

# い展

5 班 班長：安達修平 副班長：吉田太郎 金祥生 柳澤直哉 TA：吉田崇紘

## 1. 土浦市の現状

土浦市は茨城県南部の要所として栄え、約 14 万もの市民や総合公園や大病院、快速停車駅などの多くの既存資源を持っているが、現状それらはいかされず、人口減少・少子高齢化の波が押し寄せ、中心市街地の空洞化・自動車への依存など多くの課題を抱えている。現在、土浦市はこのまま人口が下がり続けると予測されているが、私たちは提案を行うにあたって 2025 年以降の人口の維持を目標とする。

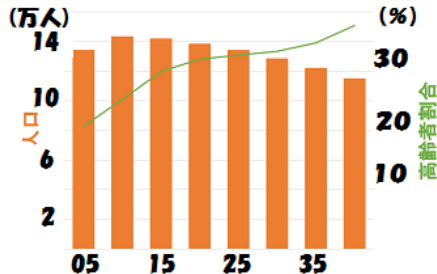
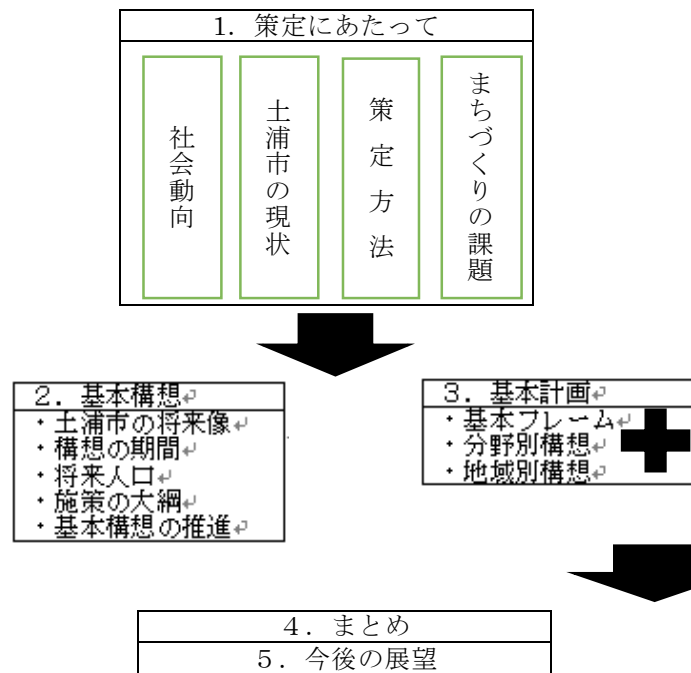


図 1. 土浦市の将来人口予測

表 1. 土浦市民の考える土浦市の特徴

良い所	悪いところ
道がきれいになった	空き店舗が多い
東京に近い	バスの本数が少ない
のどかで自然が多い	中心市街地に魅力がない
物価が安い	農作物の販売場所が少ない
学校が多い	イベント外の活気が少ない

## 2. 基本構成



### 課題②「ひと」に関する課題

- ・学校は多いが学べる環境が少ない

### 課題③「産業」に関する課題

- ・農業は盛んであるが広報する場所がない
- ・イベントばかりで継続した活気がない

### 課題④「自然」に関する話題

- ・山、川、湖など自然が豊かなのにふれ合う場所がない

## 3. 目標都市像

「いかすまち」  
～いまあるものから新たなものを創り出す～

## 4. 分野別構想

私たちは目標都市像を達成するために「いかす」をキーワードにして以下の全体構想を設定した

・**移**…「移」の視点の理念は《移動しやすい街》です。公共交通機関を充実させ、新たな道路を新設することで人や物のスムーズな移動を可能にします。

・**活**…「活」の視点の理念は《活気のある街》です。空き店舗の増えた商店街を周りの環境に合わせて生まれ変わらせ再び賑わいを取り戻します。

・**維**…「維」の視点の理念は《みどり豊かな街》です。土浦市の良い点として多く支持された豊かな自然を維持し、それに触れ合える機会・PR の機会を増やします。

・**居**…「居」の視点の理念は《住みやすい街》です。土浦市のライフスタイルにあわせた街づくりを行いベッドタウンとしての価値を高め新たな若い層を呼び込みます。

・**医**…「医」の視点の理念は《健康に暮らせる街》です。大規模病院を街の中心にすえ、高齢者でも安全に暮らせる住環境を整えることで街の魅力を上昇させます。

これらのキーワードを土浦市の各地区に当てはめることでより具体的な提案にする。

## 5. 地区別構想

分野別構想で挙げた 5 つのキーワードを基に土浦市の各地区の提案を行う。



図 2. 地区別提案概要

### 5-1. 神立地区 「移」

#### 工業用道路の新設

神立駅の既存資源として工場群が挙げられる。しかしこの工場群と常磐道土浦北 IC を結ぶ幹線道路が国道 6 号土浦バイパス・国道 125 号しかないため、6 号土浦バイパス・125 号は朝夕になると通勤車両と工業用車両が混在した形で溢れ渋滞してしまう。

また市の神立駅前再整備計画の中で神立駅前広場の拡張と駅前の道路の拡幅、駅と国道 6 号を結ぶ道路の新設が計画されている。この計画により神立駅の拠点化が促されると考えられる。これらを背景として、神立駅へのアクセスを促すのをサポートしつつ、土浦北 IC～125 号～6 号～工場群の工



道路の新設を提案する。

図 3. 新設道路と土浦市の計画案

この新設道路と国道 6 号の交差点は土浦バイパスの分岐点でもある。この新設道路をトラック専用の道路にすることにより一般乗用車とトラックの完全分離を促す。さらに新治地区の商業施設「さん・あびお」から神立駅前までに直通的道路ができることにより公共バスを通せば新治地区の交通アクセスの向上にもなる。

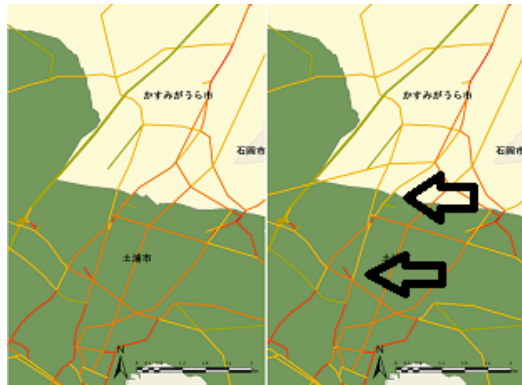


図 4. 道路を敷設前後の交通量変化

下の図 4 は IC から神立駅前に道路を新設する前と後の交通量の変化をソフト「JICA STRADA 35」を使って計算したものである。図を見てわかるとおり、国道 6 号や 6 号に接続する道路の交通量が下がり渋滞が軽減されていることがわかる。また新設道路にも交通の需要が発生していることから IC から神立駅付近の工場群までスムーズな移動が可能になり、神立の工業地域の効率が上がることをサポートすることができる。

### 5-2. 中心市街地 「活」

#### 市役所移転跡地の再利用

土浦駅前のウララ(URALA)に市役所が移転することで現在市役所がある場所の利用が検討されている。

また、市役所周辺は第一種中高層住居専用地域に指定されており住宅街や小学校でうめられているため、市役所跡地に高層の建物は立てられない。

そこで霞ヶ浦が一望でき、宅街の静けさがあるという立地条件を活かし、地域住民の交流の拠点となる温泉つきコミュニティ施設をつくることを提案します。これにより地域の中心としての交流の場がなくなることを防ぎつつ新たな立ち寄りスポットをつくります。



図 5. 現在の市役所と移転後の利用案

#### モール 505 を学習塾として再利用

土浦駅から徒歩数分という好立地にもかかわらず人通りが少なく暗い印象を与えるモール 505 の課題点として多くの空き店舗や無機質な景観である。

実際に現地調査や歩いている人にインタビューを行うと

- ・モール 505 付近は高校生が多く歩いている
- ・高架が、陽が差し込むのをさえぎっている
- ・モール 505 自体が南側にある事も陽がささない原因
- ・市民「高架は要らないが撤去に金がかかるならそのままでもいい」という実態・意見が挙がった。

これらの課題を解決するために私たちはモール 505 を学習塾として再利用することを提案する。たくさんの高校生が付近を歩いているという立地から学習塾があると便利であり、さらに学習塾があることによってモール 505 を高校生が利用しやすくなる。

具体的にはモール 505 の 1 階に文房具屋・本屋・ファーストフード店などを、上階に学習塾を配置する。土浦市は高校生が多いにもかかわらず、大規模予備校がないという点も特徴である。CUE による分析の結果、12,678 台

/日の着地とリップ数の増加が見られました。



図 6. モール 505 再利用後のイメージ

### 5-3. 新治地区 「維」

交通の要所に集いの場を設置。小町の里との連携。



新治地区には、土浦市新治と石岡市をつなぐ朝日トンネルが開業したことにより新たな交通流動が生まれた。土浦市中心街・北部とつくば市を結ぶ東西の流動にプラスしてこの南北の流れの誕生により、新治は交通の要衝となった。実際に「二本松」交差点を見学に行くと輸送用のトラックや乗用車の往来が激しく付近の田園が広げる景色からは似つかない量の交通量が発生していた。

またこの二本松交差点からすぐ北に行くと合併特例債により設立された「小町の里」がある。

この小町の里は土浦・新治の農業文化を伝える中心地ともなっており、農業体験などの催しが行われている。反対の南に行くと新治地区の中心商業施設「さんあびお」や複数の配送ターミナルが存在している。

これらを背景として、小町の里や新治地区全体で採れた作物などを販売、展示する道の駅を提案する。

交通の要衝である二本松交差点の南東に大型トラックが多く停められる駐車場を設置し付近を通る長距離輸送トラックを中心に利用してもらい地上のSAのような内容の建物にする。これを設置することにより今まで通過するだけだったのが、新治で停車し集うことで土浦市が潤うだけでなく新治のPRの場にもなり既存の小町の里を含めた周辺農家が生産・体験・立ち寄りスポットが宣伝・販売と役割の区別も明確になる。

また分析の結果 6,600 台/日の利用が見込まれることがわかり、PRの場所にも適していることがわかった。



図 7．現在の交差点と立ち寄りスポット設置後のイメージ

#### 5-4. 霞ヶ浦地区 「維」

土浦駅東口～霞ヶ浦総合運動公園の遊歩道を設置

霞ヶ浦総合運動公園で現地インタビューを行うと現状の不満点として

- ・公園付近に飲食店が無い
  - ・自家用車で来る人が多く、公園の駐車場が足りない
- という 2 点が主に挙げられた。また霞ヶ浦総合運動公園の特徴として
- ・マラソンの練習目的の人が多い
  - ・一人で散歩、犬と散歩といった歩く目的の人が多い

ということがわかった。

これらを考慮して土浦駅東口から霞ヶ浦総合運動公園まで遊歩道を設置することを提案する。この遊歩道を設置することで、散歩やマラソン目的の人に公園内だけでなく駅から公園まで自由に歩いて(走って)もらうことになる。



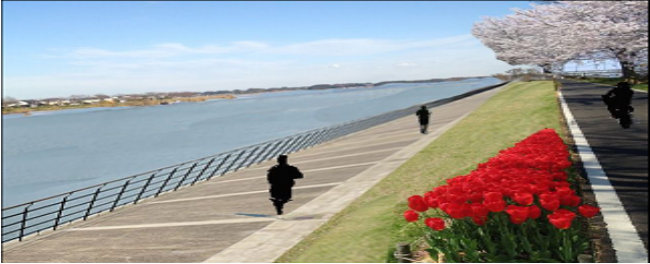
また沿道にベンチや休憩所・飲食店・マラソンランナー用シャワー施設などを置くことにより歩いて(走って)いる途

図 8．遊歩道案のルート

中にさまざまな施設に寄ることができ、従来の公園付近に飲み食いできる場所がないという課題点を解消する。さらに公園まで徒歩で来る人の割合を増やすことにより、自家用車で公園に来る人の割合を減らし公園の駐車場不足問題の改善にも貢献する。

図 9．遊歩道設置後のイメージ

#### 5-5. おおつ野地区 「医」 協同病院を中心とした街づくり



おおつ野地区の特徴として

野地区に土浦協同病院が移転する。

- ・空き地が多く広々としている。
- ・買い物や駅までの移動手段が自家用車しかない

ということが資料やインタビューから分かった。これらの背景を踏まえ、おおつ野地区へ移転する土浦協同病院を中心とした街づくりを行う。

街の中心に大病院があるメリットをいかし、同じ市内の高齢者や若者世帯、退職後都心などからリタイアした人など幅広い年代・出身の人が生活しやすい街をつくる。

- 具体的な案として
- ・バリアフリーの充実した街(歩道の段差など)
  - ・土浦協同病院を中心とした公共交通網

を実行する。これらによっておおつ野地区が医療の整備されたバリアフリーの行き届いた街になることによって、職住近接型工業団地として売り出されている「おおつ野ヒルズ」の商品価値を高めることにも繋がる。

現在は 1 社しか進出していないおおつ野ヒルズではああるが、職住のうちの「住」の環境を整えることによりおおつ野ヒルズの商品価値を高め、PRの材料にもなる



図 5．土浦協同病院移転後のイメージ  
(日本工業経済新聞より)

#### 5-6. 荒川沖地区 「居」

牛久市との一体整備

荒川沖駅周辺の課題を見つけるために実際に荒川沖駅付近を散策すると右の図 11 の様なテナント募集の看板が目立つ。

また駅前の商業施設は客が少なく、この商業施設を除くと大きなセメント工場があるのみで人を寄せ付けない雰囲気をかもし出している。

ここから南へ向かうと荒地を経て突然新興住宅地が



広がる。これは隣の牛久市にあるひたち野うしく駅を中心に開発されたベッドタウンである。そこで私たちはこのベッドタウンと一体となった住宅街を創ることを提案する。この

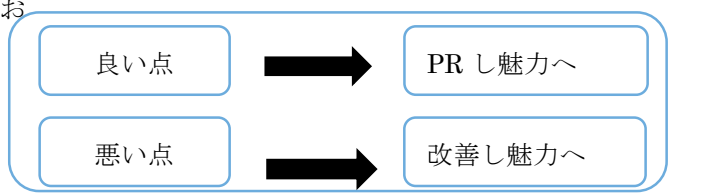
図 11. 荒川沖前

住宅街をつくることで土浦市には税収が増える、荒川沖前の人口が増えるというメリットがある。また牛久市にはひたち野うしくの商圈が行政界によって遮られていたものが一体開発により広がりひたち野うしく駅前に買い物客が集まるというメリットがある。

このベッドタウンは車社会の茨城県に適した広い駐車場を備えた商業施設(ひたち野うしく駅前)が付近にある。東京までの通勤時間が短く通勤に適している。というメリットがある。さらに荒川沖駅付近は若年層が土浦市の中でも多く、新住民が溶け込みやすい地域となっている。

#### 6. まとめ

これらの分野別構想、地区別構想を実現することで土浦市に新たな特徴を作るだけでなく、既存の資源を活かした魅力の展示場のような街になる。



#### 7. 今後の展望

- ・土浦市役所都市計画課への聞き取り調査
- ・提案に対する市民への聞き取り調査
- ・おおつ野への現地調査
- ・牛久市と荒川沖との共同整備に向けた牛久市への聞き取り調査

#### 8. 参考

「土浦市」  
< <http://www.city.tsuchiura.lg.jp/index.php> >  
(2013/12/4 アクセス)

「日本工業経済新聞」  
< <https://www.nikoukei.co.jp/index.html> >  
(2013/12/5 アクセス)

「茨城県」  
< <http://www.pref.ibaraki.jp/> >  
(2013/12/5 アクセス)

「モール 505」  
< <http://mall505.jimdo.com/> >  
(2013/12/2 アクセス)