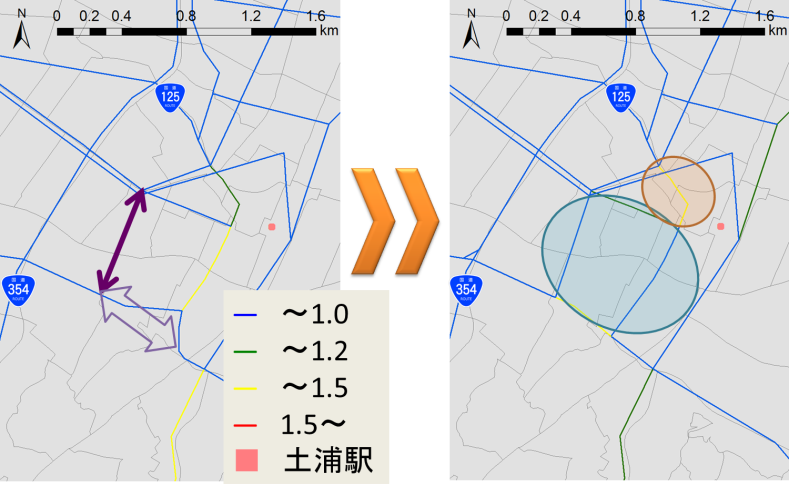
表1　圏央道開通による人口・従業者数の増加率

モデル圏における人口の増加率が0.73%，従業者数の増加率は1.34%と，他の1都3県と比較して相対的に増加していることがわかる．茨城県南地域は圏央道の開通によって，工業をはじめとする産業分野を伸ばすことができる機会になることが考えられる．

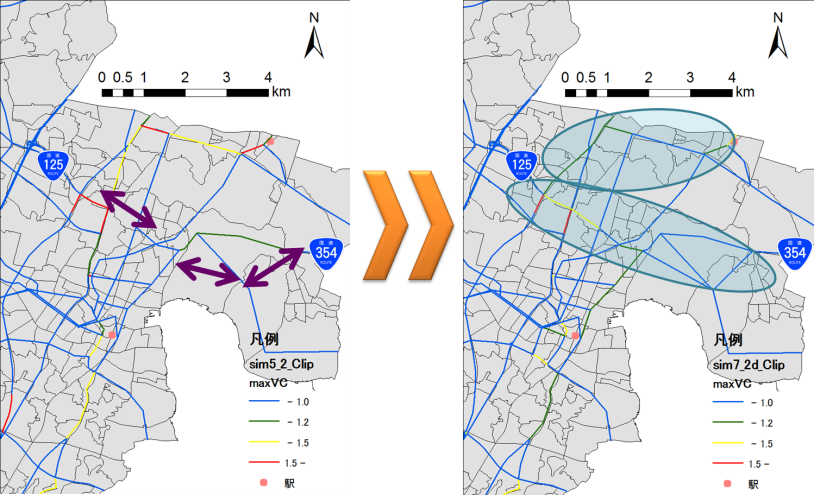
さらに土浦は，業務地代が他の都市に比べて安いことが挙げられる．

表2　東京60km圏の住宅・業務地代

土浦市と等距離である東京都心から60km圏内の，東海道線沿線の藤沢市，高崎線沿線の熊谷市，総武線沿線の成田市と比較すると，住宅地代は藤沢市以外ほぼ同額となっているが，業務地代で見てみると　藤沢＞成田＞熊谷＞土浦　の順に低くなっており，他の地域より安く土地を購入できることがわかる．これに市がおこなう産業優遇制度を併せて考えると，土浦市は利便性の向上・金銭面で参入しやすい環境が整っており，行政としては積極的な企業誘致によって経済基盤強化を目指す．

3－2．道路の「輪」

現状の道路ネットワークからJICA STRADAによる分析をおこなったところ，新治・神立・おおつ野周辺，荒川沖周辺，土浦駅周辺の3エリアで混雑が観測された．

図2　新治・神立・おおつ野周辺の道路整備

市域の北側について考えるのは，現在整備が進行している土浦新治線である．国道125号と354号を連絡する目的として，354号線側ではバイパス道路を建設している．新治地区から土浦北ICを経由しておおつ野地区まで，工業団地が集積する東西軸を担う．供用が開始されることにより，神立地区から土浦北ICに至る経路の選択肢が増え，一部ではあるが，バイパスを含めた国道6号の混雑緩和にも効果が出ることが考えられる．

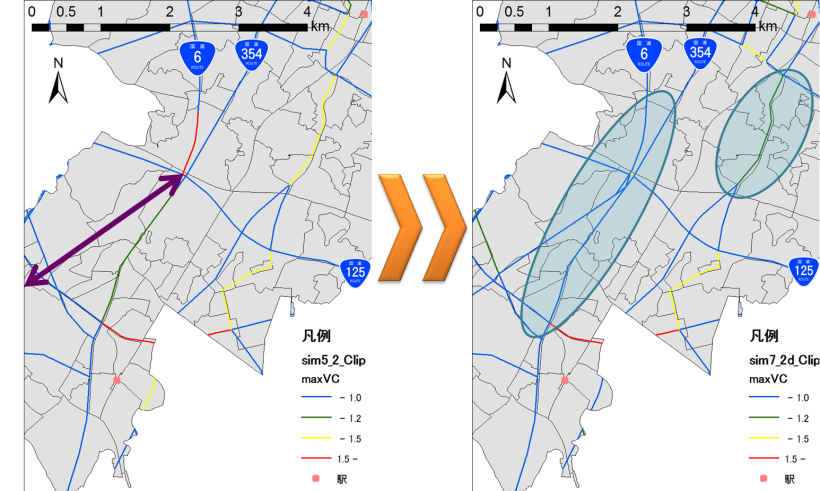


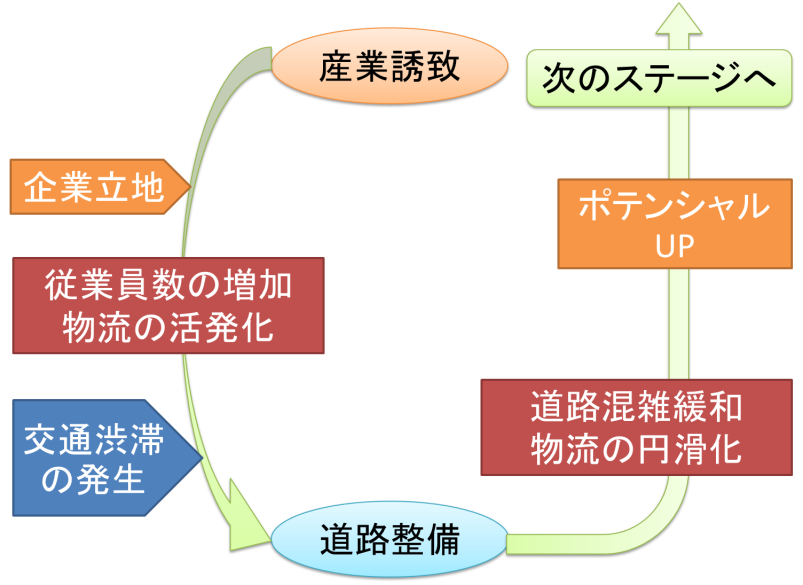
図3　荒川沖周辺の道路整備

荒川沖周辺は国道6号の牛久土浦バイパスが整備中で，現状では国道125号（阿見美浦バイパス）と国道354号の交差地点までの供用となっている．東京方面に向かうときには従来の国道6号に戻ることになるので，バイパスから交差点までに車線数が減少し，渋滞が発生している現状である．既につくば牛久IC付近では供用が始まっているバイパスに接続することで混雑が緩和することに加えて，土浦駅周辺の整備を併せることで，JR常磐線東側を走る荒川沖木田余線の混雑も緩和することが予想される．

図4　土浦駅周辺の道路整備

土浦駅周辺は，国道125号線が土浦駅に近い位置を通っていて，交通量の多さや片側1車線道路であることも重なり，1日を通して混雑が起こっている．加えて桜川を渡るため橋梁を架けなければならず，南北軸の道路の不足と橋の幅員が限られているため，渋滞が起こりやすい．これを避けるために現在整備段階には入っていない下高津桜町線の建設を提案する．桜川を渡る道路を新設することで南北軸を強化し，交通の円滑化を図る．またそれでも駅に向かう道として混雑が起こっているため，同時に駅前通過交通の流入を抑制する施策として，道路標識による標示などによって交通を誘導する必要がある．

産業を誘致することによって企業が立地して，従業員数が増加し，物流が活発になる．しかしそれによって交通渋滞の発生という新たな弊害が発生してしまう．そこで道路整備をおこなうことで道路の混雑が緩和され物流の円滑化が図られ，土浦の産業のポテンシャルが上がり，さらなる産業誘致需要が生まれる．この正のスパイラル構造によって，土浦市の経済・インフラ基盤をより強固なものにする．

図5　「輪」と「環」の関係

◇土浦駅西口ロータリー

土浦駅西口ロータリーの現状として，設計された歩道を利用せずに，道路を斜めに横断する利用客が多く通勤時間帯はそれが著しい．これにより歩行者と路線バスの動線が交差しており危険な状態である．2007年9月29日にはバスと歩行者の接触による死亡事故も発生している．また，車椅子優先の自家用車乗降場は改札から一番近いということもあり，モラルを破った健常者の利用が甚だしい．それに比べ，一般車用の乗降場の利用は低い．他にもバリアフリーの観点からも決して整備が行き届いているとは言えない．

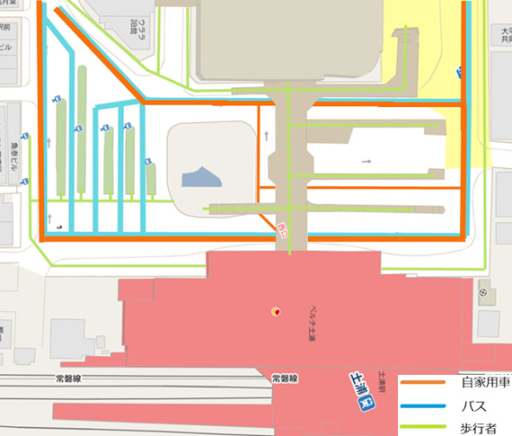


図6　設計でのロータリー動線図

　そこで，土浦駅西口のロータリーが適切な設備を有しているかどうかを駅前広場計画指針（98年式）により，利用者データから土浦駅西口ロータリーの最低必要規模を求め，現状と比較する．算定手法の流れとしては，現在の土浦駅利用状況から，駅前広場利用者，交通空間基準面積，環境空間確保すべき面積，駅前基準面積を求めた．結果，広場面積は現状9800㎡に対し必要規模10840㎡，バス乗車バースは現状6箇所に対し必要規模3箇所，タクシー乗車バースは現状1箇所に対し必要規模1箇所，自家用車乗降バースは現状約12台に対し必要規模26台とされた．バス乗車バースの現状が過大とされるが，ターミナルである土浦駅のバス待機場はJRバス関東の車庫約2台分しかなく，現状，乗降バースが待機場となっているため，現段階では過大な状況とはなっていない．

　以上のことから，ロータリーの拡張，再整備を行い，公共交通と一般車のゾーニングを行うことにより，安全性の確保，更なる利便性の向上を図る．これにより安全安心な交通結節点を持った土浦の中心市街地の魅力は増加し，土浦の継続的な発展に寄与することが可能である．



図7　再開発後のロータリー分担予定図

また，既存建築物であるペデストリアンデッキは再開発後も利用するものとし，現在のストックを最大限に活用する．ペデストリアンデッキからアクセスするロータリーの事例として岡山駅前交通広場の再開発事業などがあり，規模の差はあるが良好な環境面では広場空間の確保が，安全面においては島式バス乗り場の設置によりペデストリアンデッキからの安全なアクセス，それにより反時計回りのバス動線で設計されている点，柵などにより１階レベルからのバス乗り場へのアクセスが限定され，歩行者の秩序だった歩行者動線動線が興味深い．



図8　岡山駅西口交通広場

3－3．機能集積の｢把｣

◇公共施設移転計画

今回は，既に移転が検討されている土浦協同病院，さらに，土浦市役所，市民会館，市立図書館について考えた．これらの施設はいずれも築40年以上と老朽化が進んでおり，立替，移転が必要だと考えられる．

＜協同病院移設＞

まず，土浦協同病院は図9に示す霞ヶ浦沿岸への移転を提案する．川口運動公園では，陸上競技場の移転が計画されており，その跡地を含めれば十分な敷地面積を確保することができる．駅からのアクセスも良く，湖の見える病院としてポテンシャルアップが図れる．



図9　共同病院の移転位置

＜複合公共施設＞

市役所，市民会館，市立図書館はまとめて土浦市真鍋のヒューム管工業の工場跡地に移転，複合公共施設とし，同時に広場（公園）の整備も行う．図中に示した土浦市の2010年の人口重心と土浦駅，それぞれからの工場跡地と現市役所への距離を見ると，あまり変わらないため，市役所利用の利便性を損ねることはないと考えられる．土浦駅から，現市役所・移転先それぞれへの徒歩ルートを調べた所，どちらも同じ総距離約1.6キロ，徒歩約18分という結果であった．また，それぞれの施設の現在の敷地面積は合計で約4.2ha，移転先は11haであり面積には十分な余裕がある．さらに，施設の集約により，運営の効率化ができ，市民にとっても利用しやすくなる．また，土浦市に欲しいもの，増やして欲しい施設として第1位の図書館，第2位の公園を整備することで，市民の要望にも応えられることになる．南側に新川が流れ中央にはりんりんロードが通る魅力ある環境の中で，多くの機能を兼ね備えた施設．人々が集い，様々な交流が生まれ，子供からお年寄りまで楽しめるような空間を目指していく．市民と行政の距離もより近いものになっていくことが見込まれる．



図10　複合公共施設の移転位置

3－4．自然の｢和｣，日本の｢和｣

日本的な景観，自然の和み，の市民にとって，来訪者にとっての「和の空間」を作ります．複合公共施設を中心に土浦市各所における“和みの空間”の紹介をします．来訪者には観光情報提供の場，市民には土浦の良さを再発見できる場にします．そこでは土浦市内の“和みの空間”として自然の和の霞ヶ浦，日本の和の蔵の紹介，また土浦市内のりんりんロードでの市内のアクセスとして和の広がりを複合公共施設から広げます．

現在の土浦市における観光資源は，霞ヶ浦，歴史，ハイキング，つり，カレーと日本一といったブランド力がなく，少しマニアックな観光地，王道ではない観光地となっている．また私たち大学生も土浦の観光の認知度は低い．和は，中川ヒューム管跡地に建設される市の機能を集積させた土地を中心に和を実現させる．自然の中でなごむ和，これは湖岸の整備を行い，集積地は市民が集まり，土浦ならではの自然を感じ，集える空間を創出する．日本の和，これは主に観光に関する事である．蔵や霞ヶ浦，隣の市でもある筑波山がある．その集積地は観光客にとっては情報を得る場，市民にとっては土浦を知る場として市民の拠点，土浦市を訪れる人の拠点とする．

3－5．コミュニティの｢話｣

観光協会の淺川様，ＮＰＯプラザねこねっと稲葉様からインタビューを行いました．市のことを真剣に考え，市に対して情熱を持ち，“自分たちががんばりすぎても煙たがれる”，“市民が土浦のことを知らない”，“市民主導でやるべき”と，市のことを熱く考え問題を認識していた．しかし一方ではインフラ面のハード面の関心は高いが市民の「まち作りや，近隣活動，ふれあい」は関心の低い項目である．このように温度差があり，これを埋めるようなきっかけの場を提供する．そのような機会を提供することで，人との出会いが生まれ，大切な場所が生まれる．視点を変えて考えてみるとこの２つはその土地を好きになる要素である．１つ目は“人との出会い”大切な人の存在２つ目は“場所との記憶”大切な思い出，楽しかった思い出が出来る場所としての記憶これが出来れば土浦大好き人間の育成となり今後の人との出会いの場としてＮＰＯ団体の活動，思い出の場所：土浦のシンボルとの空間創出（霞ヶ浦，自然，）霞ヶ浦周辺整備，図書館，市民会館を提案し，土浦のシンボルとの思い出が出来る場所として記憶に残り土浦大好きになる．

3－6．「我」がまち土浦

このように産業の輪，道路整備の環での“産業誘致，道路整備”，集積の把，自然の和，コミュニティの話での“複合公共施設の設置，拠点の整備”

この5つの「ＷＡ」を実現させることにより，土浦市全体をカバーし，広域的に整備を行い，市民に愛着と誇りを持ってもらえる「わがまち土浦」を目指す．

**４．今後の方針**

最終発表に向け今後は以下の方針で活動していく．

・産業誘致の具体案の検討

・土浦駅西口駅前広場整備の具体化

・土浦駅北地区第一種市街地再開発事業の検討

・複合公共施設の構想具体化

・都市計画道路敷設による費用便益分析

**５．参考・協力**

・土浦市都市計画マスタープラン[2004]

・統計つちうら　平成二十二年度[2010]，土浦市

・駅前広場計画指針[1998]，技報堂出版

・土浦市HP　(2011/1/26)

http://www.city.tsuchiura.lg.jp/index.php

・茨城県HP　(2011/1/26)

http://www.pref.ibaraki.jp/

・岡山市HP　(2011/1/27)

http://www.city.okayama.jp/toshi/gairokoutsuu/gairokoutsuu\_00032.html

・いばらき圏央道沿線ナビHP　(2011/1/26)

http://www.ken-o-do-ibaraki.com/index.html

・国土交通省関東整備局HP　(2011/1/26)

http://www.ktr.mlit.go.jp/index.htm

・国立社会保障・人口問題研究所HP　(2011/1/25)

http://www.ipss.go.jp/

・土浦共同病院HP　(2011/1/26)

http://www.tkgh.jp/web-content/index.html

・東京都市圏交通計画協議会HP　(2011/1/25)

http://www.tokyo-pt.jp/index.html

・Yahoo!地図　(2011/1/26)

http://map.yahoo.co.jp/

・土浦市役所　総務課　　　　　　　　　戸嵜　美佐恵様

・社団法人　土浦市観光協会　主幹　　　浅川　善信様

・NPOプラザ・ねこねっと　代表理事　 稲葉　淑江様

・運輸政策研究所 佐々木　慧様

　　　　　　　　　　　　　　　　　　　梶谷　俊夫様