|  |
| --- |
| 都市計画マスタープラン策定実習　最終発表　2011/2/25(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．背景**

1－1．現状課題

土浦市の現状について，私たちは以下のことに注目した．

・工業面の伸びが期待できるが企業誘致の為の強みが必要

・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

・高齢化に対応した安心の公共交通，利用しやすい公共空間の整備

・豊かな自然の活用

1－2．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．

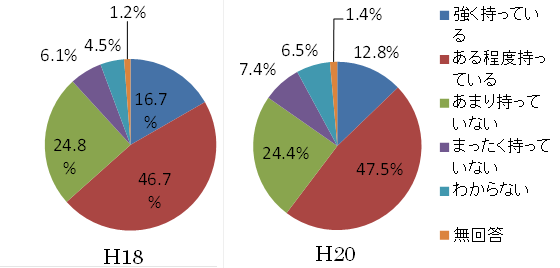


図１　土浦への愛着心

**２．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．

**｢把｣**都市機能の集積を図り，コンパクトなまちを目指す．

**｢環｣**道路を整備し，交通の循環をよくする．

**｢和｣**良さを生かして，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｣がまちと市民が愛着や誇りを持てるような，「WA」がまち土浦を目指す．

**３．重点計画**

3－1．産業の「輪」

土浦市をはじめとする茨城県南部地域は，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ことが考えられている．圏央道の延伸先には，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．ここを輸出拠点とした輸出品の生産を行なったり，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することが可能．さらに，立地することによって受けられるメリットを考えてみる．先ほども触れたように，土浦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．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．また，国道125号と354号を結ぶために建設が進んでいた国道354号土浦バイパスが2月7日に完成し，この道路の交通容量が増え，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．

**・おおつ野ヒルズ（職住一体の複合地域）**

先ほど触れたように，土浦バイパスが開通したことで得られるメリットが大きいと考えられるおおつ野ヒルズに注目し，企業誘致を積極的に行なうことで強化することとする．企業誘致を行なうにあたっておおつ野の利点として挙げられるのは，まず地価の安さである．圏央道沿線で現在分譲中である埼玉県久喜市，加須市の工業用地と比較すると約10,000～20,000（円／㎡）安くなっており，これは大きな差であると考えられる．次に立地の面であるが，以前は常磐自動車道土浦北インターまでの所要時間が約25分と他と比較すると劣っているが，土浦バイパス開通により約15分の短縮が見込まれ，弱点となっていたアクセス面が向上され，企業にとってもより魅力的になったと思われる．具体的には，植物工場の立地を考えます．おおつ野ヒルズでは，既に職住一体をコンセプトとして計画が進んでおり，住宅地への配慮が必要であるため，比較的悪影響の少ないと思われる植物工場を立地し他ではあまり見られない職住一体のメリットを生かします．また，アクセス向上が見込まれているため首都圏への出荷の面でも期待できると考えられます．そして，おおつ野を植物工場を軸とした職住一体の複合地域を目指す．

表１　おおつ野と圏央道沿線の工業分譲地との比較

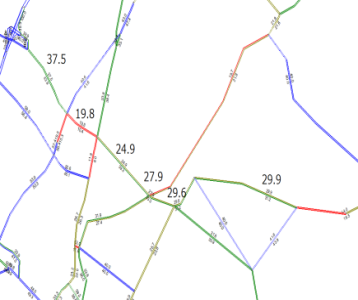
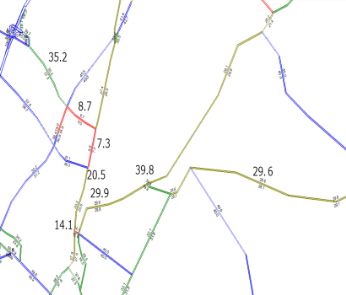
 

図２　土浦バイパスの整備の効果（旅客速度の変化）

3－2．公共施設の「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．

＜協同病院移転＞

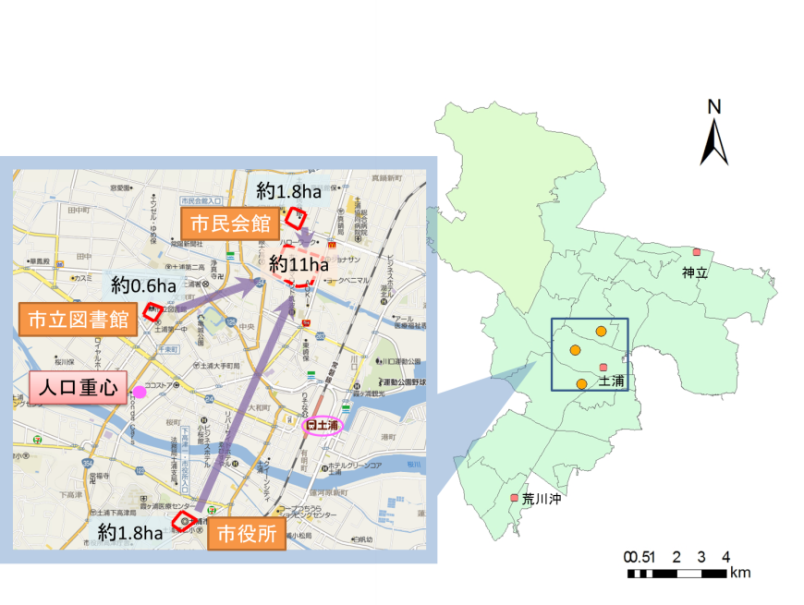
まず，土浦協同病院は図3に示す霞ヶ浦沿岸への移転を提案する．川口運動公園では，陸上競技場の移転が計画されており，その跡地を含めれば十分な敷地面積を確保することができる．人口重心（次項の図に提示）からの距離は現在の位置と変わらず，駅からは格段に近くなるため市民のアクセスもよくなると考えられる．湖の見える病院としてポテンシャルアップが図れ，病院利用者を含め人々がふれあえる湖畔空間を生み出していく．



図３　協同病院の移転位置

＜つちうらキララセンター（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中川ヒューム管工業の工場跡地に移転，複合公共施設とする．同時に広場（公園）の整備も行い地域の防災拠点としての役割も持たせる．人口重心からの距離は移転前の平均と比べ0,3kmの増加となるが，これは僅かな差であり複数の施設を訪れることを想定すると大幅な短縮になると考えられる．また，想定建設費は3施設を複合化せず各々建設した場合約1,3倍かかる計算となり，複合化によりコストの削減を図れる．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．



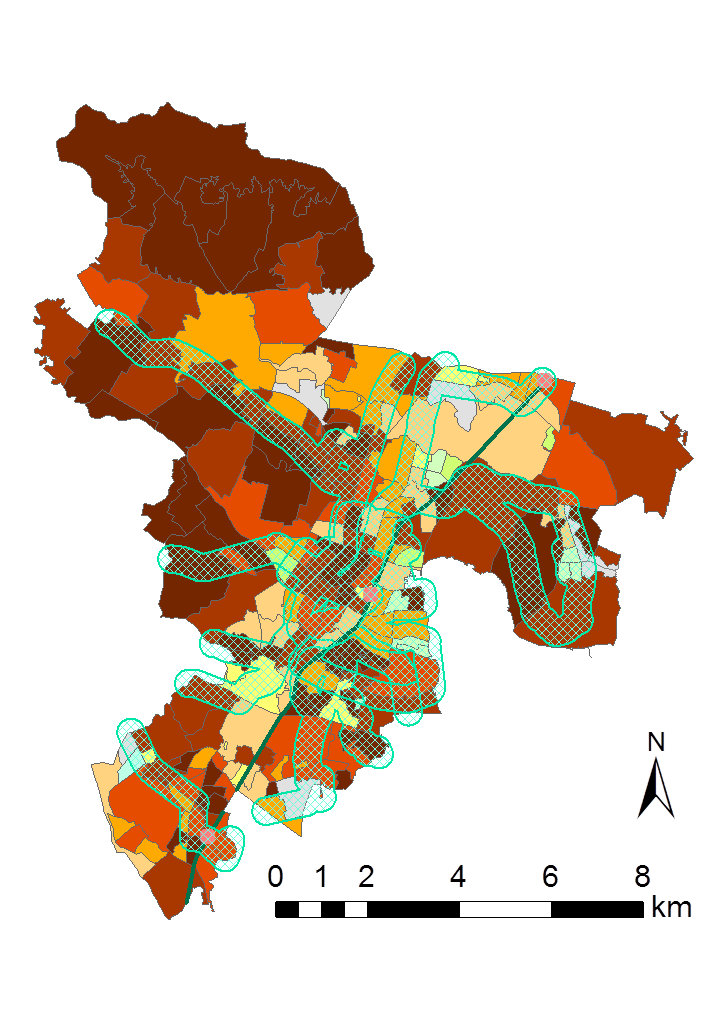


図５　現路線バスのカバー範囲

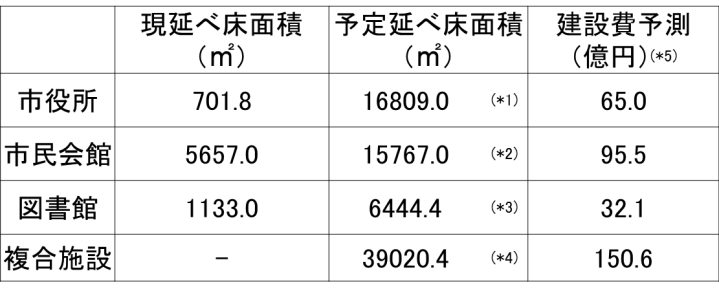
図４　複合公共施設の移転位置

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．さらに，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．

表２　施設移転の効果



表３　施設建設費



\*1）複数の市役所の事例から求めた人口あたりの延べ床面積の平均を土浦市の人口にかけた値．  
\*2）複数の市民会館の事例から平均的な市民会館の延べ床面積を求めた値．  
\*3）土浦駅前北地区第一種市街地再開発事業基本設計概要の面積表による図書館部分の床面積合計．  
\*4）\*1，\*2，\*3の計．  
\*5）複数の事例から求めた床面積あたりの建設費の平均を予定延べ床面積にかけた値．

3－3．交通の「環」

**・キララちゃんバスの増強（公共交通の整備）**

交通の提案の一点目はコミュニティバスの新規路線の導入，ここではキララちゃんバスの増強として取り上げる．

図5は日中で定期的に路線バスが走っている道路の半径300mのバッファを取ったもので，この範囲のほとんどの住民は最寄りのバス停まで徒歩5分圏内であると考えられる．土浦市には公共交通サービスが十分でないところが大きく分けて4地区あり，新治・都和・神立・荒川沖の各地区で，公共交通が十分でない地域が存在していることがわかる．

2010年11月に土浦市地域公共交通活性化協議会が開かれ，コミュニティ交通の導入について話し合われ，市で試験運行地区の公募を行い，新治・右籾・中村の各地区から応募があった．コミュニティバスの運行が実現するためには，地域公共活性化審議会の方針や，キララちゃんバスの運行基準として示されている，収入が運行経費の3割以上得ることができることがポイントである．コミュニティバスを運行すると，どうしても赤字になってしまうが，独自である程度の収入源が確保されれば，市が補助金を出して運行をサポートするシステムとなっている．キララちゃんバスを参考にすると，1路線を運行するのに最低でも年間1000万円の経費が必要となってくる．

それぞれの計画案の沿線人口と日中の運行間隔を考慮したバス利用率から利用人数を算出し，どれほどの収入を得ることができるか推定した．運賃は200円均一料金と仮定する．

表４　計画案による収入



新治地区での運行は難しいことがわかり，右籾・中村の荒川沖地区では運行可能性を議論することができる数値が出てきた．そこで我々が提案するのは，

土浦駅西口～「キララセンター」～新協同病院  
～土浦駅東口～右籾地区～中村地区～荒川沖駅西口をルートとする，所要時間65分のコース．

右籾・中村地区の公共交通空白地域を経由するほかに，

我々が提案する新しい公共施設を通ったり，既存のキララちゃんバスと乗換えをすることができたり，路線バスとの競合を避けるためにバス停を減らして急行運転をすることで，沿線住民の中心部へ向かう足として機能し，中心市街地活性化の役割も担う．実際に私たちは提案する経路を車で走行したところ，右籾や中村地区内の道路は道幅が狭く，大型のバスでは走行できない箇所が多い一方で，住宅も多いように見受けられた．高齢化が進行する将来に向けて，住民の足となる公共交通は必要になってくる地区であると感じた．この路線はどれだけの費用対効果が見込めるか試算を行うが，B/Cが0.3を超えれば事業の実施が見込めるとする．

支出は小型ノンステップバス2台分の車両使用料や人件費，燃料費と，新規に路線を開業するためのバス停の整備費用を計上する．一方で需要は，沿線人口から1日の利用者数が216人と想定され，運賃を200円とすると年間で1570万円の収入を見込む．費用対効果は0.526となり，経費の3割を運賃収入で賄うことができ，この路線は実現可能であると考えられる．

キララちゃんバスのルートの追加とともに，既存路線バスの増便や，のりあいタクシー土浦が運営しているデマンド型交通を，既存路線バスとの接続を考慮したハブ&スポーク型にも対応させることで，路線バスの利用促進を図り，公共交通で安心して移動できるまちを目指す．

**・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，車椅子用の自家用車乗降場はあるが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．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．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できる．

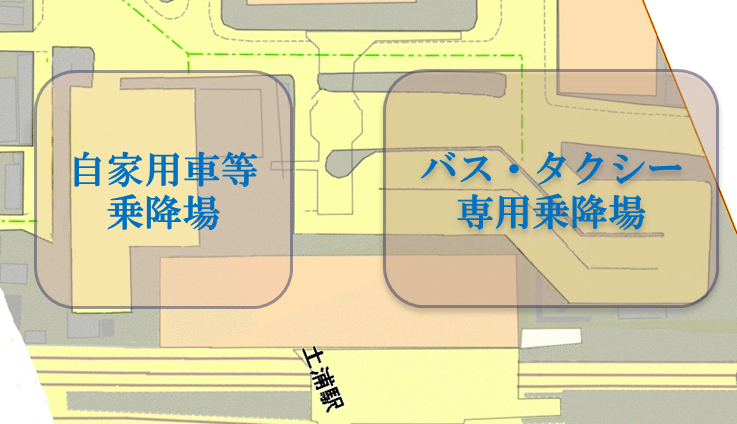


図６　再開発後のロータリー分担予定図

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．再開発後のロータリーの仕様としては，全体の面積11000㎡，バス乗6台，降2台，タクシー約40台，自家用車32台のキャパシティーがある．自家用車用の乗降場に関しては駐車場形式で入り口にはゲートを設け，20分無料の以降10分毎100円の料金徴収体系をとる．ただし，朝のラッシュ時間帯に関しては無料開放とし，混雑緩和と利用促進を図る．

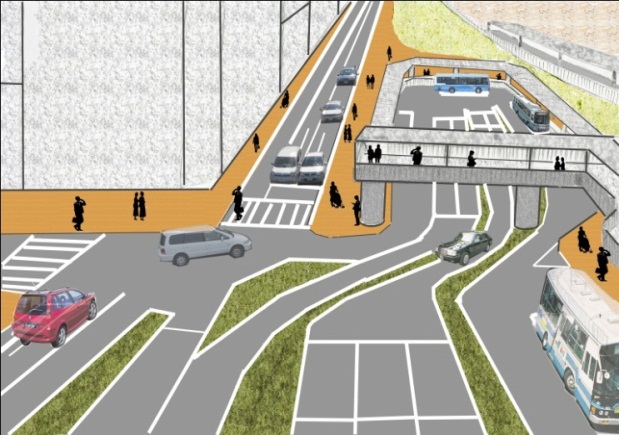


図７　再開発後のロータリー北側のイメージ

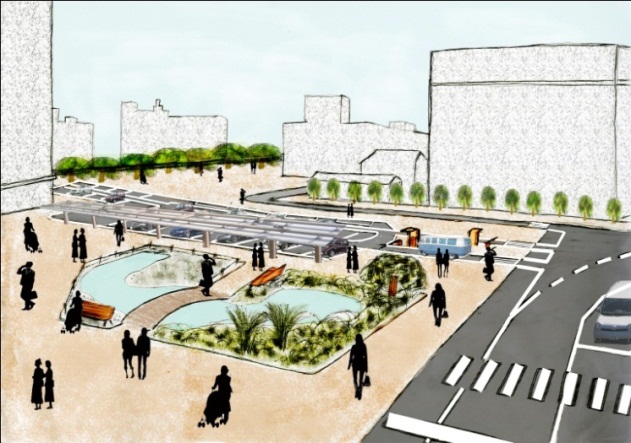


図８　再開発後のロータリー南側のイメージ

**４．補助計画**

4－1．なごみの「和」

現在土浦市では花いっぱい運動として市内の298団体にサルビア80本，マリーゴールド約100本が配布されている．この運動で配布されているサルビア，マリーゴールドの開花期間は6月から10月となっている．一方土浦市内で生産されている，グラジオラス，アストロメリア，パンジーの開花期間は1年間である．土浦市全体に花の明るさを広げるために，サルビア，マリーゴールドではなく，グラジオラス，アストロメリア，パンジーの配布に変え，土浦市全体に長期間花を咲かせ，同時に土浦ならではの安らぎの空間の創出を提案する．

表５　開花時期



このように花いっぱい運動の参加者の延長で，つちうらキララセンター，駅前広場，モール505の市内の多くの人が利用する施設にて市民による花壇の整備を提案する．

市民により維持，管理されることで活動に参加した市民の愛着が生まれ，同時にそこを利用する人に安らぎを与える空間となり，またすでに活動している地点の活動地を変化するのみなので市民にとって参加しにくいということはなくなるのではないかと考えられる．

4－2．コミュニティの「話」

多くの市民が協力して花壇の整備を行うことによって，地域での出会いが出来コミュニティが広がり，和みの和を創出するとともに，コミュニティの話が実現可能になる．

実際，インタビューを実施したところ，NPOや観光協会からは土浦市に熱い思いを感じたが，市民からは感じ取れなかった．というお話を伺い，この温度差が土浦市をよくする活動に歯止めをかけているように感じられた．

今行われている，花いっぱい運動に参加している団体のうち，コンクールで賞を取った団体に，駅前広場の花壇の管理の担当，お花を趣味とする人に管理をしてもらう．

現在モール505では市民参加型のイベントとしてクリスマスにイルミネーションが行われていた．それを先駆けとし，花壇で花を育てその花で多くの経験を出来るような空間の創出を行い，管理の面で多くの人のコミュニケーションが生まれ，その後もフラワー教室や，工作等イベントの開催を行い，多くの市民に参加してもらいコミュニティの和を広げて魅力ある土浦とする．

**５．「我」がまち土浦**

多角的，広域的な整備により，上記のすべての「WA」が互いに機能しあうことにより，単独では成しえない相乗効果を生み出し，よい影響が市全体を包み込むことによって，住民の心だけでなく，土浦を訪れた方すべての人に愛着を持ってもらい，住民が誇りのもてる　「我」がまち土浦　を作り上げることができる．

**６．協力・参考**

土浦市役所　総務課総務統計係　小野　剛様

土浦市役所　総務課　戸嵜　美佐恵様

土浦市役所　商工観光課商工労政係　平井　康裕様

社団法人　土浦市観光協会　主幹　浅川　善信様

NPO法人まちづくり活性化土浦　事務局長　小林　まゆみ様

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　研究員　佐々木　慧様

運輸政策研究所　研究員　梶谷　俊夫様

第７次土浦市総合計画[2008]

国勢調査[1980,1985,1990,1995,2000,2005]

土浦商工会議所<http://tcci.jp/index.html>　2010/12/23

東日本旅客鉄道㈱<http://www.jreast.co.jp/>　2010/12/24

国土交通省　関東地方整備局　常総国道事務所

<http://www.ktr.mlit.go.jp/jousou/>　2010/12/24

土浦市都市計画マスタープラン［2004］

統計つちうら　平成二十二年度版［2010］，土浦市

岡山市<http://www.city.okayama.jp/toshi/gairokoutsuu/gairokoutsuu_00032.htm>　2011/01/27

駅前広場計画指針［1998］，技報堂出版

茨城県<http://www.pref.ibaraki.jp/>　2011/01/26

いばらき圏央道沿線ナビ<http://www.ken-o-do-ibaraki.com/index.html>2011/01/26

国土交通省関東地方整備局<http://www.ktr.mlit.go.jp/index.htm>　2011/01/26

国立社会保障・人口問題研究所<http://www.ipss.go.jp/>　2011/01/25

東京都市圏交通計画協議会HP　<http://www.tokyo-pt.jp/index.html>2011/01/25

土浦市<http://www.city.tsuchiura.lg.jp/>　2011/02/24

朝霞市<http://www.city.asaka.saitama.jp/>　2011/02/24

つくば市<http://www.city.tsukuba.ibaraki.jp/>　2011/02/24

平塚<http://www.city.hiratsuka.kanagawa.jp/>　2011/02/24

茅ヶ崎市<http://www.city.chigasaki.kanagawa.jp/>　2011/02/24

北本市<http://www.city.kitamoto.saitama.jp/>　2011/02/24

浦安市<http://www.city.urayasu.chiba.jp/>　2011/02/24

小金井市<http://www.city.koganei.lg.jp/>　2011/02/24

佐久市<http://www.city.saku.nagano.jp/>　2011/02/24

豊島区<http://www.city.toshima.lg.jp/>　2011/02/24

大分市<http://www.city.oita.oita.jp/>　2011/02/24

酒田市<http://www.city.sakata.lg.jp/>　2011/02/24

東根市<http://www.city.higashine.yamagata.jp/>　2011/02/24

埼玉県<http://www.pref.saitama.lg.jp/>　2011/02/24

おおつ野ヒルズ<http://www.otsuno.com/>　2011/02/24

土浦協同病院<http://www.tkgh.jp/>　2011/02/24

土浦市立図書館<http://www.t-lib.jp/>　2011/02/24

マピオン<http://www.mapion.co.jp/>　2011/02/24

YAHOO!JAPAN地図<http://map.yahoo.co.jp/>　2011/02/24

第3回　土浦市地域公共交通活性化協議会　配布資料[2010]

NPO法人　まちづくり活性化土浦<http://npo-kirara.org/>　2011/02/24

平成15年度　コミュニティバス導入調査業務　報告書[2004]，篠山市・中央復建コンサルタンツ株式会社

<http://www.city.sasayama.hyogo.jp/sctkikaku/pdf/bus06.pdf>　2011/02/24

Bus Stop Ibaraki～いばらきバス路線案内所

<http://www.bus-ibaraki.jp/index.html>　2011/02/24

MAPPLE地図<http://www.chizumaru.com/index.aspx>　2011/02/24

小野やすひろ@活動報告

<http://blog.livedoor.jp/ono_tsukuba/archives/51866827.html>　2011/02/24

つくば市HP　つくば駅前広場リニューアルオープン

<http://www.city.tsukuba.ibaraki.jp/13/883/2730/002943.html>　2011/02/24

いばらきデジタルまっぷ<http://gis.asp-ibaraki.jp/jam_ibaraki/portal/index.html>　2011/02/23

常陽新聞ヘッドラインニュース

<http://www.joyo-net.com/kako/2010/honbun100508.html>　2011/02/23

常陽リビング

<http://www.joyoliving.co.jp/topics/201006/tpc1006020.html>　2011/02/24

社団法人　土浦市観光協会<http://tutiura.727.net/>　2011/02/24