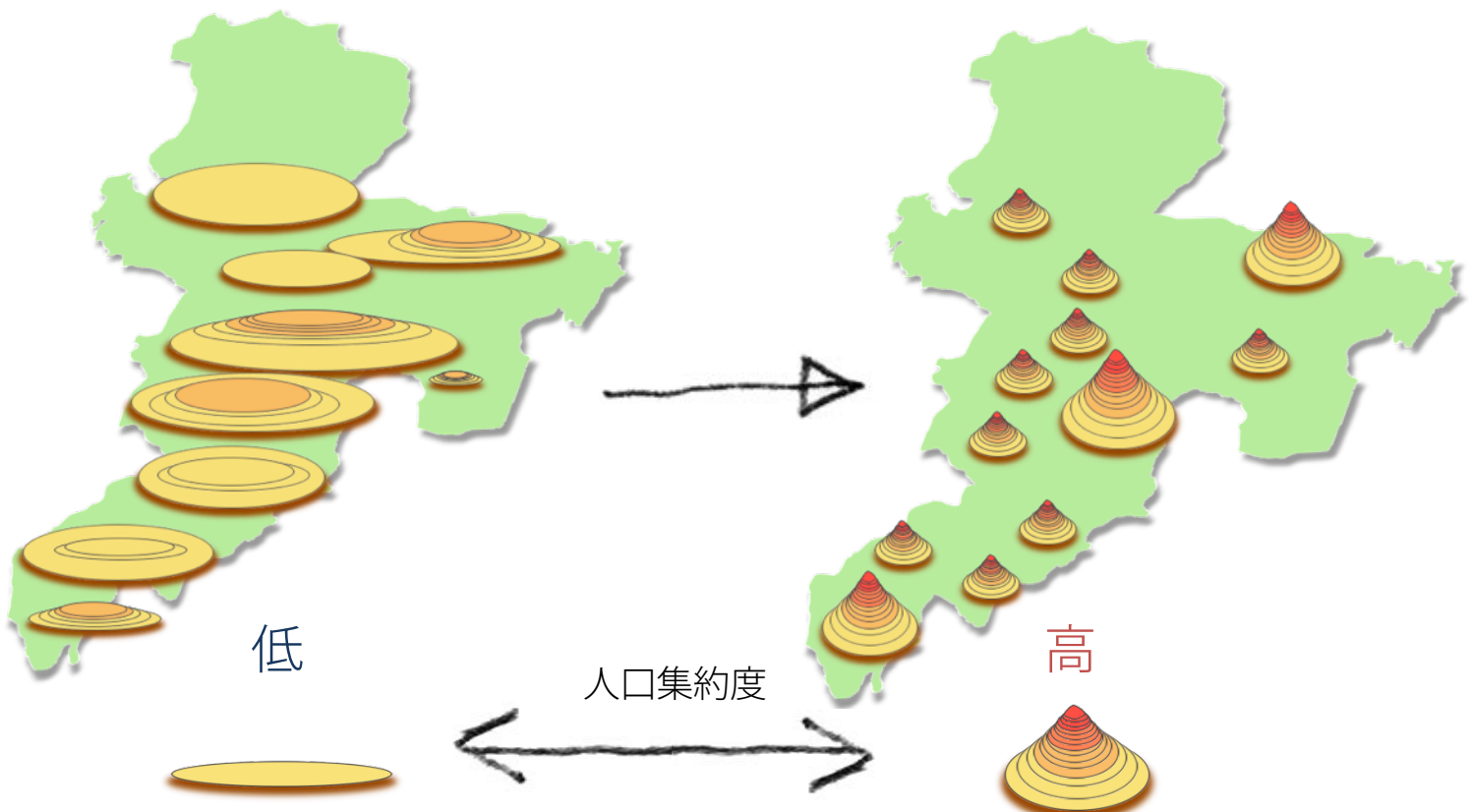


目標都市像

目標とするのは、“成熟した集約型都市”だ。ここで言う成熟とは、人口減少の時代にあっても都市の機能が低下せずに保たれ、市民が将来的にも快適な生活を送り続けられる、ということである。都市の人口が拡散している場合には広い範囲でインフラを整備する必要があり、膨大なコストがかかる。この事態を防ぐため、都市機能は一定の範囲に集約し、効率的な整備・運用を図るべきである。

拡散型都市構造から集約型都市構造への転換



く ら す
- 生活拠点 -

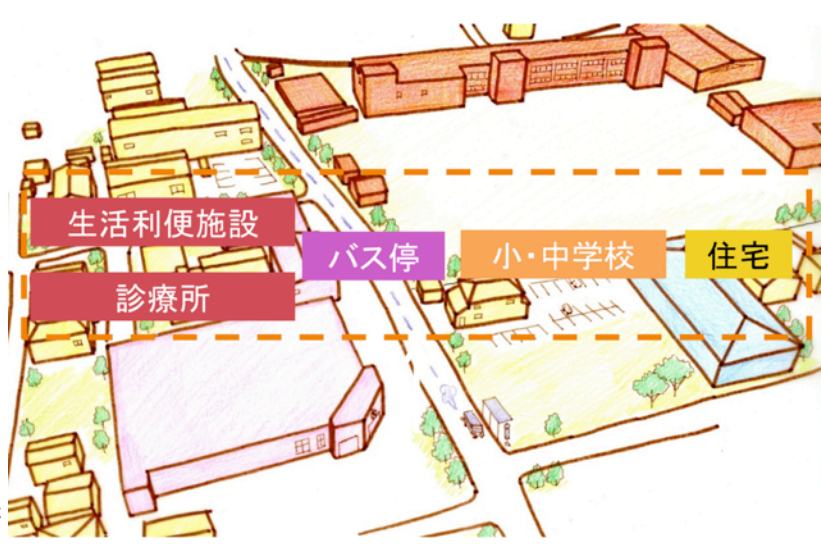
生活拠点は範囲内に学校が立地していて、ある程度生活に必要な設備の集まっている場所を選び、市内9か所に設定することとした。

日常生活を快適に過ごすことの出来る生活拠点の形成のために、拠点内での活発なコミュニティ形成の促進と、拠点エリア内へ人口を集約させる施策が必要である。

まず、地域コミュニティの形成は学校を中心として行う。学校・地域・生徒が相互に関わり合いながら活動を行うことで相互にメリットがもたらされ、コミュニティの活性化につながる。

また、拠点内に人口を集中させるために、市が不動産と連携して生活拠点エリア内物件に家賃や購入費用の補助を行う。それと同時に、生活拠点内コミュニティの質を高めることで各拠点の住環境としての魅力を高め、新規の居住者が自発的に生活拠点内を選ぶモチベーションを向上させる。

これらの施策によって徒歩圏に生活に必要な施設・コミュニティを集約させることで、市民は自動車を使わなくても豊かな日常生活を送ることができる。



市主導

住民主導

都市機能の集約で生活利便性の向上

拠点外から人を集める

住民主導で地域を活性化する

2014年度 土浦市都市計画MP策定実習5班

長 晃 ・ 大 村 清 美 ・ 今 津 創 ・ 小 宮 賢 祐 ・ 村 中 大 輝

I N T E N S I V E

～成熟した集約型都市を目指して～

OUR CONCEPT

各拠点にそれぞれ必要な機能を設定し集約することで、都市機能の運営を効率化しさらに質を高める。また、これらの拠点を交通ネットワークでつなぐことによって、市民がそれぞれの機能にアクセスしやすい環境をつくる。こうして各拠点は相互に役割を補い合うことができ、市全体として充実した機能を備えた、持続可能で魅力的な集約型都市が実現される。

に ぎ わ う
- 都 市 拠 点 -

都市拠点は駅前に設定し、生活拠点にない、あるいは上回る水準の都市機能を集約させる。

拠点ではまず、居住や商業・業務施設に助成を行い中心地に誘導することで、まちで活動する人を増やす。

続いて、都市機能の再配置を行い市民のニーズに応えた利便性の向上を図る。また、市民イベントが行えるような設備や場所を設けることで、市民の活動を活性化し、まちの魅力を高める。

さらに、市役所移転や図書館の開発が行われる土浦駅西口において、複合的な機能をもったビルの新設を行う。ビル新設に伴い、乱立し利用度の低い雑居ビルは撤去・再編を行う。同時に図書館と再開発ビル周辺の街路や緑地の整備を行い、新図書館通りを快適にすることで、駅前の憩いの場としてこのエリアの魅力を高める。同時に周辺地域の空きテナント・未利用地の活用を進める。

以上のようにハードとソフト双方での施策導入を行うことにより、都市拠点を土地が有効に活用された人の集まるにぎやかな駅前空間に変えていく。

土浦駅 中心都市拠点	荒川沖駅・神立駅 副都市拠点
重点整備施設	
交通拠点	交通拠点
行政施設	
商業施設	商業施設
憩いの場	憩いの場
業務施設	
文化・娯楽施設	文化・娯楽施設
集合住宅	集合住宅

市主導

官民連携

都市機能の集約で生活利便性の向上

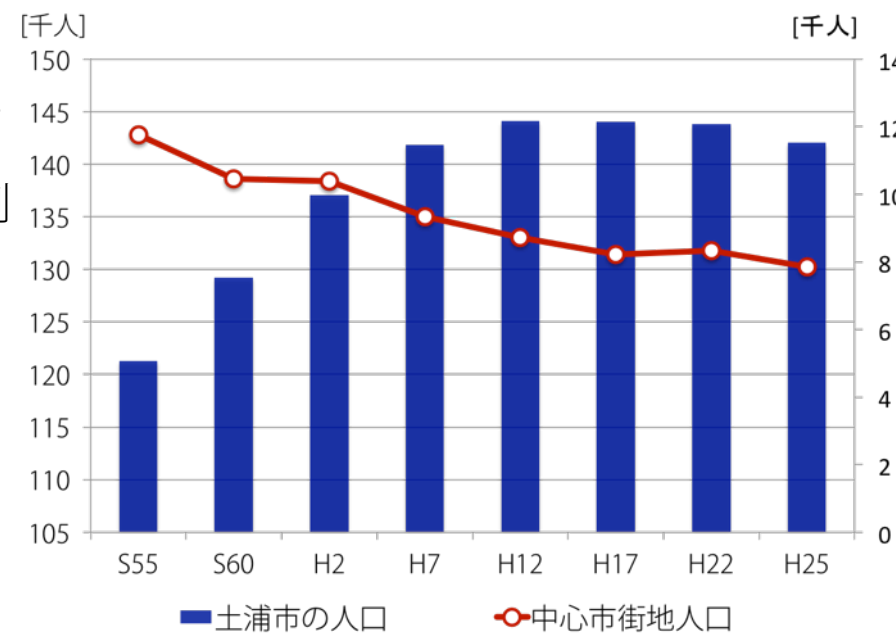
拠点外から人を集める

中心市街地のイベントで相乗効果

全体構想

土浦市の人口は近年減少傾向にあり、コーホート要因法を用いた分析から、今後も25年で約2万4千人(17%)減少し、高齢化率も2015年の26.8%から36.8%まで上昇することが予測される。私たちはこの予測値を人口フレームとし、人口減少を前提としたまちづくりを進める。

人口減少をはじめとした課題を解決するため、「くらす」「にぎわう」「つなぐ」という3つの軸による集約への取り組みを提案する。



拠点外の構想

拠点整備の完成予定である2040年までは、拠点外の地区を準都市計画区域に設定し、開発の抑制を行う。準都市計画区域とは、地区計画などを定めない非線引きの都市計画区域のことで、該当地域での土地利用の整序を行うことが出来る。準都市計画区域では、開発や大規模な土地の取引の際には許可を必要とするため、農地を含め拠点地域や公共交通の沿線地域以外の郊外部を準都市計画区域と設定することで、郊外での新たな開発を抑制する。

また、インフラの整備に関しても維持・削減の方針で進める。2040年時点での拠点外人口やその後の人口の推移を考えその後の適切な施策を行う。

集約型都市を実現するために非常に重要になるのが、交通ネットワークの整備である。

設定したすべての生活拠点で公共交通が利用できるよう、バス路線を新設し、公共交通だけでも拠点間の交通を十分にまかなえるよう、バス利用の現状を把握した上で、各路線の運行本数の増便などを行う。

バスに加えてもう一つ、事前に登録を行うことで24時間365日どのステーションでも自由に利用・返却することができる自転車の市民共同利用システム「つちコギ」を導入し、電車やバスでカバーできない部分での交通手段を確保する。

このような公共交通システムを実際に市民に利用してもらうため、交通の機能を一体化させるICカード「DAPECA」を導入する。市の推進委員会が中心となって整備することで、市全域での一体的な交通ネットワーク整備を行いやすくする。

DAPECAの利用方法としては従来のICカードと同様、プライベート形式でのバス・のりあいタクシーの支払いや、駐車場・駐輪場や「つちコギ」の利用登録が行える。また市内の商店と連携した割引など付加的な特典も設ける。このICカード導入により、会計の迅速化による交通混雑緩和や、公共交通の利用増加、商業の振興などが見込まれる。



バス軸整備で拠点間交通の利便性↑

自転車で拠点内交通の利便性↑

DAPECAで交通・商業の利用促進

