

笑顔で語れるわが町 つちうら

3班 佐々木洋典／香月秀仁／田中敬済／松永純／若林優妃 TA：小磯和紀

1. 背景（現状）

土浦市は人口14万人を抱える茨城県南の拠点地域の一つであり、市内に3つの鉄道駅を有する。人口減少という社会的背景に加え、TX開業後の隣接するつくば市の発展や郊外大型商業施設の進出に伴う土浦駅周辺の衰退、駅周辺の非効率的な土地利用、城下町の名残りとともいえる非直線的な道路や道路幅の狭さといった様々な問題を抱えている。

また、市民へのヒアリングを通して、市民の土浦市に対する愛着や誇り、関心の無さ、土浦市に対するある種のあきらめが窺えた。ちなみに、既往研究によると、まちの住民がそのまちに住み続けたいという継続移住意向や、人にそのまちを勧めたいという推奨意向には、まちに対する「誇り」「愛着」「共感」という感情的要素が大きく影響しており、特に「誇り」という要素が「愛着」「共感」を支えているということが明らかになっている。^[5]

現在計画されている市庁舎や図書館の土浦駅周辺への移転に伴い、市の中心市街地である土浦駅周辺に新たな人の流れが生まれると考えられる。その変化に対応しながら、市民が土浦市に対して「誇り」を持てるまちをつくること、今後の土浦市における重要課題である。

2. 全体構想

2-1. 目標都市像

上記のような市民の意識や既往研究、今後の市の計画を踏まえ、目標都市像を

「誇りの持てるまち」

とする。土浦市民や土浦への通勤・通学者に、土浦市に対して「誇り」を持つてもらうことで市への「愛着」「共感」を高める。そして、彼らが“自分の好きなこと”について話すのと同じように、土浦市のことを“笑顔で語れる”ような「わが町 土浦」を実現する。

2-2. 全体構想

目標都市像を実現するための全体構想として、以下の3点を重視する

- ・既存の魅力を引き出す
- ・土浦市に関わる人々が魅力を高める
- ・土浦市に関わる人々が住みやすい、環境づくりを行う

最初の2点を行うためには、行政が市の魅力を推し進めるのではなく、土浦市民が自ら、自分の住む土地を意識し、積極的に参画していく「住民主体」のまちづくり活動が活発化することが欠かせない。また、そのような活動が持続的に行われるためには、多様な人々の「交流」が生まれるまちづくりも重要となる。そして、これらの2つのまちづくりを支えるため、この都市計画マスタープランにおいては、3点目の「住みやすい環境づくり」のための整備計画を策定し、整備を進める。

2-3. 基本構想

全体構想を踏まえ、この都市計画マスタープランにおいては、「都市施設」「道路交通」「景観」の3分野について重点的な整備計画を示す。また、「住民主体のまちづくり」「交流の生まれるまちづくり」のきっかけとなるような取組についても併せて提案を行う。



図1: 基本構想のイメージ図

2-4. 分野別構想

「都市施設」

市庁舎や図書館のリニューアルが計画されているが、このような公共施設の老朽化対策が大きな課題となっている。中でも市内の公営住宅が今後10年で一斉に更新期に突入することから、計画的な整備（建て替え・リノベーション）を行う。また、市内の公園施設については、まちづくり活動や地域住民の交流の拠点として機能させるため、住民の意見を取り入れながら比較的自由度の高い公園の維持管理に関する制度策定を行う。

「道路・交通」

土浦駅周辺へのアクセスを向上のため、慢性的な混雑が発生している道路について、道路拡張を行う。また、現在計画されている都市計画道路について、交通利便性の向上効果の高い順番に整備を進めていく。

また、歩道や自転車レーンの整備についても不十分な箇所が多く存在し、高齢者や子供といった交通弱者の安全確保が十分に成されている状態ではない。このことから、自動車、歩行者、自転車といった異なる交通主体の混在が見られる箇所について、歩道の整備や自転車レーンの設置（塗装）、シェアスペース等の整備を進めることで、歩行者も自転車も安心して移動できる交通環境を整備していく。

「景観」

霞ヶ浦や筑波山等の豊かな自然に恵まれている土浦市の良さ、そして今後市民で育てる土浦市の新しい魅力を生かすため、パチンコ店や風俗店といった風紀、治安を乱す恐れのある店舗の出店を規制し、派手な色彩の外壁・看板の規制・撤去を推進していく。それにより、まちの顔と言える景観の向上を図る。

3. 地区別構想

3-1. 中央地区 「人が憩い、日々新たなページを刻むまち」

〈現状〉

中央地区は、駅前の大規模店舗の撤退が相次ぎ、その後イオンモール土浦やつくば市のショッピングモールが建設された影響を受け、中心市街地の空洞化が深刻化している。しかし、現在、土浦市役所の土浦駅前への移転計画があり、その隣に新図書館が設立される予定である。それにより、中心市街地のにぎわい創出と市民にとっての利便性を向上させることを土浦市は目標として掲げており、現在より多くの市民が土浦駅周辺を訪れることが予測される。これをきっかけとして、市の中心地域である土浦駅周辺を活性化させ、かつての「商業のまち 土浦」としてのにぎわいを取り戻すためには、土浦市民の感性に触れるさらなる魅力を打ち出していくことが必要である。

〈提案の背景〉

新図書館とつちうら古書倶楽部によって形成される、本の魅力をまちなかに広げること、中心市街地活性化を目指す。なお、新図書館では移転に伴い、くつろぎの空間・市民活動の場・情報発信の拠点としての機能を新しく方針立てている。また、つちうら古書倶楽部は、2013年3月にオープンした関東最大級の、30万冊を扱う古書店である。

重点計画

まちじゅう図書館

「まちじゅう図書館」とは、北海道恵庭市の事例^⑦を参考にし、町中の飲食店や商店、オフィスで店主や経営者さんの好みの本を展示してもらうことを提案する。土浦駅前の商店街で行うことにより、本をコミュニケーションの媒体として趣味や話の合う人との出会いがある“ふれあい型商店街”を目指す。これにより大型商業施設との差別化を図り、地域に根差した商店街再生のきっかけとする。

読書空間の整備

本の魅力をまちや人に広げた提案として、まちなかに快適な読書空間の整備を行う。春はさくらの下で、夏は木陰や湖畔や桜川で。秋の夜長には、図書館の営業時間延長をし、冬には市役所の待合所にストーブを設ける。このような、年間を通して読書を快適に楽しめる空間を整備することによって、市民の憩いの場とまちのにぎわいを演出する。事業コストに関しては表1・2の通りである。

表1：読書空間の整備における季節ごとの事業費

季節	費用	計算過程
春（桜川河川敷の草刈り等）	312,000円	草刈料金表を参照 ^⑧
夏	なし	
秋（ストーブ+灯油）	461,562円	28,944+421,650（円）
冬（ストーブや灯油代）	450,594円	(923,081-769,227) × 3
合計	1,224,156円	

表2：冬における費用の詳細

項目	費用	計算過程
燃料消費量	5.14 (L/h)	
市役所の営業時間：8:30~17:15	8.75 (h/日)	
灯油代（12月8日時点）	¥104/ℓ	1875/18 (円/L)
一日あたり	¥4,685	5.14 (kW) × 8.75 (h) × 1,875/18
冬の期間（12月~2月※閏年以外）	¥421,650	4,685円 × 90日

景観・出店規制

土浦の新しい魅力の発信地となる駅前には、カラオケ・パチンコ店のような派手な看板が軒を連ねる。このような、良好な景観を乱す要素を払拭するために、彩度の高い外壁（ポイントカラーを含む）や屋外看板設置の規制を行う。



図2：中央地区の構想

在発生している慢性的混雑状態を解消することが可能となり、南部・西部から中心市街地に訪れる人々にとってより快適に通行できる。図の左は対象道路を拡幅せずに都市計画道路を整備し終えた場合の混雑度についてJICA-STRADAを用いて表したものである。極太線で示されている部分は混雑度が1.75を超えるものであり、これは一般的に慢性的混雑状態であるといわれている。（道路の交通容量より）そこで対象区間を片側2車線の道路に拡幅した場合に予測される混雑度が図の右である。この事業によって、対象区間の混雑度は細線（混雑度1.25以下）の0.44となり、非常にスムーズに通行することが可能となる。



図3：道路拡幅前の混雑度



図4：道路拡幅後の混雑度

また、この事業の妥当性を検証するために費用便益分析を行うこととした。まず費用については約97億円と算出された。これをもとに、工事期間2年、耐用年数期間50年、社会的割引率4%と仮定すると費用便益比（BCR）は3.25となりこの工事が妥当であることが示された。（表3参照）^⑨ ^⑩

表3：道路拡幅の費用便益分析

Cost/費用	
工事費用	7,527,053,571円
用地取得費	2,193,370,793円
維持管理費（/年）	97,204,244円
Benefit/便益	
走行時間短縮便益（/年）	1,678,359,765円
走行経費減少便益（/年）	107,080,241円
交通事故減少便益（/年）	31,501,540円
費用対効果（Benefit/Cost）	3.25
工事期間：2年 耐用年数期間：50年 割引率：4%	

3-2. 北部地区 「多様な人々が空間を快適に共有するまち」

現状

神立駅を中心とする北部地区は、かすみがうら市との市境に位置する北の玄関口である。平成29年には駅周辺の土地区画整理事業によって駅前道路の整備等が行われる予定となっている。これに伴い、駅周辺の利便性向上や環境整備を図っていく。

北部地区では道路幅の狭さが問題の一つとして挙げられる。特に神立駅から中貫工業団地に至る道路は、スーパーや居酒屋・幼稚園等が立地し、自動車、自転車、歩行者という複数の交通主体が混在しやすい道路である。しかし、道路幅が狭く、片側一車線で歩道も十分に整備されていないため、歩行者の安全が十分に確保されているとは言い難い。また、駅から中貫工業団地までに至って広がる神立中央地区は、外国人が多く住む地区となっている。（表4）

表4 土浦市町丁目別外国人数・町内構成比^⑪

順位	町名	町内構成比 (%)	人数 (人)	順位	町名	町内構成比 (%)	人数 (人)
1	プリマハム	93.8	75	6	神立中央三丁目	8.6	112
2	神立中央四丁目	22	162	7	神立中央五丁目	8.5	126
3	神立中央一丁目	14.1	72	8	中神立町	6.8	109
4	神立中央二丁目	10.1	84	9	神立町1区	4.3	160
5	神立東二丁目	9.7	97	10	乙戸町	3.7	82

特に、土浦市内で外国人数をもっとも多い地区である神立中央4丁目には、茨城県営・土浦市営の共同住宅があり、外国人も多く入居している。昭和50年に建設された全11棟の住宅は、築40年近くが経過し、老朽化による安全性の低下、給湯器や浴槽が無いといった施設水準の低さも見られ、今後十数年の内に建て替え等の再整備

自動車交通に関する現状

現在土浦市では、他の市町村と同様に都市計画道路が策定されている。それらは、今後の人口の動向なども踏まえて、渋滞することがなく安全に移動するために計画されているが、JICA-STRADAによって現在計画されている都市計画道路を全て作り終えた場合でも、いまだに慢性的混雑状態が緩和されない道路が存在する。

自動車交通に関する提案

東端を天川団地入口、西端を土浦消防署南分署までとする1.5kmの道路に着目し、現在片側1車線の道路である当区間の拡幅を提案する。当区間の拡幅によって、現

が必要になると考えられる。また、増加傾向にある外国人と日本人の間で、生活習慣の違いによって生じるトラブルが見られる（図5）。一方で、外国人は日本人との交流を通して文化・習慣を学ぶことを望んでおり（図6）、そのための交流の場を整えることも重要である。

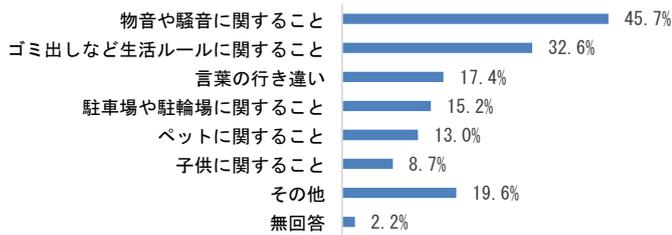


図5. 土浦市内で日本人と外国人でトラブルになった原因^[1]

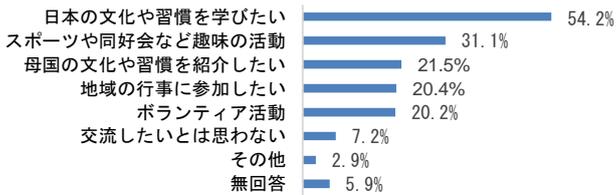


図6. 土浦市内在住の外国人が望む日本人との交流方法^[1]

重点計画

○神立駅～中貫工業団地間の道路の一部シェアスペース化

「シェアスペース」とは、信号や道路標識を一切廃止し、周辺景観に配慮したデザインを行い、最低限の交通ルールと各交通主体のコミュニケーションによって交通安全性を高めることを目的とした整備手法である。^[12] オランダで提唱され、日本では、京都市四条（図7）や筑波大学構内（図8）においても導入実験が行われている。



図7 京都市四条での社会実験^[13]



図8 筑波大学での導入例^[14]

なお、京都市四条で行われた実験においては、自動車の平均走行速度が最大34%（6.6 km/h）減少し、歩行者と自動車運転者同市のアイコンタクトの数が増加したという結果が報告されている。^[13] また、歩行者へのアンケートで「以前に比べて安心して歩けるようになった」「道路の印象が良くなった」との意見も上がった。このシェアスペースのメリットは、道路幅幅といった整備と比べて比較的ローコストで実現が可能という点が挙げられる。先述した筑波大学の例でおお道路の白線の撤廃とともに道路上へのペイントを施している。この260mの区間におけるシェアスペースの整備（ライン消し、デザイン塗装及び自転車通行帯の整備）に要した費用は約550万円（筑波大学施設部へのヒアリングより）で、神立で整備を行うにあたっては、これより小規模で行う。この整備によって、自動車運転者の注意力喚起による歩行者や自転車運転者の安全確保という効果が期待できる。



図8：整備前



図9：シェアスペース整備後

○市営住宅の建て替えと共に外国人とのシェアハウスとして整備

建て替えはPFI事業として行うことでコストを抑制する。また、外国人と日本人の半共同生活によって、外国人が恒常的に日本の生活習慣を間近で体感することで、生活習慣の違いによって起こるトラブル（図5）を未然に防ぐとともに、自治体行事への参加等で自国の文化を伝え、多くの日本人と交流する機会を得られる（図6）ことが期待できる。

3-3. 新治地区 「元気に安全に暮らせるまち」

現状

新治地区は土浦市の中でも最も高齢化の進んでいる地域である。現地調査より、国道125号線における歩道の整備が十分で無いことが分かった。この道路では高齢者や、藤沢小学校に通学する児童といったいわゆる「交通弱者」と、大型トラックの通行が混在しており、現状の歩道では安心して通行できるとは言いがたい。また、一部自転車レーンとして路側帯が広めに作られている箇所でも、自動車が車線をはみ出して通行している現状がある。このような道路は国道125号線以外にも新治地区（土浦市でも）で多く見られ、住民満足度調査^[15]においても、新治地区での「歩行者・児童・自転車への安全対策」という項目において重要度が高いにもかかわらず、満足度が低い。このような現状から交通弱者の保護をすすめていく必要がある。

重点計画

○自転車レーンの塗装

上記の現状をふまえ新治地区の歩道の整備を提案する。具体的には路側帯の段差の解消、自転車レーンの塗装を行うことで高齢者、また小さな児童こやさしい道路づくりをしていく。（図10、図11）



図10 整備前の国道125号線



図11 自転車レーン整備後

「Google ストリートビュー」より

これにより、安全に生活でき、塗装を行うことで視覚的に自転車走行部分の認識性を確保するとともに、自動車への注意喚起を促すことができる。なお、国土交通省の発表によると、自転車レーン（自転車専用通行帯）の整備は、他の整備手法と比較して自転車関連の交通事故の減少効果が高いことが明らかになっている。（表5参照）

表5 各整備手法ごとの、自転車と関係する交通事故の減少率^[16]

整備手法	整備前 (件/年・km)	整備後 (件/年・km)	交通事故 減少率(%)
自転車道（28路線）	3.8	2.8	26
自転車専用通行帯（35路線）	3.7	2.4	36
自転車歩行者道（54路線）	2.7	2.4	11
自転車歩行者道内の 自転車通行位置の明示（90路線）	3.5	3.0	14

3-4. 南部地区 「自ら創る 住み続けたいまち」

現状

荒川沖駅を中心とする南部地区は市の南に位置し、南の拠点を形成している。南部地区全域は各スーパーの2km商圏に含まれており、市民へのヒアリングにおいて

も「車があるので買い物には困らない」「住みやすい。不便は感じない」といった肯定的な意見が挙げられた。買い物については一定の住民満足度が得られるこの地区において、さらに「住みよさ」を向上させるための整備を行う。

南部地区には街区公園が11個、近隣公園が2つ、総合公園が2つ整備されている。街区公園、近隣公園は地区全体として市が管理し整備されている。だが利用している住民の姿はあまり見られない。



図13：公園緑地の効果

公園には2種類の効果があり(図13)、公園を利用しなければ市民はその利用効果を受けることができない。荒川沖地区にある既存の公園を整備し、市民に利用してもらうことで「住みよさ」の向上につながる。

市民に公園が利用されない理由として公園の内容に対する満足度が低いことが挙げられる。住民意向調査平成24年度によると、公園や広場について園内や緑や遊具、設備などの内容についての住民の満足度は36.0%である。乙戸小学校に通う児童にヒアリングを行ったところ、以前乙戸南公園にあったロケットの遊具が老朽化のために取り壊しになり、「残念だ。」「また遊びたい。」という遊具に関する要望が挙がった。

重点計画

○住民参加型での公園のリニューアル

地域住民が使いたい公園を提案することにより、公園が利用されることを目的とした計画である。(図14)

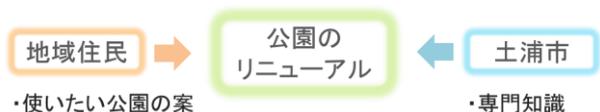
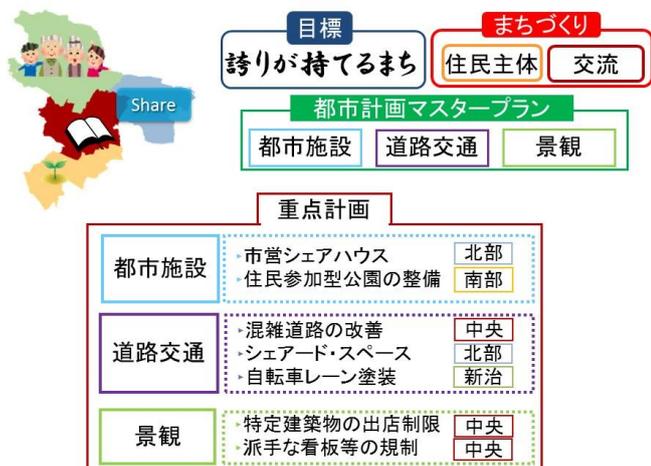


図14：住民参加型公園のイメージ

リニューアル後は公園の維持、管理は地域住民がするものとする。また公園のリニューアルに参加した住民にはその公園について自由度の高い管理を行うことができる。例として、地域住民が共有できる花壇を整備するといった場合には、スコップや軍手といった備品については土浦市から支給する。これらの施策により、住民の公園に対する責任感・愛着が生まれ、維持管理面において積極的な参加が見込まれ、さらに住民の公園に対する関心が高まると期待できる。

4. まとめ



以上のように、「都市施設」「道路交通」「景観」の3分野について、上記した重点計画の整備を進めることで「住みやすいまち」を整え、「市民が主体となった」まちづくりや「交流」が生まれるまちづくりを支える土台を造る。それによって、例え

ば、本によって生まれる土浦市の新たな魅力や、自然の豊かさといった既存の魅力を、市民自身が高めていく活動が生まれ育つことにより、誇りの持てる「笑顔で語れるわか町 土浦」が実現される。

5 今後の方針

まちなか図書館、シェアスペース、市営シェアハウスといった重点計画に関して、費用対効果分析による実現性の検討を行う。また、神立以外の市営住宅についても、具体的な整備計画や事業手法を策定させていく。また、外国人市民が住居に求める機能についてヒアリングを行う。まちなか図書館については、対象や主体の意思を確認するため市や商工会・古書倶楽部、市民などに追加ヒアリングを行う。

6 調査でお世話になった方々

- 土浦市都市計画課 東郷様
- カレーフェスティバルの来場者の方々
- 土浦市住宅営繕課 様
- 土浦市図書館 萩原様
- 筑波大学 村上曉信先生
- 筑波大学施設企画課 市川様
- つちうら古書倶楽部代表 佐々木嘉弘様
- 東京工業大学 土肥真人様

7. 参考文献・資料等

- 土浦市 (2014) 「土浦市都市計画マスタープラン」
- 土浦市 HP
<http://www.city.tsuchiura.lg.jp/index.html> 最終アクセス 2014/12/17
- 土浦市地域公共交通総合連携計画
http://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1274404031_doc_34.pdf#search=%E5%9C%9F%E6%B5%A6%E5%B8%82%E5%9C%B0%E5%9F%9F%E5%85%AC%E5%85%B1%E4%BA%A4%E9%80%9A%E7%B7%8F%E5%90%88%E9%80%A3%E6%90%BA%E8%A8%88%E7%94%BB 最終アクセス 2014/12/2
- 土浦市 「土浦市地区別人口及び世帯数一覧(常住人口)」
<http://www.city.tsuchiura.lg.jp/page/page001168.html> 最終アクセス 2014/12/15
- 読売広告社都市生活研究所 (2008) 『シビックプライド 都市のコミュニケーションをデザインする』株式会社宣伝会議
- 土浦市 (2014) 「土浦市中心市街地活性化基本計画」
http://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1395893268_doc_34_0.pdf 最終アクセス 2014/12/15
- 恵庭市「恵庭まちじゅう図書館」
<http://www.city.eniwa.hokkaido.jp/www/contents/1379387062881/> 最終アクセス 2014/12/1
- きるかる HP「草刈り料金表」
<http://www.kirukaru.com/kirukaru-ryo.htm> 最終アクセス 2014/12/18
- 都市計画道路3・4・310 伏見町線(PDF形式239KB) - 愛知県
http://www.pref.aichi.jp/kensetsu-kikaku/hyoka/H25/5th/25_5_1_fushimi.pdf 最終アクセス 2014/12/18
- 国土交通省 道路局 都市・地域整備局「費用便益分析マニュアル」
- 土浦市 (2014) 「土浦市多文化共生推進プラン 基礎調査業務 実施報告書」
http://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1397538449_doc_14_0.pdf 最終アクセス 2014/12/18
- 西川潔・山本早里 (2011) 「シェアード・スペースに関する研究-1」
https://www.jstage.jst.go.jp/article/jssd/58/0/58_0_66/_pdf 最終アクセス 2014/12/15
- 京都市シェアード・スペース検討協議会 (2011) 「京都市シェアード・スペース実証実験について」
http://www.hido.or.jp/14gyousei_backnumber/2011data/1110/Shared_Space_kyoto_city.pdf 最終アクセス 2014/12/7
- サイクルロード～自転車への道 「道路デザイン 自転車守れ」
<http://blog.cycleroad.com/archives/51891310.html> 最終アクセス 2014/12/15
- 土浦市 (2014) 「平成25年度 土浦市住民満足度調査 報告書」
http://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1402041574_doc_3_0.pdf 最終アクセス 2014/12/18
- 国土交通省 (2011) 「自転車通行環境整備モデル地区の調査結果について」
http://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000190.html 最終アクセス 2014/12/18