

2018 年 2 月 16 日



2017 年度都市計画マスタープラン策定実習

計画グループ 6 班

TA：野口宇宙

大野友加里 岡野圭吾 斎藤創太

手塚勇太 徳田伊織 中野奈美 杳屋溪造

目次

第1章	現状・課題	3
1	土浦市の概要	3
2	現状・課題	4
1	人口・財政・公共施設	4
2	交通・都市構造・インフラ・アセットマネジメント	6
3	住宅・コミュニティ・まちづくり・防犯・福祉・景観	11
4	産業振興・観光	13
5	環境・農業・防災	14
6	市民協働・人づくり・教育	18
第2章	理念・目標	20
第3章	全体構想	21
1	将来像・基本構想	21
1	人口	21
2	財政	21
3	都市構造	22
2	部門別構想	25
1	公共施設・インフラ・アセットマネジメント	25
2	交通・道路	25
3	コミュニティ・まちづくり・防犯・福祉・景観	28
4	産業振興・観光	28
5	環境・農業・防災	29
6	市民協働	30
第4章	地区別構想	32
1	地区分け	32
2	地区別構想	33
1	北部地区	33
2	中央地区	36
3	南部地区	41
4	新治地区	46
第5章	提案を支える評価	53
第6章	結論・まとめ	58
第7章	付録	59

1. 土浦市の概要

土浦市は、茨城県南部のほぼ中心部に位置し、面積 122.89 km²(ただし、霞ヶ浦の面積 9.27 km²を含む)、東西に 14.4 km、南北に 17.8 km^[1]の市である。平成 18 年 2 月に新治村と合併し現在の市域となっている。市内東部には日本第二位の面積を誇る霞ヶ浦を所持し、北西部には各々標高 870m 程度の男体山と女体山から成る紫峰筑波山を臨む、自然豊かな環境にある。城下町から町が発達した土浦は、水戸街道や JR 常磐線、国道 6 号線など各時代においても東京と水戸、東北方面とを結ぶ動脈上に位置し、茨城県南部の中心都市として発展してきた。土浦城跡である亀城公園の周辺には蔵の街が残っており、歴史と伝統の風格を感じさせるまちとなっている。

JR 常磐線土浦駅、荒川駅、神立駅や常磐自動車道土浦北インターチェンジなど広域に交通網が整備されている一方で、モータリゼーションや中心市街地の空洞化など、社会構造の著しい変化がみられる。その状況下で、将来を支える新たな都市基盤整備や産業振興を進め、平成 30 年 2 月現在で 139,518 人^[2]が暮らすまちとなった。

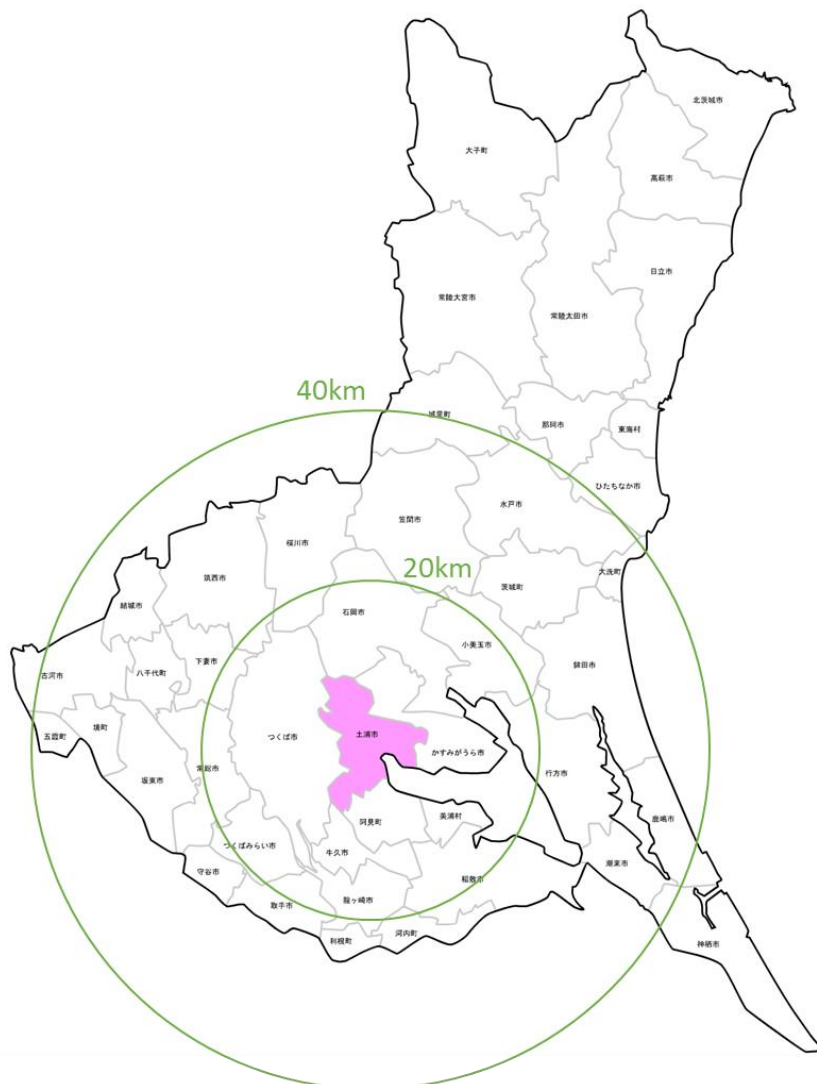


図 1：茨城県内における土浦市の位置

2. 現状・課題

1. 人口・財政・公共施設

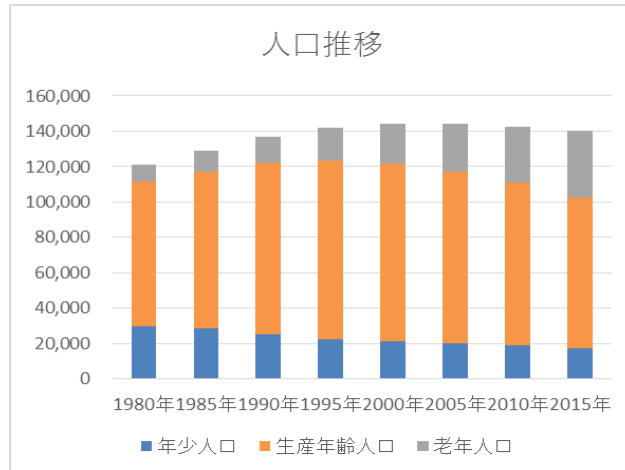
2. 課題

1-2-1. 人口・財政・公共施設について

それぞれについて課題をまとめる。

① 人口

図1のように土浦市の人口は平成17年を境に減少傾向にある。世代別でみても年々少子高齢化が進んでいることが分かる。高齢者割合がについて1980年では8%であったのに対し2015年では



は27%まで増加している。そして土浦市の今後40年間の人口推計を行ったものが図2である。見てわかる通り人口減少、少子高齢化がより深刻になっていくことが分かり2060年の高齢化率は40%まで増加すると推定されている。また高齢者数について注目するし人口が増加していくフェーズ1、横ばいのフェーズ2、減少していくフェーズ3にわけるとフェーズ1は2025年まで、フェーズ2は2025年～2045年フェーズ3は2045年以降ということが分かる。これより高齢化は進

図2 人口推計

んでいくがいずれ高齢者数は減少していくことがわかる。このことより介護施設設置等のハード対策ではなくソフト対策が大切であるといえる。また人口総数は自然増減と社会増減の影響によって変化する。自然増減とは出生と死亡による人口の増減、社会増減は転入転出による人口の増減である。自然増減に影響を与える合計特殊出生率について、平成25年では1.33であり、人口を維持していくために必要な2.04を大きく下回る数値になっている。またこの数値は全国、茨城県全体と比べても低い状態である。（平成25年時点：全国1.42、茨

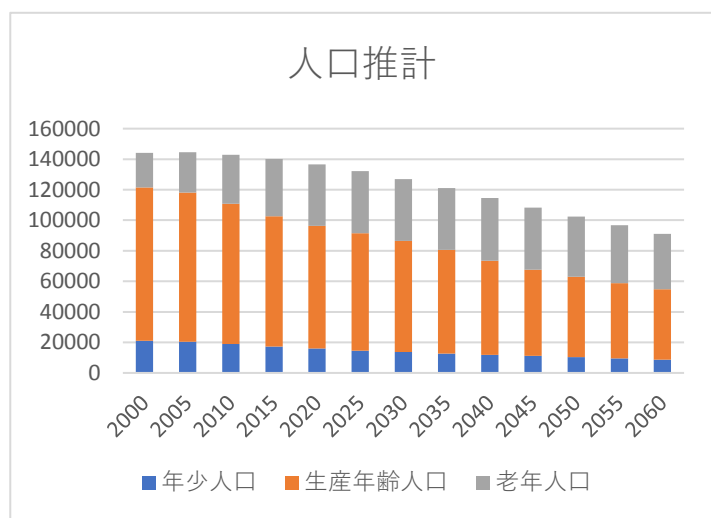


図3 推定人口推移

城県1.42) つぎに社会増減であるが2001年ごろまで一貫して純増が続いていたがその後純増と純減が激しく入れ替わり、2010年以降一貫して純減が続いている状況である。また主な社会移動の都市を上げると水戸市、日立市、かすみがうら市。美浦村からの転入が多く、つくば市、阿見町、牛久市、東京都、千葉県への転出が多い状況である。

以上より、人口対策は土浦においては自然増減、社会増減ともに課題でることが分かる。

②財政

歳入に関して平成 28 年度から平成 32 年度までの 5 年間に合併算定替による増加額が段階的に縮減されること、平成 31 年 10 月からの消費税率引き上げと同時にされる法人税割の税率引下げること等の影響で歳入全体は減少傾向にある。歳出に関して市では財政の性質別に 16 項目に分けており特に課題と思われる項目は公債費、人件費、物件費、維持修繕費・普通建設事業費、扶助費である。それらの項目について分析していく。公債費は平成 27 年度に急増している。原因として新図書館施設整備事業及び美術品展示施設整備事業や、新治地区小中一貫教育学校整備事業などの大規模事業があげられる。人件費は類似団体（我孫子市、木更津市、焼津市）と比べて高くなっている。物件費は過去 5 年間右肩上がりである。原因として新たに整備した施設の維持管理経費の増大があげられる。維持補修費・普通建設事業費は類似団体と比べて高くなっている。原因として維持補修費面は一人当たりの公共サービス量が多いことが、普通建設事業費は大規模事業が影響していると考えられる。扶助費（児童、高齢者などに対して行う社会保障制度の一環）は高齢化によって増加している。

土浦市は財政難（歳出＞歳入）の状況であり下の図 3 を見てもわかる通り毎年赤字な状況である。そのため自由に使用することのできる財政調整基金はこのままの状況で行くと今後 5 年で枯渇することが推定されている（図 4 参照）。したがって今後、財政健全化を行い基金確保が急務であるといえる。

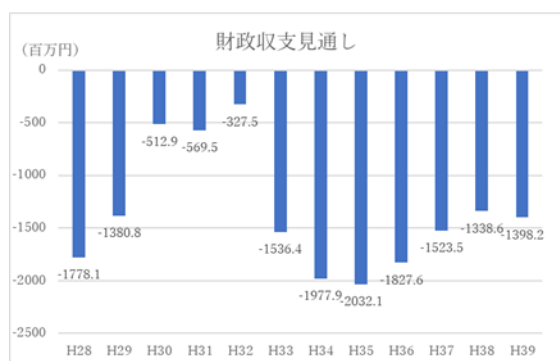


図 4 財政収支見通し

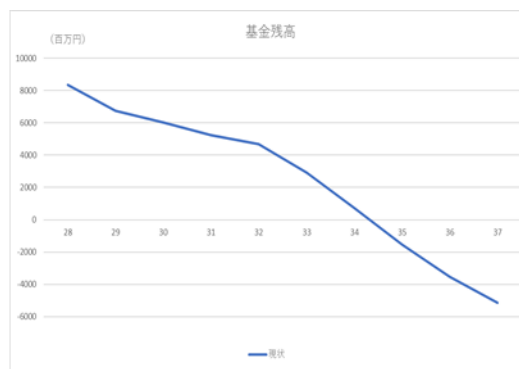


図 5 基金残高

③公共施設

公共施設の改修建替え時期を今後迎えるにあたり改修・更新費用が最近 5 年間平均費用と比べて 3 倍以上になる。市として長寿命化計画、複合・集約化に取り組んでいるが具体的な計算に基づいて行われているわけではないため、今後具体的な推定が費用であるといえる。

2. 交通・都市構造・インフラ・アセットマネジメント

2-1. 交通

土浦市における交通の現状を表すものとして、移動における主たる方法を示す交通分担率のデータを挙げる。図6が土浦市を発着する移動における交通分担率を表したグラフとなっており、土浦市では自動車による移動が67%と2/3以上を占めており、公共交通による移動の割合を大きく上回っている。

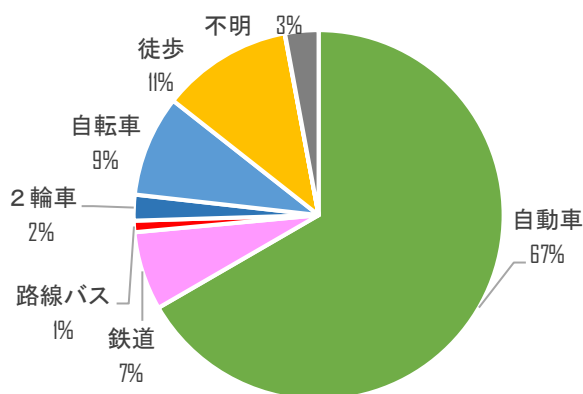


図6：土浦市交通分担率

(データ出典：第5回東京都市圏パーソントリップ調査)

公共交通の分野では、1895年に土浦線(現常磐線)の土浦以北が開業し、その後土浦以南が開業、そして1918年には筑波鉄道が岩瀬まで開業し、県南の交通の要衝として発達していた。しかし、モータリゼーションの進展などにより自家用車利用が増加し公共交通利用者が急減して、1987年には筑波鉄道が廃線へと追い込まれている。図7は2000年以降の土浦市内のJR線各駅の1日平均乗客数の推移を表したものである。3駅ともに減少しており、土浦駅は3/4に、荒川沖駅は2/3にまで減少している。

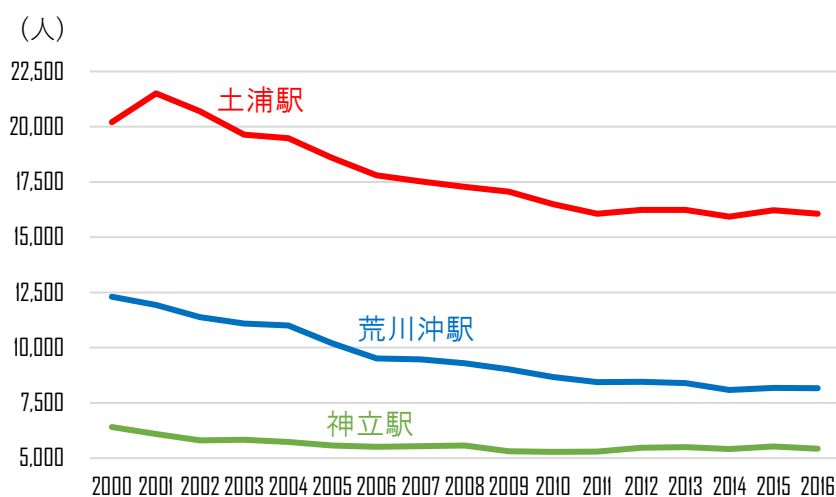


図7：土浦市内 JR 駅 1 日平均乗客数推移

(データ出典：JR 東日本乗客数ランキング)

また、中心市街地の活性化等の為に NPO 法人まちづくり活性化土浦によってまちづくり活性化バス(きららちゃんバス)が、2005年から試験運行が開始され2007年から本格運行が行わ

れている。きららちゃんバスの乗客数については、本格運行開始後年間乗客数約 14 万人から約 16 万人まで微増傾向にあったものの、2015 年以降減少し 2016 年には約 13 万人にまで落ち込んでいる。

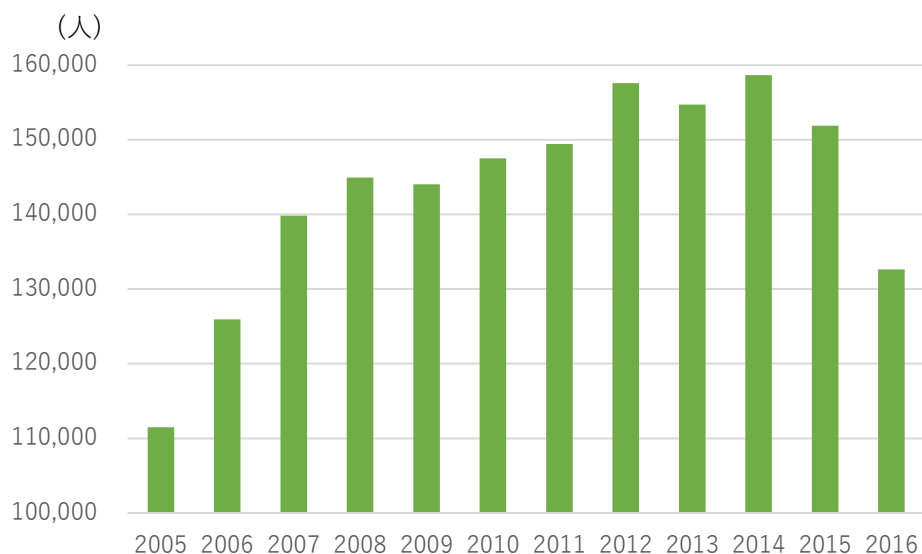


図 8：きららちゃんバス年間乗客数推移

(データ出典：平成 28 年度まちづくり活性化バス利用促進調査研究報告書(2005 年～2006 年)

土浦市地域公共交通網形成計画(2007 年～2015 年)

平成 29 年度まちづくり活性化バス利用促進調査研究報告書(2016 年))

図 9 は市内における公共交通不便地域を現した地図であり、この図を見ると立地適正化計画において居住誘導する区域や人口密度が高い地区においても、公共交通によってカバーされていない地域が存在していることがわかる。

土浦市の交通における課題として市民の声を聞いたり現地の様子を見たりして、

- ・バス路線が需要に沿っていない
 - ・バスが不便(本数が少ない・運賃が高い)
 - ・市民の公共交通に対する関心が低い
 - ・乗り合いタクシーが利用しづらい(予約が面倒)
 - ・複数の交通手段の結節が弱い
 - ・車があれば便利だが車がないと不便
- といった点が挙げられた。

バスをはじめとする公共交通利用者が多くないために交通網の維持が困難な状況にある。また、公共交通が不便であることによって、自家用車の代替手段が乏しくな

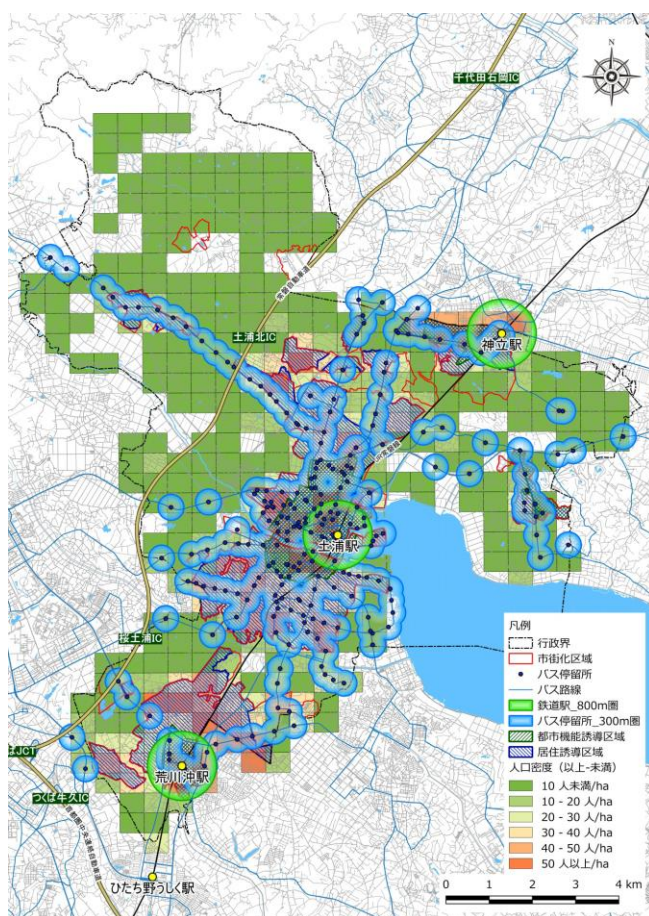


図 9：公共交通不便地域の状況

(土浦市立地適正化計画より)

り、交通弱者（学生や高齢者などを含む、車を持たない人）の移動手段の確保が困難になっている。少子高齢化や人口減少が予測される中でこれらの諸問題の解決が必要とされる。また、自家用車利用が多いために交通渋滞が発生しやすいという状況にある。

このような問題が依然として改善されない原因として、基本的に公共交通の運営が利益を必要とする民間企業によるため不採算路線の維持が難しい、低密度な都市構造であるため公共交通の効率が低い、市民の行動パターンが多様(発生地や目的地が一定でない)、車利用に慣れていて公共交通を使おうという意識が低い、といった点が挙げられる。

2-2. 都市構造

土浦市の市街地の形成過程としては、室町時代に土浦城が築城されたことにより始まる。近世になっては、江戸時代に水戸街道が開通し、荒川沖や中村などに宿場町が形成された。また、霞ヶ浦から利根川などを經由して江戸に向かう水運航路が形成され、水陸ともに交通が発達した。それによって土浦城下や各宿場周辺で街が発展した。昭和 15 年に真鍋町と土浦町とが合併し土浦市が誕生したのち、荒川沖村、都和村、上大津村が編入され、平成 18 年には新治村が編入された。このような経緯から、合併前の自治体の市街地がそのまま残り、現在のような集積市街地が点在した都市構造を形成している。

かつての土浦駅西口周辺には西友や丸井、京成百貨店、さらには地場百貨店のである小網屋などが立地しており茨城県南地域の中心として繁栄していた。しかし、筑波研究学園都市の開発による吸引力の低下やウララ竣工による人の流れの変化、モータリゼーションの進行によるロードサイド店の台頭などが相まって、中心市街地の大型商業施設は相次いで閉鎖に追い込まれ急速な空洞化が招かれた。2000 年代後半になるとつくばエクスプレスの開通によるつくば市のさらなる発展やイオンモール土浦、イオンモールつくば、イーアスつくばなどの郊外型大型商業施設の相次ぐ開店などにより、中心市街地の空洞化は更に深刻なものとなっている。

図 10 は中心市街地※における商店数と年間販売額を示しており、両者ともに 1997 年から 2007 年まで継続的に減少していることが分かる。さらに、図 2 より小売業年間販売額のうち中心市街地の占める割合が 1997 年から 2007 年の 10 年間でおよそ半分に減少していることが分かる。なお、これらはイオンモール土浦が開業する前までのデータであり、現在はさらに減少しているものと推測される。

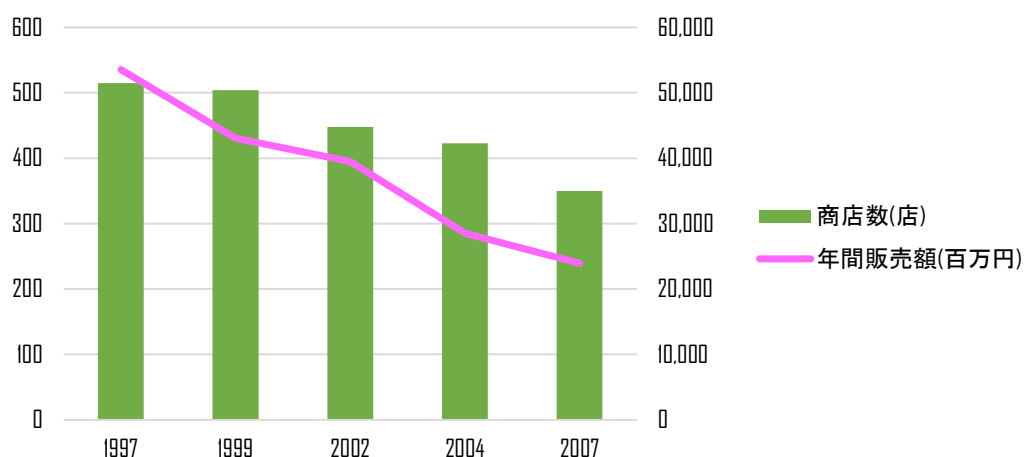


図 10：中心市街地※の商業推移（データ出典：土浦市中心街地活性化基本計画）

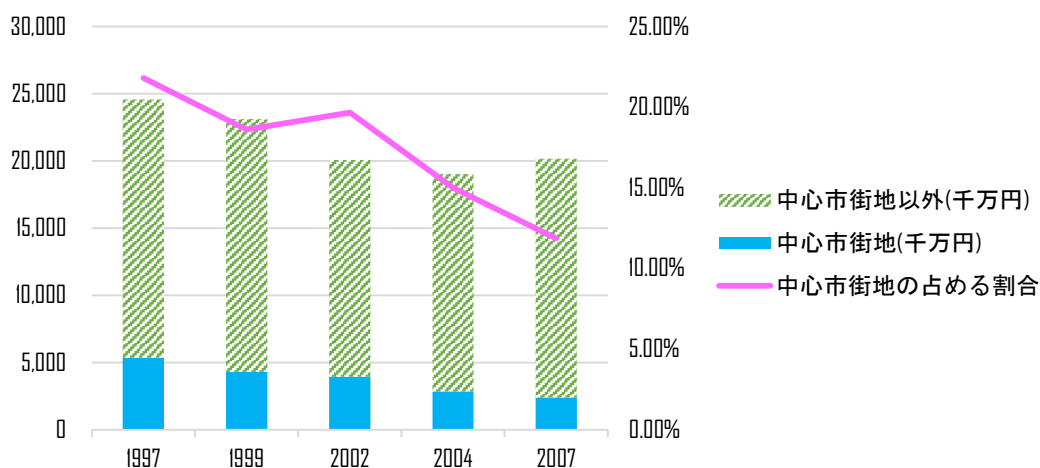


図 11：土浦市における年間販売額の推移（データ出典：土浦市中心街地活性化基本計画）

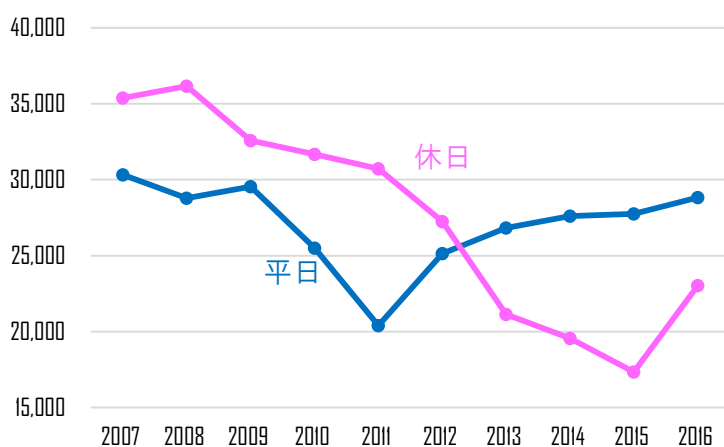


図 12：中心市街地の歩行者交通量推移（データ出典：土浦市中心街地活性化基本計画）

※ 図 1～3 における中心市街地：中央一・二丁目、大和町、有明町、大手町、川口一・二丁目、桜町一・三・四丁目、城北町、東崎町、港町一丁目

市民満足度調査によると、「中心市街地のにぎわい対策」や「駅前開発など中心市街地の整備」など、中心市街地に関する項目の満足度が低く重要度が高いという結果を示している。このようなことから、土浦市民が中心市街地に対して問題意識を持っていることがわかる。以上のことから、中心市街地に関しては「街のシンボル性の欠如による魅力度およびにぎわいの低下、市民の誇りの喪失」が課題として考えられる。

2-3. インフラ

現在土浦市においては市役所庁舎や市立図書館、地区公民館など公共施設の新規整備が相次いでおり、その他の都市施設においても過不足なく供給されている。また、上下水道普及率なども高く、インフラストラクチャーも十分に整備されていると考えられる。土浦市市民満足度調査を見てもそれらへの不満が低いことから市民もその恩恵をあずかっていると分かる。

ただし、今後に目を向けると人口減少などに伴う市財政の悪化のなかでインフラは課題として市財政に大きくのしかかるものと考えられる。これらインフラ設備は 40 年を目安に老朽化に対する改修・交換の必要性があるためだ。これまでのインフラ整備は新規造成に注力出来ていたの

に対し、今後は 1980 年代ごろから造成された橋脚やトンネル、上下水道配管などの改修が求められる時代になる。図 1 より、現状の施設量を維持し負担額を同じにした場合、年間で 1.73 倍の負担が生じ、現在と同じ負担額で改修更新を行う場合は 57.8% のみの改修しかできない、という試算がなされている。

市による公共施設等総合管理計画では、本課題に対して耐震補強等長寿命化や点検による未然の故障を防ぐなどの対策を挙げており、今後施設等中長期管理計画の策定が急務とされている。しかし、それらの対策がどの程度予算への効果が表れるか不透明であり、図 1 に挙げた逼迫した予算状況において上記の方策だけで対応できるとは考えづらい。万が一改修が間に合わないなどの事態が発生すると、昨日まで使えていた橋や水道が使えなくなるなどという事態も想定される。

また、インフラ設備の今後の維持方針として市の歳入との関係を考えていく必要もある。市町村税の主要な財源として固定資産税が挙げられるがこれは地価をもとに土地所有者とそこに建つ家屋に課税されるものである。今後予想される人口減少によりそれらそのものの歳入減が見込まれるが、地価もといその基準となる路線価はインフラ設備や都市施設などとの距離によって算出されており、インフラ機能の削減や維持管理の不備などが今後歳入減に繋がる恐れがある。

今後はそれらインフラにおけるサービス範囲の削減など人口減や財政負担にあわせた居住地の集約化、維持するインフラ設備の取捨選択に迫られる可能性を考えていく必要がある一方、主要財源への影響を考慮する必要もあるため、財政と都市やそのサービスの規模、人口を合わせた長期的に持続的でバランスの取れた設備量や改修方針が求められている。

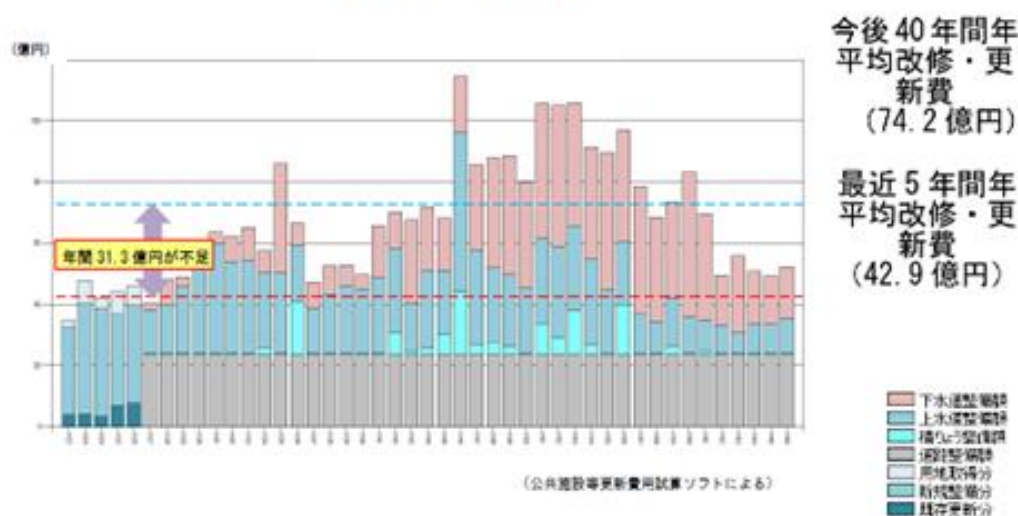


図 13 今後必要となる改修・更新費

3. 住宅・コミュニティ・まちづくり・防犯・福祉・景観

住民の生活を構成する項目を、防犯・商業・福祉・交通・景観として、住民の視線から現状・課題をとらえるために中学校区単位の考察を行った。各中学校区において行った現地調査を参考に現状・課題をまとめる。

◆北部一五中地区

特徴：神立駅を中心に市街地が形成されている。西部には工業団地を有している。

また、南部には霞ヶ浦を臨む。

防犯：近年の児童数増加に伴い街灯をはじめとしたスクールゾーンの整備が求められる。

商業：メディカルエコタウン周辺の生活拠点は商業施設が充実している。

福祉：平成 28 年 3 月以降、土浦協同病院の移転により医療福祉が充実した。

交通：おおつ野地区に土浦協同病院が移転してきたことにより、公共交通路線が拡充され駅までのアクセスが改善されている。

景観：サイクリングロードと霞ヶ浦という 2 つの資源があり、それらの風景に一体感が求められる。

◆北部一都和中地区

特徴：常磐自動車道と国道 6 号土浦バイパス等、陸路に恵まれている。

北部には工業団地を有し、またれんこんを中心とした農地が広がっている。

防犯：現状の犯罪数は少ないが、スクールゾーンの整備が求められる。

商業：南部の生活拠点周辺は商業施設が充実している。

福祉：訪問リハビリテーション、訪問看護サービスが行われていない。

交通：公共交通網が弱く、交通弱者の移動手段が乏しい。

景観：畑や空き地が多く、その中には耕作放棄地がみられる。

公営住宅は草木が無造作に生えている状態である。

◆中央一一中地区

特徴：土浦駅を中心に中心市街地が広がっており、商業やサービス業が集積している。

南部に桜川、東部に霞ヶ浦を臨む。市民の希望として駅前の活性化が望まれている。

防犯：土浦駅周辺において犯罪数が高い。

商業：土浦駅周辺の商業の衰退が顕著である。西部は商業施設がほとんど存在しない。

福祉：施設数・収容規模が不足する可能性がある。

交通：中心市街地であり交通結節点として機能している。

路線バスは充実しており、交通量が多い。

景観：桜川や霞ヶ浦等の水辺環境、旧城下町の景観が活かされていない。

◆中央一二中地区

特徴：教育機関が充実しており、文教的施設が数多く存在している。

防犯：教育機関周辺を含めて、土浦市内のうち犯罪数が最も多い。

商業：公共交通のアクセスが乏しく、商業施設が活用しにくい。

福祉：一部地域において福祉施設が徒歩圏内に存在しない。

交通：南部に比べ、北部のバスの本数や時間の充実度が低い。

景観：つくば国際大学等の近代的な建物がある。

◆中央一四中地区

特徴：天川団地や永国台団地等住宅地が多く存在している。

病院等の公共・公益機能も集積している。

防犯：旧庁舎跡地や老朽化した団地周辺の治安の悪化や市民の不安が予想される。

商業：住宅拠点地域にはスーパーやコンビニが充実している。

福祉：市民に対して福祉施設の数が少なく市民満足度が低い。

また北部には霞ヶ浦医療センターが整備されている。

交通：地区全体が公共交通圏域であり充実している。

景観：桜川・花室川の水辺環境や旧庁舎廃墟周辺の景観の整備が不足している。

◆南部一三中地区

特徴：荒川沖駅を中心に市街地が広がっており、東京まで1時間程度とベッドタウンとしても発達している。

防犯：パチンコやボウリング場など人が集まる空間が存在するが、治安への影響が考えられる。

商業：ロードサイド型の大型店舗が多数存在している。

徒歩圏内にスーパーやコンビニが存在する団地と存在しない団地がある。

福祉：新興住宅地付近の医療機関が不足している。

交通：沿道型の生活拠点が多く、交通弱者に不利な自動車社会として発達している。

景観：密集した住宅街、歩道の狭さが見受けられる。

◆南部一六中地区

特徴：東部に霞ヶ浦を臨み、その周辺に霞ヶ浦総合公園を所持している。

防犯：丘陵地に立地し見通しが悪く、市民の監視の目が行き届かない場所が多く存在する。

商業：住宅拠点地域にはスーパーやコンビニが充実している。

福祉：老人ホームが西部に偏在している。

交通：地区全体が公共交通圏域であり充実している。

景観：花室川の河川敷、霞ヶ浦の水辺環境の整備が不足している。

◆新治一新治中地区

特徴：北西部に臨む筑波山を中心に豊かな自然に囲まれている。

在住人口は土浦市の中で最も少ない。

防犯：人口が少なく子供110番の家等の防犯の拠点が少ない。

商業：生鮮食品の販売はさん・あびお内の店舗のみに依存している。

福祉：居宅サービスが他の中学校地区に比べて少ない。

交通：地区内にバス路線は1本のみである。

景観：街灯が少ない。道路脇は田畑や林が多く存在している・

さらに、土浦市の市民の生活に関する項目別に重要な課題を抽出するために、現地調査による我々の主観に加えて、市民の意見が反映された市民満足度調査を参考にした。項目別に重要とされる課題をまとめる。

防犯：刑法犯総数が多い。（一中、二中）

商業：日常の買い物が不便な地域がある。（一中、二中、都和中、新治中）

福祉：高齢者福祉、介護の担い手が少ない。（一中、二中、三中、四中、都和中、新治中）

交通：中心市街地までのアクセスが悪い。（三中、都和中、新治中）

景観：水辺の景観が悪い。（一中、四中、五中、六中）

4. 産業振興・観光・歴史

4-1. 商業

かつては栄えていた土浦市であるが、中心市街地の衰退を筆頭に年々商業機能が失われてきてしまっている。商店数、従業員数、年間商品販売額は年々減少傾向にあり（表2参照）、平成15年度においては商業地地価下落率が全国1位を記録したこともある。

表1 土浦市の卸売業、小売業における商店数、従業者数、年間商品販売額の推移

	平成14年	平成16年	平成19年	平成24年
商店数（数）	2,127	2,061	1,802	1,378
従業者数（人）	16,729	15,737	13,862	10,958
年間商品販売額（万円）	71,125,972	55,309,307	57,433,291	40,133,600

このような中心市街地の衰退の流れに際し、土浦市民も現状に満足していない。平成27年度の土浦市民満足度調査によると、中心市街地の賑わい対策、駅前の開発、公共交通機関などの中心市街地に関する項目において満足度が著しく低かった。

以上の現状に至った背景として考えられる要因は他都市の発展や郊外への大型商業施設進出である。近年、隣町であるつくばが急速に発展し、その後イオンモール土浦などの郊外ショッピングセンターも台頭してきた。このように土浦市の中心市街地以外にも近郊に商業施設が数々立ち並ぶようになり、商業拠点の分散、「中心市街地の空洞化」が起きてしまっている。

4-2. 工業

茨城県は、2007年～2016年にかけての過去10年間、常に全国1位の企業立地面積を誇り、工業大県としての地位を確立している。土浦市も例外ではなく、製造品出荷額は太平洋岸に位置する神栖市、日立市、ひたちなか市などの工業都市に次いで県内7位となっている。また、土浦市内には、神立工業団地、東筑波新治工業団地、テクノパーク土浦北、おおつ野ヒルズという4つの工業団地が立地し、おおつ野ヒルズを除く3団地はすべての区画が完売しているなど、活況を呈しており、コカ・コーラや東レなどの大手企業も数多く立地する。また、土浦市は都心から1時間圏内という立地、常磐自動車道や首都圏中央連絡自動車道による交通の利便性など、立地的な優位性が非常に高い地域であるということが出来る。このように、工業に関しては満足のいく現状であるように見えるが土浦市外に目を向けるとそう楽観的にはいられないような現状もある。それは、茨城県内外において、製造業の盛り上がりの兆しが

みられる地域が多く存在するということである。圏央道境古河 IC～つくば中央 IC の開通、北関東自動車道の全通などによる交通状況の変化により、ライバル地域が勢力を伸ばして行くと考えられる。以上の現状を踏まえたうえで、現在の土浦市の動向に目を向けてみると、土浦市はすでに完売している 3 つの工業団地への投資よりも、おおつ野ヒルズの分譲に熱心な状況であることがヒアリング調査によりわかった。県内や北関東のライバルにあたる市町村が力をつけつつある中で、このままの姿勢では土浦市の工業のさらなる発展の可能性を潰してしまう。さらには、他の市町村に対する相対的な優位性を失い、現在土浦に立地する企業の流出にもつながりかねないと考えられる。

4-3. 観光

土浦市における観光の課題は、土浦市のポテンシャルを生かしきれていないことである。土浦市における平成 27 年度の観光入込客は、1,460,300 人である。しかし、その多くは以下の表 1 の 3 つのイベントに集中しており、イベント以外での観光入込客数は年間 40 万人、1 か月あたりにすると約 3 万人の人が土浦市を訪れている。

表 2 土浦市の観光入込客数 平成 27 年度茨城県レクリエーション調査より

イベント名	入込客数(人)	期間
土浦全国花火競技大会	750,000	10/3
土浦キララまつり	160,000	8/1,2
土浦桜まつり	100,000	3/21～4/12
総計	1,010,000	
土浦市全体	1,460,300	

また、土浦駅近辺に、まちかど蔵という歴史的小径があるが、現在では観光客はまばらで、活気はあまり感じられない。同じ歴史的町並みを持ち、都心から電車で 1 時間以上かかる千葉県香取市の観光客数は 6,946,952 人であり、土浦市における歴史観光のポテンシャルが低いことがうかがえる。

5. 環境・農業・防災

土浦市の農業はレンコンに代表されるように露地野菜の栽培が盛んなことが大きな特徴の一つである。また、畑のみならず稲作も盛んで、地区によって育てている作目の種類も異なっている。その一方で、他の多くの地方同様に土浦市の農業は年々衰退しているのも事実である。

日本の農業が抱える課題として、まず耕作放棄地問題がある。図 1 は土浦市の耕作地と耕作放棄地の面積の推移予想を表したグラフで、耕作地面積の減少とそれに伴う耕作放棄地の増加が見込まれていることがわかる⁽¹⁾。耕作放棄地は景観の悪化やゴミ捨て、放火、ガマの穂の出現など、

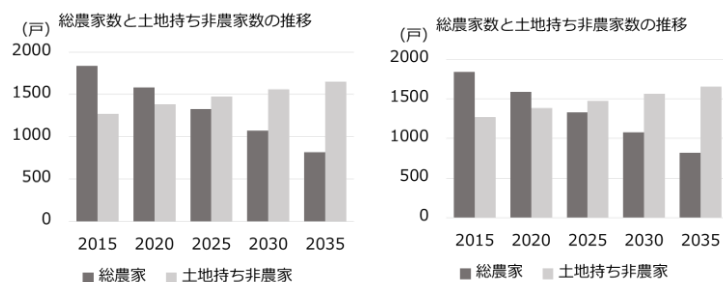


図 14：土浦市の農業の現状

周辺住民へ悪影響を及ぼす可能性があるという点で問題となっている。また、高齢化や担い手不足も進行しており、今では農家の 6 割を高齢人口が占めており、後継者がいる農家は 4 割しかないという調査結果もある。そもそも、就農者の高齢化や後継者不足が問題の背景には、新規就農者が少なく、就農したとしても長続きしないという問題がある。これには、農業は天候に左右される職業であるため収入が安定しないことや、農地や農機の確保などのために高額の初期費用が必要となるということから避けられやすいといった理由があると考えられる。

表 3 農地の保全面積

保全率	耕作放棄地変化面積	1年あたり
100%保全	300ha	15ha
50%保全	150ha	7.5ha
33%保全	100ha	5.0ha

2.環境課題

土浦市環境基本計画より土浦市には、大きく分けて①水空間の保全、②地球温暖化、③ごみ問題、④公害対策、⑤動植物保全、⑥歴史的文化保全、といった課題が挙げられる。

① 水空間の保全

土浦市第二期土浦市環境保全計画⁽⁷⁾は土浦市の目指すべき将来像を「人と自然が共存し、暮らしつながる水郷のまち つちうら」としている。つまり霞ヶ浦の環境は土浦の環境問題の中で重要度の高い問題であるといえる。現在(平成 28 年)の霞ヶ浦の水質は COD 値(水中に有機物などの物質がどのくらい含まれるか示す指標)は 7.14 mg/L、全リンの値は 0.06 mg/L、全窒素の値は 1.04 mg/L⁽⁸⁾。国の環境基準値は、COD 値は 3.0 mg/L、

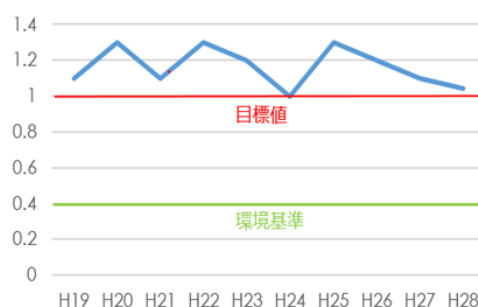


図 15：霞ヶ浦全域平均 全窒素(mg/L)

全リンの値は 0.03 mg/L、全窒素の値は 0.4 mg/L⁽⁹⁾であり、霞ヶ浦が汚い湖であることは明らかである。しかし、霞ヶ浦は形状の理由からも汚くなりやすい湖であることやすでに多くの水質改善策がとられていることも踏まえ、茨城県が定める「第 7 期霞ヶ浦に係る湖沼水質保全計画」⁽¹⁰⁾では霞ヶ浦の水質について COD 値は 7.4 mg/L、全リンの値は 0.084 mg/L、全窒素の値は 1.0 mg/L を目標値としている。つまり、霞ヶ浦の現在の水質は国の環境基準は大きく超えているものの、茨城県が霞ヶ浦の水質改善に求める目標値は COD と全リンについては達成している。全窒素については窒素を含む化学肥料の使用で流れ出す農業排水が原因の一つと考えられているため、今後農家が徐々に減少していくことや、農業に配慮した野菜が作られることで目標値は達成されるのではないかと考える。

よって、霞ヶ浦の水質については現在行っている水質改善事業を続けていき、新しく水質改善について対策を行う必要はないと考える。

しかしながら、第二期土浦市環境基本計画のなかで平成 27 年に行われた市民の意識調査では「市民と行政が取り組むべきこと」として最も意見が多かったのは環境美化活動である。

また、同調査で霞ヶ浦の環境問題について男女別に集計を行うと女性のほうが関心が低く、また、年代別の集計では 30.40.50 代の関心が低いことが分かった。つまり、30.40.50 代の女性一般的に言えば主婦層が霞ヶ浦の環境問題について関心が低いという課題があげられる。

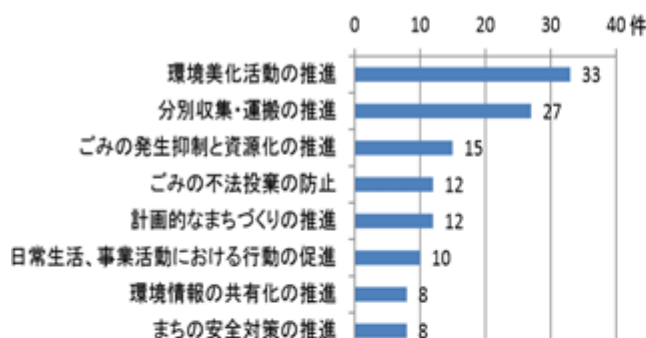


図 16：市民と行政が取り組むべきこと
(第二次土浦市環境基本計画)

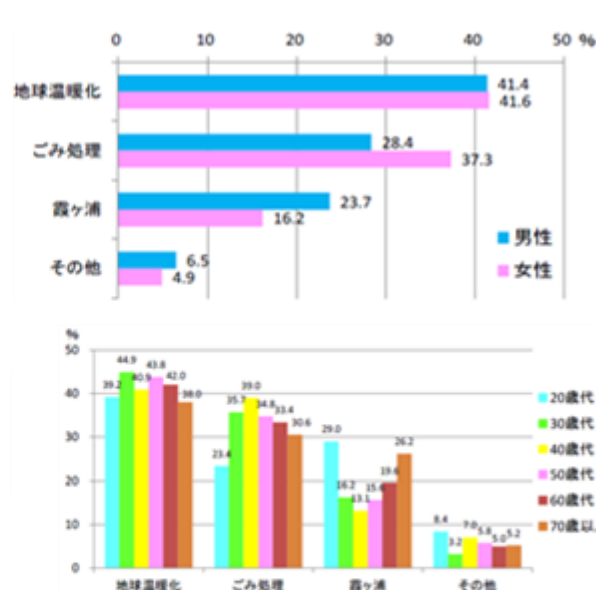


図 17：環境問題に対する関心 男女別・年代別（第十二期土浦市環境基本計画）

② 地球温暖化

土浦市の環境問題の一つとして地球温暖化問題を取り上げる。温室効果ガスによる環境影響は、広域及び長期にわたる過剰な温室効果ガスの排出により大気中に蓄積された温室効果ガス全体によって地球規模で発生しているものであり、排出量の総量削減が喫緊の課題になっている。地球温暖化問題は全世界の課題であり、土浦市もその例外ではない。そのため土浦市の中で削減可能な二酸化炭素の排出を抑制していくことが求められる。以下のグラフは土浦市の二酸化炭素排出量削減の目標を示したものである(図 3)。2020 年には現在の排出量の 6.2%、2050 年には 73%の二酸化炭素排出量を削減する目標を掲げている。しかし、現状、土浦市の温室効果ガスは現在も増加傾向にある。土浦市地球温暖化防止計画では現状の推移から 2020 年の排出量の予測がされており、中期目標の排出量 249 万 t を上回る、282 万 t となることが推計されている。

③ ごみ処理問題

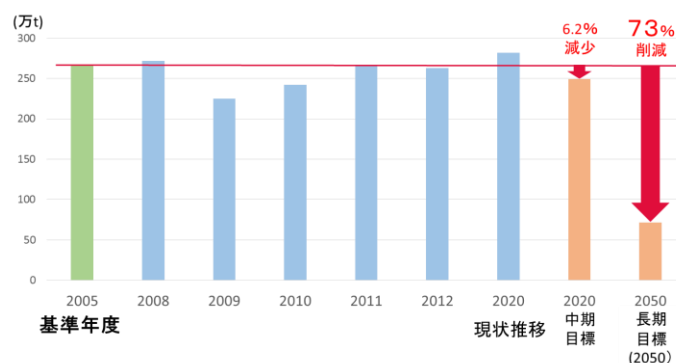


図 18：土浦市地球温暖化目標

土浦市ごみ処理基本計画より土浦市には以下の課題があることが把握できる。

1. ごみの発生・排出抑制の必要性
2. ごみの資源化の必要性
3. 事業系ごみが多い現状
4. 収集・運搬を効率的に行う必要性
5. 安全かつ安定した中間処理を継続する必要性
6. 最終処分場における埋め立て処分量の削減を推進する

④ 公害問題

土浦市環境白書より、土浦市は年々公害被害が増加している。しかしながら、その中身としては悪臭や振動・騒音など近隣住人とのトラブルがもととなって発生する問題が多い。これは、近隣関係の希薄化とモラル・マナーの低下によって引き起こされる問題である。また、大気汚染も同様に上昇しており、市民一人ひとりの意識による改善が求められる。

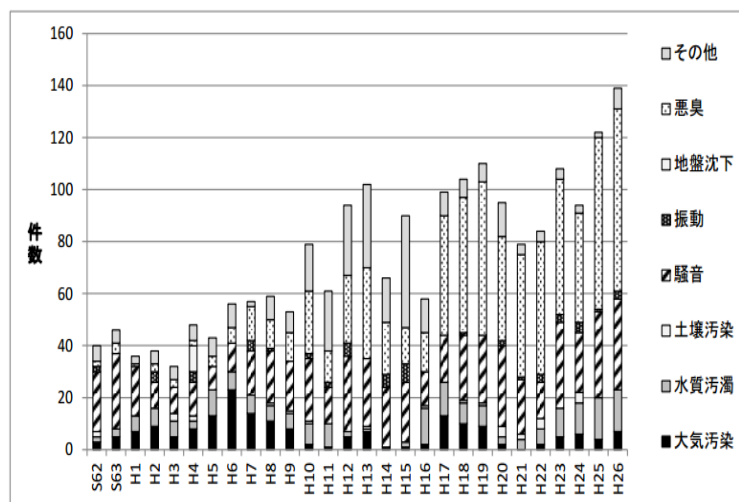


図 19 土浦市公害問題の推移

(平成28年度土浦市境白書環より)

⑤ 動植物保全

土浦市には、穴塚大池を中心とした豊かな里山が広がっており、そこでは様々な活動が行われている。地元住民や行政、NPO 法人が関わった多様な主体が里山の価値を認識しており、総合的な里山保全活動が展開しており、土浦市における自然環境は全般的に良好な水準であるといえる。

⑥ 歴史的文化保全

風格、伝統ある土浦の歴史、文化の継承と個性ある景観の創出が必要が求められる中で、現在土浦市は修繕費用の多くを補助金に頼っているのが課題である。

3. 防災

土浦市において発生が予測される災害は洪水・地震・土砂災害という 3 種類の災害が主である。洪水は、桜川の氾濫や霞ヶ浦の氾濫など流域周辺で浸水被害を受ける可能性がある。これには、中心市街地も含まれており甚大な被害をこうむる可能性が考えられる。地震は茨城県南部地震、福島県東方沖地震・首都直下型地震が起こる可能性があり、市内全域で大規模な被害を受ける可能性がある。また、土砂災害の危険性もある。現在土浦市には、100 箇所以上の危険箇所が存在し、更に危険箇所の付近に人家がある箇所がある。これらは、家屋倒壊や命が危

険にさらされる可能性もある。

これらに対し、2011 年より、土浦市における年間防災費は東日本大震災の影響も受け、年々増加しており、ソフト面の対策としてハザードマップの公示などを行っている。しかし、ハード整備には非常に多くの予算がかかり今後大きなハード整備を行うには不足しているのが現状であり、土浦市では対処しきれないため国や県の対策に頼ってしまっているのが課題である。



図 20：土浦市年間防災費推移

6. 市民協働・人づくり・教育

市民協働における土浦市の現状は以下のような点が挙げられる。

1. 市民協働そのものに対する問題

土浦市はそもそも市民協働の定義を定めていなく、市民協働を広めるパンフレットのようなものもないため、市民全体で市民協働に対する考えが統一されていないことがわかった。

2. 協働の担い手の高齢化と強い固定観念

高齢社会である土浦市では高齢者の権限が強く、NPO が動きづらい傾向にある。また市民協働の担い手もほとんどが高齢者で、土浦市民情報サイト「こらぼの」に掲載されている団体を調査したところ、団体構成年齢の約 70%が 60 歳以上と言う結果が得られた。またヒアリング調査からそれら的高齢者は土浦市の現状に満足しており、地域への問題意識が薄いことも分かった。

3. 市民協働における行政システムの問題

行政が抱える課題を市民に明示できていないことや、各課の連携が取れていないことから、市民協働がまちの課題解決に直結していないことがわかった。市民団体らの提案に対し、行政が補助金を出し、市民の積極的な意識をもとに市民団体や NPO と行政が協力して「市民協働のまちづくり」を進めることを目的とした事業「まちづくりファンド」の応募件数も事業開始時期は好調であったものの、年々その数は落ち込み平成 29 年度は 1 件に留まっている。図 21 はその推移である。

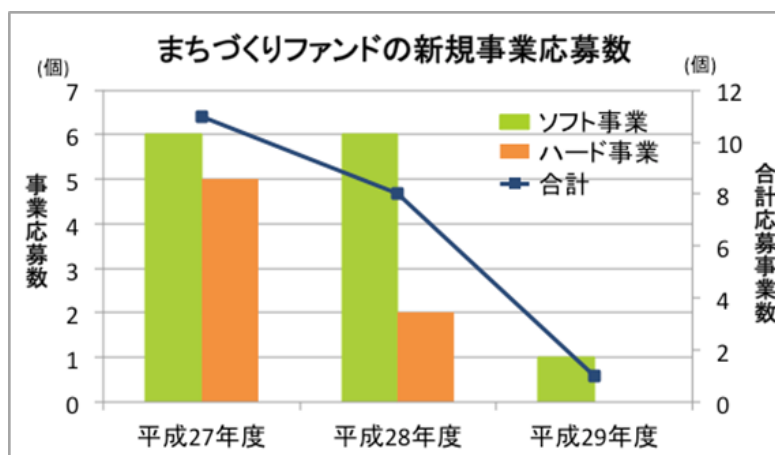


図 21：まちづくりファンドの新規事業応募件数

以上のような現状から市民協働の面では3つの課題があると考えた。

1. 市民協働を活性化させる手軽な方法がない

先述したまちづくりファンドを利用するためには事業申請やプレゼンテーションなど、いくつかの手続きが必要で、土浦市で協働事業を行うには、少し複雑で面倒なプロセスを踏む必要があることや市民協働を始めるにあたって覚悟が必要となること、さらに提案を団体である必要があるため提案へのハードルが高いことがあげられる。これらのことから「手軽に些細な気づきを個人単位で発信できるような場所が不足している」と言える。

2. 市民協働の新規事業が少ない

現状で述べたように図 21 のグラフから「まちづくりファンド」における新規事業応募数は年々減少しており、新規事業が少なくなっていることがわかる。

3. 市民協働参加者の属性が偏っている

図 6 は土浦市民活動情報サイトの「こらぼの」に掲載されている団体の構成員の主な年齢層の割合である。これを見ると 60 代の団体が 7 割も占めている。また市へのインタビューより市の行うワークショップの参加者も高齢者に偏っていることがわかり、若者の市民協働への参加を促す必要があるといえる。

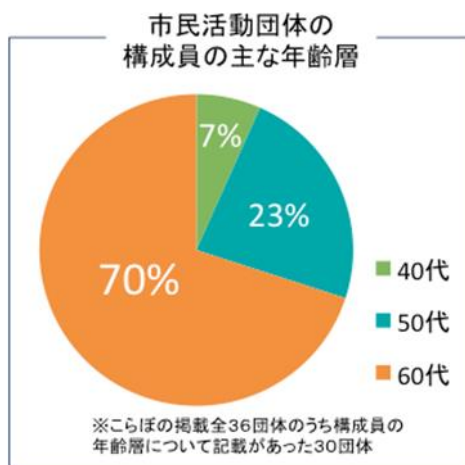


図 22：市民活動団体構成員の年齢層^[1]

第2章 理念・目標

土浦市の現状や課題について調査した結果、このままの状態では土浦市は破綻し、次世代へつながることすら危ういということが分かった。土浦市が山積みの課題を解決し次世代へとまちを引き継ぐためには、しっかりとした土台づくりが今の土浦市で必要なことであると考えられる。そこでその土台となる「健全な財政」と「十分な人口」を整備していくことに焦点を当てた。

以上のことから下の2つを本マスタープランにおける理念および目標とし、部門別構想、地区別構想を検討していくものとする。

◇理念・目標

- ✓ 将来世代にわたって豊かな暮らしをおくれるまちにする。
- ✓ 生活水準を落とすことなく財政健全化を図る。



第3章 全体構想

1. 将来像・基本構想

1. 人口

土浦市は今後人口減少、少子高齢化がより進んでいくことが予想されている。それらにより税収減少が起こることや空き家空き地の増加、コミュニティ希薄化などの様々な問題が生じる。そこで本マスタープランでは人口減少、少子高齢化という諸問題の根本的課題に対して「住みやすさ向上」することで解決することとした。これにより将来にわたり人口流出を抑え流入を増加させることで適正人口規模（住民一人当たり費用が少なる人口数）に近づける火種になり歳出を削減できると考える。そして人口減少を抑えることで税収減少を抑えることや、空き家空き地問題、コミュニティ活性化等の諸問題の解決が図られると考えられる。

適正人口規模を導き出すために、土浦市と環境が類似していると考えられる北関東の市町村を対象には一人あたり市町村の歳出額、行政サービス水準と人口規模に関する回帰分析を行った。その結果、図 23 のようになった。縦軸が市町村一人当たり歳出額、横軸が対数人口である。図より一番歳出額が小さい人口は 111436 人、つまり 11 万人程度を目標にすることが適切な規模である。

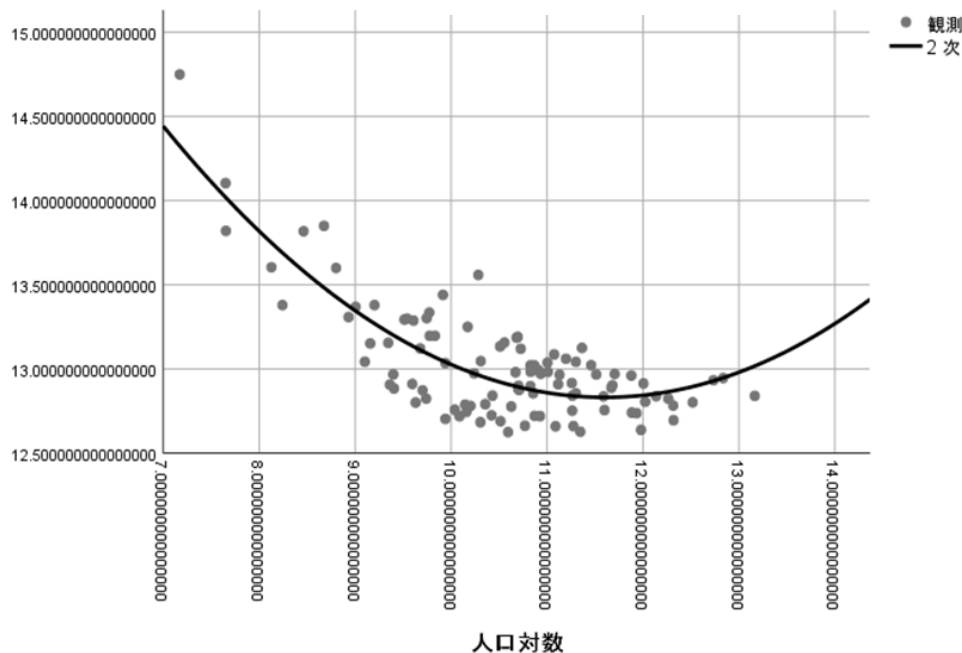


図 23 一人当たり歳出対数

2. 財政

土浦市は今後財政難がより進んでいくことが予想されている。そこでマスタープランでは財政難の一つの指標である財政調整基金枯渇を回避することを目標にする。今回は 10 年を目標とするが今後は長期的にも枯渇を回避できるようなものをしていきたいと考えている。枯渇回避することにより土浦市が将来にわたり維持することができるようになり、比較的自由に行政サービスを提供できるようになると考えた。

3. 都市構造

土浦市の都市構造を、今後の人口減少社会に備えたコンパクトシティ政策を実現させるために市内各地に拠点を設定し、それらを結ぶ公共交通網の充実を図るため、自然的環境を考慮したうえで以下のように将来都市構造を定める。

●拠点・都市活動軸

土浦市の拠点及び都市活動の構造として、拠点（都市核）及び各種軸を設定する。都心的な拠点として土浦駅周辺、生活の拠点として荒川沖駅周辺、神立駅周辺、おおつ野地区周辺、そして新治地区の中心となる藤沢地区の4か所を設定する。また、土浦駅を中心に市内の各拠点を結ぶために地域内連携軸を、市内拠点と隣接市町とを結ぶ広域連携軸を設定し、公共交通路線網の充実を図り生活の利便性を向上させる。

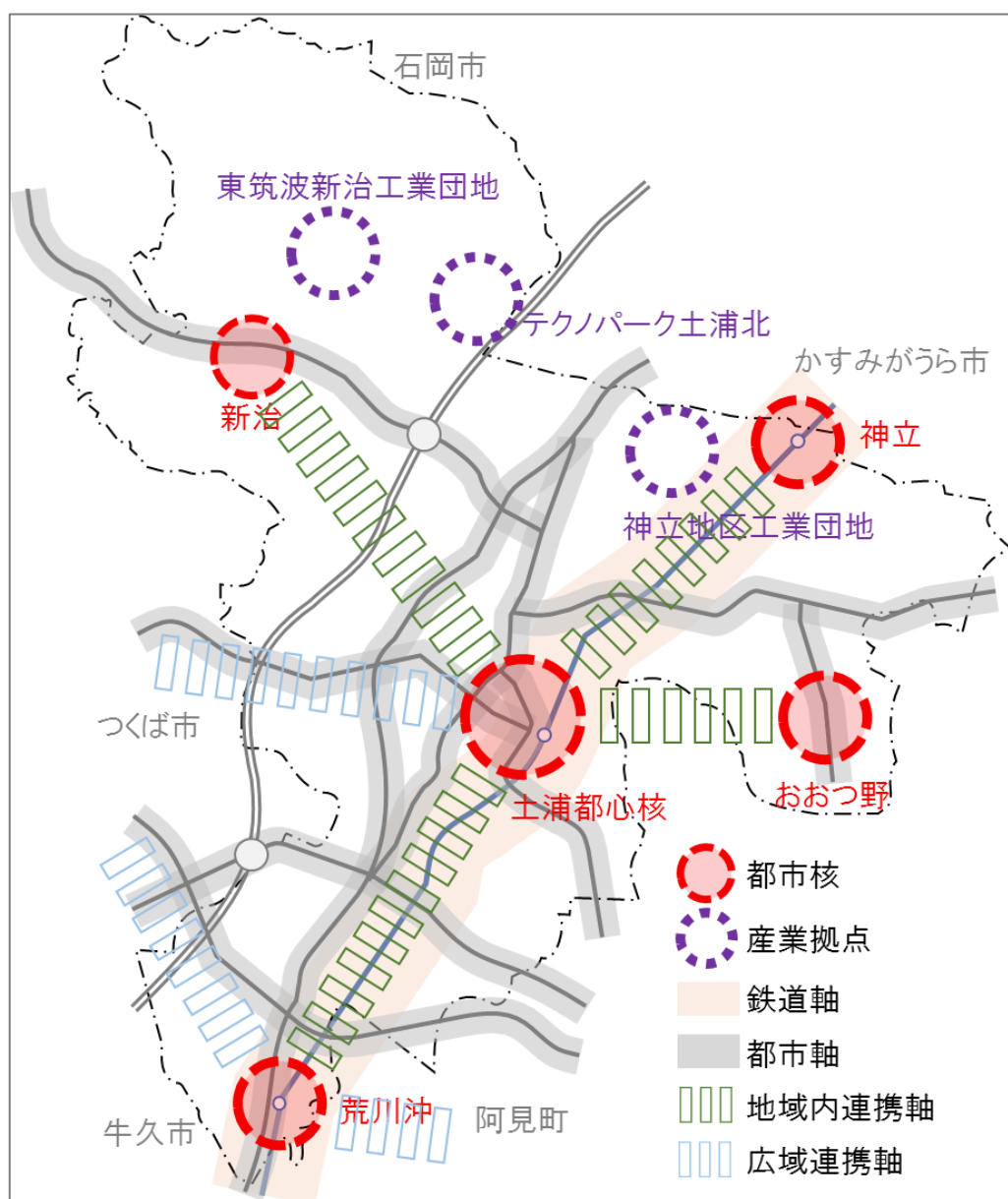


図 24：拠点と都市活動軸

●観光・自然的環境

水辺環境として霞ヶ浦、桜川、花室川を、自然環境として市内北西部新治地区に存在する筑波山麓を設定し、保全及び有効活用を図る。また、観光拠点として亀城公園や小町の里の活性化を図る。さらに、緑の拠点として、既存の総合公園や運動公園の充実をめざす。

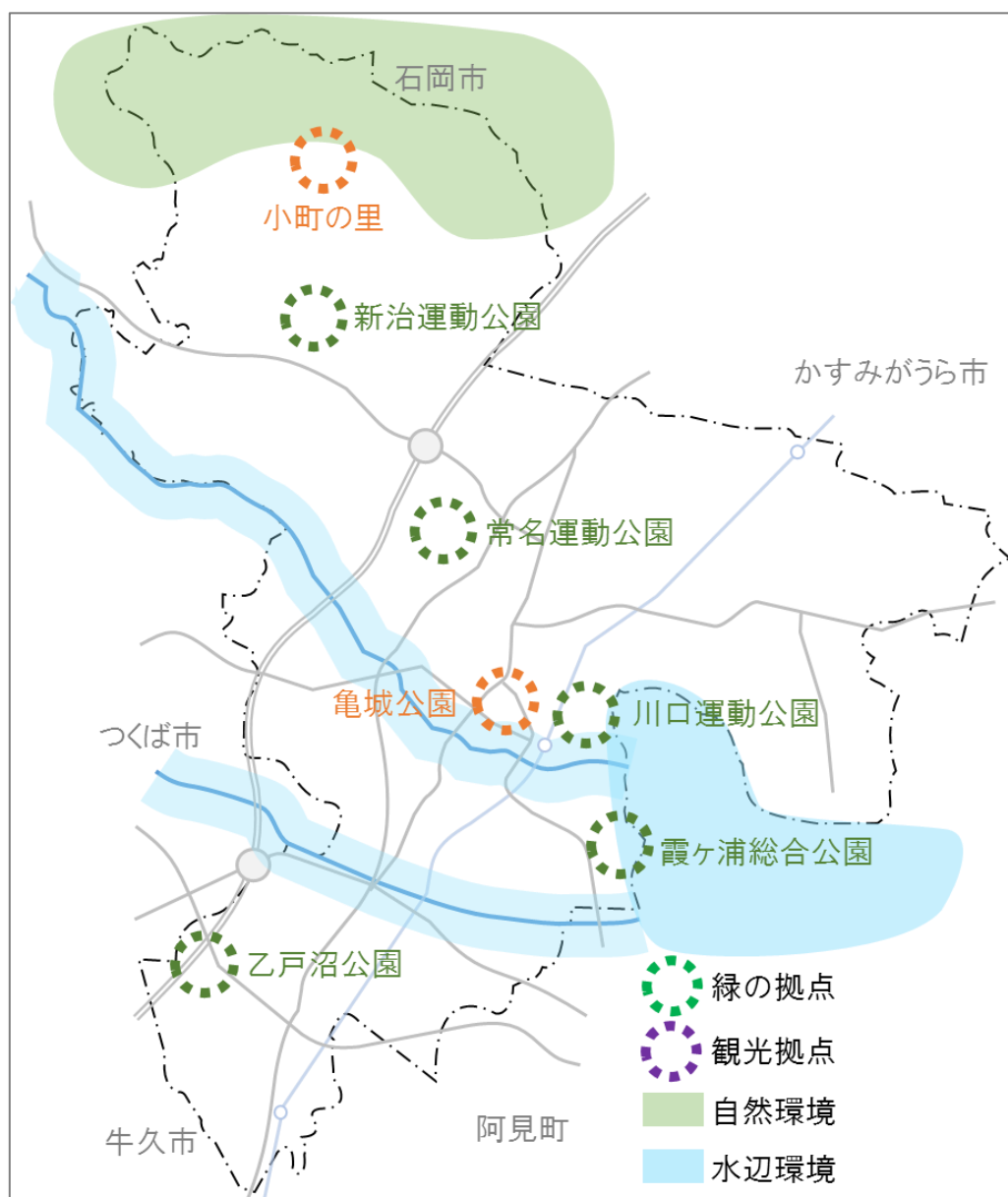


図 25：観光・自然的環境

●将来都市構造図

拠点・都市活動軸と観光・自然的環境、これらを踏まえた将来都市構造図を図 26 のとおり設定する。



図 26：将来都市構造図

2. 部門別構想

1. 人口・財政・公共施設

1. 人口

1-1. 人口流出

人口流出の課題について人口流入増加と人口流出減少の大きく分けて二つの観点から対策を行う。流入増加に関しては産業誘致、新規就農者による雇用創出である。流出減少に関しては子育て支援による魅力向上、農業の魅力向上である。

1-2. 少子高齢化

少子高齢化の課題について年少人口・生産年齢人口の増加、高齢化社会に対応した生活拠点の整備の二つの観点から対策を行う。年少人口・生産年齢人口増加に関しては産業誘致である。高齢化社会に対応した生活拠点の整備はその地区の特徴にあった拠点設置である。

2. 財政

財政破綻の危機

マスタープランでは財政破綻の指標として財政調整基金残高を使用した。これを今回設定した10年間枯渇せずに次へつなげることを目標としている。具体的な対策としては産業誘致による税収増加である。

3. 公共施設

公共施設維持管理困難

現状すでに土浦市ではこの問題に対して公共施設の長寿命化、複合・集約化に取り組んでおりコミュニティなどの問題があるがこの政策がうまく進めむとこの問題は解決されと考えマスタープランでは追加の対策は行わなかった。

2. 交通・都市構造・インフラ・アセットマネジメント

◆課題・現状

土浦市における交通の現状は、交通分担率において自動車が全体の67%を占めており、全国平均を上回っている。また、鉄道やバスなどの公共交通利用者数も減少傾向にある。その背景として、可住面積が広いことや古くから農業が営まれてきた地域の存在などにより低密で拡散した都市構造となっていることがあげられる。

人口密度が低いことや自家用車利用率が高く公共交通利用者が少ないため、バスをはじめとする公共交通網の維持が困難な状況にある。公共交通が不便であることによって、自家用車の代替手段が乏しくなり、交通弱者（学生や高齢者などを含む、車を持たない人）の移動手段の確保が困難になっている。少子高齢化や人口減少が予測される中でこれらの諸問題の解決が必要とされる。

現在土浦市では路線バスの利用が困難な地域に住む住民の足を確保すべく、「のりあいタクシー土浦」というデマンドタクシーを運行している。これにより交通空白地域を埋めている。平成27年度には延べ約2万人が利用している。利用者が支払う金額は1回の利用で600円であること、助成金が約1,152万円投入されていることから1人1回当たりの運行コストは約1170円と高額であり、助成金も1人1回あたり570円と推測された。

◆グループタクシー

上記のような課題を解決する手段として「グループタクシー」制度の導入が考えられる。従来、山口県山口市で実施されている制度である。山口市は広大な山林を抱えており、その中に集落が点在している。

表 4：土浦市と山口市との比較

	土浦市	山口市	参考：新治地区
人口	139,653 人	196,451 人	12,969 人
人口密度	1227.18 人/km ²	192.03 人/km ²	463.17 人/km ²
65 歳以上人口	39,102 人 (28%)	53,631 人 (27%)	2,721 人 (32%)
面積	114 km ²	1,023 km ²	28 km ²
世帯数	64,986	116,253	5,135
自動車分担率	64%	63.9%	72%

このシステムの最大の特徴として、他の交通支援施策と比較して運行コストが安くなることである。利用した分だけ行政の支出がかかるため費用の削減が見込まれる点である。

山口市でのシステムの仕組みは、公共交通から 1km 以上離れて住む高齢者を対象としており、まず集落単位など近隣に住む人同士(概ね 4 名以上)でグループを作り市に申請することで、タクシー割引券が配布される。山口市では、公共交通からの距離に応じて設定された 300 円～700 円券×60 枚/年を配布している。この割引券は 1 回の乗車で 1 人 1 枚利用することができる。グループ内で同じ方向に出かける人を見つけ、共同で予約、利用する。複数人で使用する場合、人数分の割引券を利用できるため、人数が多ければ多いほど得をする仕組みとなる。スーパーなどの日常的に利用する施設に路線バスの停留所を設け、路線バスとタクシーとの結節点とし、集落からスーパーまではタクシー、そこからは路線バスに乗り継ぐといった利用が考えられる。しかし、同じ目的地に向かう人が複数集まった場合など、結節点を經由せず直接むかうことも可能となる。ただし、結節点を經由する移動のほうがより一緒に乗車する人を見つけやすいというメリットがある。

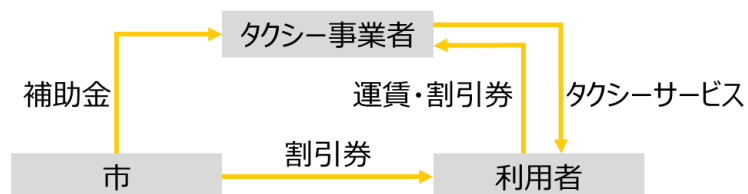


図 27：グループタクシーのフロー

グループタクシーを利用する場合の費用面の具体的なイメージをあげる。

1 人 300 円分の割引券を持ち、1500 円分の距離タクシーに乗る場合

1 人利用 1500 円(運賃)－300 円(利用券)＝1 人 1200 円の支払い

4 人利用 1500 円(運賃)÷4－300 円(利用券)＝1 人 75 円の支払い

図 3 は具体的な利用の仕方のイメージである。スーパーなどで路線バスに乗り換えて各人それぞれの目的地に向かう方法や、病院などの同一の目的地まで一緒に行く方法とが考えられる。

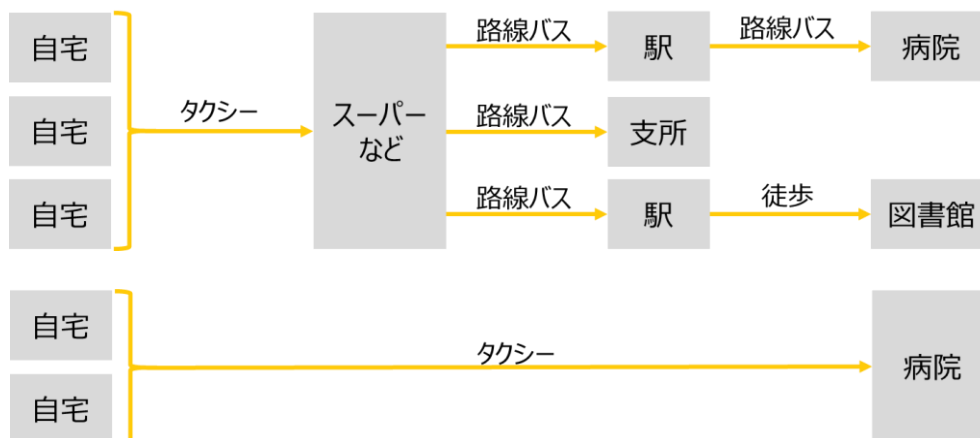


図 28：グループタクシーのイメージ

3. 土浦市における実施

土浦市内における路線バスとの関係を調べてみると、居住エリアは概ねバス停から 3.5km 圏内に含まれるため、バス停から乗り継ぐことを想定した場合タクシー利用距離は最長 3.5km となる。タクシーを利用した場合、3.5km で 1200 円であるため、4 人で利用した場合 1 人当たり負担額は 300 円となる。そのため、割引券を 300 円と設定する。図 4 は具体的に土浦市内における利用をシミュレーションしたものである。出発地は小町の館、到着地は土浦協同病院とする。

1. スーパーで乗り継ぐ場合→合計895円



2. 病院まで直接行く場合→合計980円

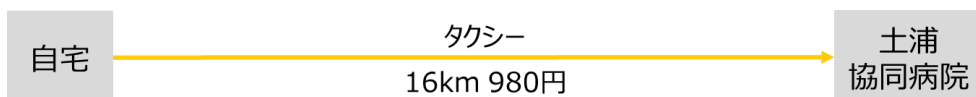


図 29：グループタクシーのシミュレーション

費用面では、平成 27 年度時点でのりあいタクシー土浦に 1152.8 万円の助成費が支出されている。この金額の中で 300 円の割引券を配布した場合、配布できる枚数は 38398 枚となる。しかし、1 台において利用者の利用する割引券金額の合計がタクシーの運賃を上回った場合、その運賃分のみの補てんとなるため 38398 枚よりも多く配布できる可能性がある。現在、のりあいタクシー土浦の延べ利用者数が約 2 万人であることを考えると、同じ費用で約 2 倍の延べ人数に対する支援ができることとなる。

◆効果・メリット・方策

複数人で乗れば乗るほど割安になるため、既存のデマンドタクシーよりも複数人での利用を促すことができる。公共交通徒歩圏外全域を対象とすることにより、空白地帯の完全な解消が可能となる。また、住民同士でグループを作ることにより地域とのつながり強化も期待される。また、行政は市民が利用する分だけ補助するため 1 人あたり行政負担額が既存のデマンドタクシーより

低くなり負担が減少できる。

また、路線バスの時刻表や路線網などをより実態に即したものに變更し利便性を向上させ、グループタクシーとの結節により交通弱者支援を進めていくものとする。

3. 住宅・コミュニティ・まちづくり・防犯・福祉・景観

「市民と住環境の調和した暮らしづくり」

市民の生活は市民の属性及び様々な行動要素から成立している。土浦市の少子高齢化や老朽化、モータリゼーション等の社会現象により、属性や行動要素が多様化し、市民の生活に課題が生じる。社会変化と共に変化する市民の住環境もまたそれに合わせて適応させていくことが必要である。またこれら市民の生活における課題解決のためには、市民各々の土浦市の現状に対する意識をマネジメントすることも必要になる。そのために、ソフト面での対策や意識伝達の手段としてのコミュニティづくりを進めていく。

課題・対策

1. 刑法犯総数が多い。

市民の目線から見ること、情報を共有することを踏まえて対策を行う。市民の需要と防犯改善が一致し、居住地域全体での包括的処置を目標とする。

2. 日常の買い物に不便な地域がある。

一部地域の買い物不便性について、市民の属性と需要量等を踏まえて対策する。徒歩圏内に商業施設が存在しない地域に商業施設の設置や路線の整備を行う。

3. 高齢者福祉、介護の担い手が少ない。

福祉の需要と、福祉の生活への介入のバランスが対策において重要となる。高齢者の日常生活への対応、及び市民の高齢福祉社会への意識の定着、市民の福祉能力の育成を目指す。

4. 中心市街地までのアクセスが悪い。

各生活拠点や生活サービス拠点へのアクセス性が中心市街地までのアクセス性に大きく関与してくる。対策として、居住地域から各拠点へのネットワーク強化が挙げられる。

5. 水辺の景観が悪い。

土浦市の景観を代表する桜川や霞ヶ浦への愛着や誇り等、意識が重要である。第一に、地域全体で水辺環境の景観、環境保全を見据えていくことが対策として考えられる

4. 産業振興・観光・歴史

4-1. 商業

土浦市は平成 27 年に市庁舎移転や図書館整備事業等の中心市街地活性化基本計画を推し進めており、一定の成果を得始めている。回復の兆しを見せつつある中心市街地の空洞化にさらなる施策を施すことでかつての賑わいを取り戻す必要があると考える。

4-2. 工業

現在の土浦市の動向に目を向けてみると、土浦市はすでに完売している3つの工業団地への投資よりも、おおつ野ヒルズの分譲に熱心な状況であることがヒアリング調査によりわかった。県内や北関東のライバルにあたる市町村が力をつけつつある中で、このままの姿勢では土浦市の工業のさらなる発展の可能性を潰してしまう。さらには、他の市町村に対する相対的な優位性を失い、現在土浦に立地する企業の流出にもつながりかねないと考えられる。企業が新規参入しやすくなるような制度を整備することが必要であると考ええる。

4-3. 観光

現在の土浦市には多くの観光資源があるが、それらを活かしきれていないという課題がある。そこで、様々な観光資源の中から土浦駅前に新たにできる体験型サイクリングリゾート「PLAYatre」に注目し、自転車を活用した観光に力をいれる。自転車を活用した観光に力を入れることで、他の様々な観光資源をつなぐ役割も果たすと考えられる。

5. 環境・農業・防災

1. 農業

現状から、土浦市の農業予算は年々減少しており、予算のかからない対策を行うことが求められている。また、市の農林水産課にヒアリング調査をした結果、耕作放棄地問題に特別大きな危機感はないということが分かった。そこで、私たちは新規就農者の増加を促し農地を活用し耕作放棄地を減少させることによって、結果的に土浦市の農業を保全することにつながるような事業案を考え必要がある。

事業を考える際に、まず保全する農地の面積を設定した。具体的には、2035年までの20年間で増えるとされる耕作放棄地300haのうち三分の一の100haを、20年間にわたり毎年5haずつ活用していくものとした。この5haは、新しく5人が0.75haずつ耕作するとしたときの合計3.75haに、新規就農者の経営拡大により増えるとした分の1.25haを加えた面積であると説明できる。初期面積の0.75haは、新規就農者が初期に得る農地面積が50～100aの割合が一番多いという全国農業協会の調査データを参考にして設定した。

表 5 農地の保全面積

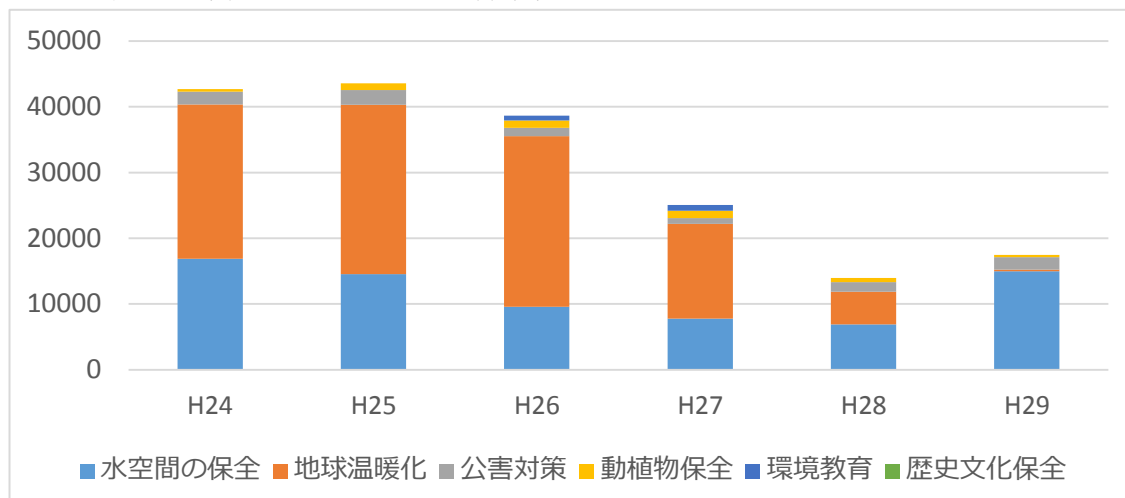
保全率	耕作放棄地変化面積	1年あたり
100%保全	300ha	15ha
50%保全	150ha	7.5ha
33%保全	100ha	5.0ha

2. 環境

課題より、土浦市には様々な方向性からの課題があることが把握できた。その中でも、現状の土浦市の予算推移より土浦市において重視されている環境問題は水空間の保全と地球温暖化についてであり、それ以外の公害対策や動植物保全、環境教育、歴史文化保全などに関してはあまり予算をかけていないのが実情である。

しかし、今後の土浦市全体の基金の減少などから環境に割かれる予算は少なくなることが考えられる為、今後は予算のかかるハード面からの環境対策は限界があるといえる。そこで、私たちは環境に対するソフト的な視点からこれらの問題を対処していきたい。

表 6 環境に直接かかわる予算推移



3. 防災

先に示した課題から、土浦市の防災面での主な課題は、洪水・地震・土砂災害という 3 種類の災害があることがわかったが、その中でも、土浦市が今後注力して取り組むべき課題は、洪水対策であると私たちは考える。それは、他の災害と比較して土浦市内の洪水発生頻度が高いことがあげられる。例えば、市内では過去 80 年間に於いて 17 回もの家屋倒壊や死者・行方不明者を伴う大規模な水害が発生⁽¹²⁾している。また、気象庁の調査によれば、降水量は有意に増加傾向にあるため、洪水が発生する頻度が高くなる可能性がある。さらに、年々市民の家財価値が高くなっているため、一度被害が出ると多額の損失が生じる可能性が示唆される。

次に、水害対策の特徴について説明する。土浦市役所総務課にヒアリング調査を行い、堤防整備などのハード面での整備は、国や県の補助金を受けながら計画的に進められているという現状について確認した。しかし、堤防整備に対する批判や問題点も多数存在する。それらを列挙したものが以下である。

- ・設計外力には限界があり、外力を超える降水を伴うと、洪水が起きることを制御できない
- ・更新や維持管理のための莫大な費用がかかる
- ・水質や景観の悪化の原因となっている
- ・現在は国や県によって管理されているが、将来も国や県によって管理され続ける保証はない

これらのような特徴から、ハードの整備に注力されがちな洪水対策だが、ハード的な整備だけでは限界があり、現在の洪水対策の在り方について考え直す必要性が高いと考えた。

6. 市民協働・人づくり・教育

「幅広い世代が気軽に市民協働に参加できる環境」

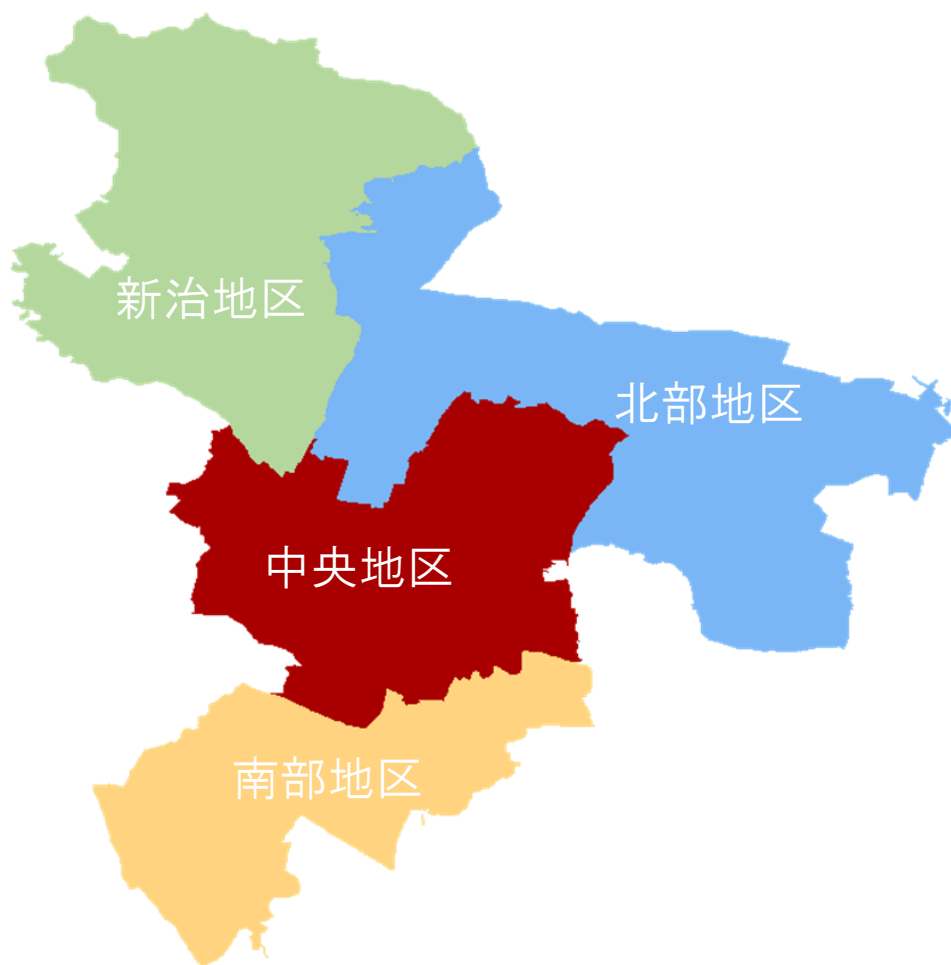
市民協働では多様な市民のニーズに対応することが可能であり、行政では手の届かない問題を協働によって解決できるものである。しかし現在、土浦市の市民協働の課題として、市民協働を活性化させる手軽な方法がない、市民協働の新規事業が少ない、市民協働参加者の属性が偏っているのである。そこで、携帯アプリを活用した手軽な協働活性化方法で、市民の生活により近い、環境、防災、防犯、福祉などの分野を解決する手段として市民協働を取り入れる。

第4章 地区別構想

1. 地区分け

土浦市全域を、中学校区などをもとに下図のような4つの地区に分けた。

旧土浦市域は JR 常磐線の駅を拠点に、神立駅やおおつ野地区を中心とする「北部地区」、土浦駅を中心とする「中部地区」、荒川沖駅を中心とする「南部地区」の3つの地区に分けた。そして、旧新治村の「新治地区」を加えた4つの地区とした。



北部地区	第五中学校、都和中学校	上大津東小、上大津西小、神立小 管谷小、都和小、都和南小
中央地区	第一中学校、第二中学校、第四中学校	土浦小、下高津小、東小、真鍋小 土浦第二小
南部地区	第三中学校、第六中学校	東小、大岩田小、荒川沖小 中村小、右籾小、乙戸小
新治地区	新治中学校	藤沢小、山ノ荘小、斗利出小

→ 2018 年度より新治学園義務教育学校として統合予定

2. 地区別構想

1. 北部地区

【1. 地区の概要】

土浦市北東に位置する北部地区は、北はかすみがうら市、南は霞ヶ浦に面しており、JR 常磐線神立駅を含む土浦市の北部拠点形成している。神立駅付近の市街地には工場が多数立地しており、団地や共同住宅も多く立地している。土地区画整理事業によって形成されたおおつ野地区には土浦協同病院を中心とした土浦おおつ野ヒルズがある。



【2. 地区の課題】

・地区内で見ると、生産年齢人口が大半は占めてはいるが、幼年人口、生産年齢人口が10年前と比べて8～11%の減少であるのに対し、老年人口は57%と、大幅に増加している。

・新たに形成されたおおつ野ヒルズの分譲地が未完売（3区画、7.8ha）であり、工業における更なる成長のチャンスを逃している可能性がある。周辺には霞ヶ浦環境科学センターが立地しているなど、ポテンシャルはあるため、適切な誘致策が必要である。

【3. 地区の目標】

「医療関連産業が集積したまち」

3-1. 土地利用

おおつ野ヒルズについては、土浦協同病院が立地しているという特性を活かし、関連機能の拡充を目指す。

3-2. 交通・道路

グループタクシーの導入、路線バスの利便性を向上させることで、中心市街地までのアクセスを改善する。

3-3. 防災・防犯

神立駅周辺での自転車問題など、刑法犯数が多いという現状がある。市民によるつちパトの実施で、この問題の解決を目指す。

3-4. 環境・景観

霞ヶ浦沿岸でのゴミの不法投棄が問題となっており、水辺の景観を悪化させてしまっている。不法投棄されたゴミには、原因者を特定出来る情報を有しているものがある。特定した場合には警察から原因者に連絡がいく様なシステムを導入するなど、警察力を活用した対策をとる。

3-5. 産業

工業は土浦北工業団地、おおつ野ヒルズを有するこの地域の特色の一つである。また、霞ヶ浦沿岸にはレンコン畑が広がっており、農業も盛んである。

3-6. 公共施設・インフラ

土浦市役所上大津支所は、新耐震設計基準施行前の建物であるが、耐震診断・改修等が未着手であるため、早期の安全性の確保が課題である。しかし、上大津支所は、他の支所に比べて年間窓口取扱件数が著しく少ないため、支所の統廃合を含めたサービス形態の見直しが必要である。

【4. 主たる提案】

＜提案概要＞

北部地区は神立工業団地やおおつ野工業団地などを抱え工業の街として発展してきた。しかし一方でおおつ野工業団地には分譲されていない区画があるため、医療関連の企業・研究施設を誘致することで、土浦協同病院が掲げているメディカルエコタウン構想の発展とともに、雇用を創出し生産年齢人口を増加させることで市の歳入の増加を目指す提案とした。

＜提案詳細＞

企業誘致として3つのプロジェクトを提案する。

4-1 税制優遇

新規参入した研究機関や病院の固定資産税および都市計画税を5年間にわたり免除する。免税額としては年間6000万円を想定している。

4-2 産業立地推進室

現在土浦市では用地の確保と市内外の企業誘致を商工観光課が扱っているが、これらを専門的に行う部署を新たに設置し企業のサポート体制を強化する。これらの施策を行うことによって、企業が新規参入しやすい環境を整備する。この新たな産業立地推進室に二名の役員を配置、公務員の平均給与を600万円とすると、人件費は年間1200万円となる。

4-3 高速 道路費用補助

常磐道土浦北インターチェンジを利用する企業を対象に500万円を上限に3年間高速道路料金の補助を行う。新たに市が負担する高速料金を、一社あたり年間500万円とし、三社の誘致を行った場合、年間1500万円の支出となる。

＜収益＞

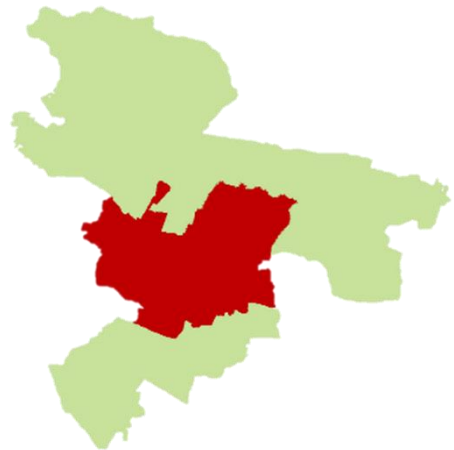
これら3つのプロジェクトによって新たな研究機関企業の誘致に成功した場合、固定資産税・都市計画税の収入が入ることとなる。これらの額をそれぞれ10年単位で見ると、新規参入した研究機関企業から6.5億円（固定資産税5400万円/年、都市計画税1100万円/年、）研究機関・企業の従業員から9.4億円（1世帯あたりの市税36.15万円/年×260世帯）で、足して15.9億円の収入となる。また、税制優遇制度（6000万円/年×5年）に3億円、産業立地推進室（1200万円/年×10年）に1億2000万円、高速道路料費用補助（1500万円/年×3年）に4500

万円の合計 4.65 億円の費用がかかるとすると、15.9 億円-4.65 億円=11 億 2500 万円の収益が
上がると予想される。

2. 中央地区

【1. 地区の概要】

中央地区は、土浦市の中央に位置し、JR 常磐線土浦駅を含む土浦市の中心市街地を形成している。地区全体としては古くから居住の場としての歴史があり、中心市街地は、城下町としての歴史を持ち、政治、経済、文化、交通の中心として発展している。現在地区内にはつくば国際大学、つくば国際短期大学、土浦第一高校などの文教地区的要素を有している。また、平成 30 年 3 月には土浦駅前に体験型サイクリングリゾート「PLAYatré」がオープンする予定である。



【2. 地区の課題】

- ・中央地区の市街地は様々な分野の中心となりうる要素があり、居住者の数も多いがその一方で中心市街地にも関わらず、にぎわいが少ない。
- ・亀城公園前の商店街やモール 505 のテナントなど中央地区の中心市街地には、空き店舗の数が多数存在しており、商業の空洞化が深刻な問題となっている。そのため土浦駅の「ペルチ土浦」を除くと、買い物はイオンモール土浦を中心に行われていると考えられる。
- ・鉄道駅である土浦駅は交通結節点として市で大きな役割を担っているが、路線バスの本数の偏りや商業の空洞化に伴う、買い物客の自動車利用により自動車に依存した交通体系となっている。
- ・市内の中でも中央地区は刑法犯総数が多く、特に土浦駅前での犯罪が多くなっている。

【3. 地区の目標】

「にぎわいあふれるまちづくり」

- 1、自転車を活用したまちづくり
 - 観光資源として自転車を活用
 - 観光客の増加による市街地のにぎわい増進
- 2、公民学が連携したまちづくり
 - 新たなまちづくり体制の構築
 - 子どもの遊べる場の創出
 - コミュニティ形成の場を創出

3-1. 土地利用

中央地区の土地利用として土浦駅前から住宅地、商業店舗が密集している状態である。そこで駅前は交通結節点や公共施設・インフラ、商業施設の拠点とする。現在広がっている住宅地は良好な住環境を確保する必要がある。

3-2. 交通・道路

土浦駅は JR 常磐線、市内に広がる路線バス、タクシーが交わる市内で一番の交通結節点である。現状駅のロータリーは移動しやすいものとなっているが、今後観光客の増加や市民の自動車社会化を防ぐにはバスの路線やダイヤの見直しも必要である。

3-3. 防災・防犯

防災・防犯面ではアプリの活用で市民の意見をそのまま解決へと向かわせることを目指す。また、防犯面では刑法犯総数が一番多い地区となっているが中心市街地のコミュニティの増進を目指すことで防犯の意識を市民であげられる。

3-4. 環境・景観

中心市街地は駐車場や空き店舗などが多数あるという状態であるため、芝生広場のような場所を配置することで、景観や環境という面の改善を行う。

3-5. 産業

中央地区における主な産業は商業となっている。しかし、実際には中心市街地の商業は空洞化している。そこで、今後できる「PLAYatre」を中心と考え、自転車観光客の誘致から中央地区の商業が活性化し、空洞化問題が解決させる。また、市民コミュニティの形成を中心市街地で促すことでにぎわいを創出し、商業活性化へとつなげていく。

3-6. 公共施設・インフラ

土浦駅前には市役所の新庁舎やアルカス土浦があり高校生などの多くの市民が集まりやすい環境となっているため、にぎわいのあふれるまちを目指すにはこれらの整備は常に検討し続ける必要がある。

【4 主たる提案】

4-1. 自転車プロジェクト

<提案概要>

現在土浦市内では自転車を活用して観光客を誘致する取り組みが行われている。つくば霞ヶ浦りんりんロードがすでに整備されており、さらに土浦駅に「PLAYatre」がオープンするのを機に、中心市街地でも自転車を活用して観光できるようにしたいと考えた。そこで、市街地の回遊性向上と観光魅力の拡大、環境に優しいスタイルの実現を目標とする。

<提案詳細>

4-1-A サイクルシェアリング

都市型の複数のポートで借用および返却できるレンタサイクル、サイクルステーションを用意する。これにより放置自転車の削減や回遊性向上によるにぎわい創出、レンタサイクルの無人化、他市で取り組まれている自転車シェアリングとの連携による観光客誘導が見込める。具体的なステーション設置場所は駅や観光施設周辺などをもとに、図4のようなものを想定している。また、使用車両は一般的な自転車、クロスバイク、ロードバイクに加え、メーカーとタイ

博物館前

亀城公園

まちかど蔵

モール505

土浦駅西口

土浦駅東口

川口運動公園

ラグスマリーナ

霞ヶ浦総合公園

つくば霞ヶ浦りんりんロード

ポート設置箇所

4-1-B 自転車が回遊しやすい道路整備

＜期待される効果＞

＜整備収支＞

4-2. 公民学が連携したまちづくり

38

中心市街地は空洞化とコミュニティの希薄化という現状があるため、公民学の連携によるまちづくりを行うことを提案する。この施策で達成すべき目標として、中心市街地の賑わいを取り戻すことと、子どもが身近に遊べる場の創出を挙げる。

<提案詳細>

まず、新たなまちづくり体制を構築するために、全国に展開されている UDC ネットワークの一員として UDCTs を設立する。UDCTs は土浦市や土浦商工会議所、NPO 法人「まちづくり活性化土浦」、そして筑波大学などによる連携・運営を想定している。

UDCTs におけるプロジェクトとして「KURANIWA」を提案する。「KURANIWA」とは、駐車場や空き地となっている空間を原っぱ広場に転換するものである。また、付随の施設として交流スペースを設ける。交流スペースはイベント会場として利用する他、原っぱで行うイベントやまちづくりの会議を行うために設ける。これらによりにぎわいの創出をし、中心市街地の空洞化問題の解決を見込める。

「KURANIWA」の設置場所であるが、選定条件としてもともと空き地や空き家、駐車場であり、前面道路の交通量が少なく安全が確保できること、周辺に緑地等がないこととした。今回その一例としてまちかど蔵の駐車場を転換することとした。まちかど蔵の駐車場は近隣に代替し、前面道路は平日の午後や土日は車両通行止めとすることで実現させる。



図 31: KURANIWA の想定場所



図 32 KURANIWA のロゴ

KURANIWA プロジェクトの進め方としては、駐車場を市が買い取り原っぱにし、芝生を植える作業は地域の子もたちや市民とともに行うのが理想である。維持管理および運営は UDCTs が行うが、イベントの実施や公園に置きたいものなどは交流スペースで行うワークショップにより市民とともに決定していく。広場・交流スペースの占有利用は事前の許可書で可能とする。安全性の観点から自由に使える時間を 8 時～20 時などと制限する。

<期待される効果>

市街地内の緑地空間の創出や子どもコミュニティの形成、施設付近に市民が集中することによるにぎわいの創出、中心市街地の魅力向上が考えられる。

<整備収支>

費用に関して土地の買い取り費用、コンクリートを更地にする費用、天然芝費用等で合計約1230万円となる。



図 33 原っぱ広場



図 34 原っぱ広場

3. 南部地区

【1. 地区の概要】

南部地区は、JR 常磐線荒川沖駅（一日乗客数約 8,000 人）が南部の拠点となっている。国道 6 号、国道 125 号南バイパス、国道 354 号線や常磐自動車道佐倉土浦インターチェンジがある。東には阿見町、西にはつくば市、南には牛久市と境界がある。住宅地が各所に広がっており、農地は少ない。現在地区内には第三中学校、第六中学校、東小学校、大岩田小学校、荒川沖小学校、中村小学校、右叡小学校、乙戸小学校が存在する。



【2. 地区の課題】

・現在、日常の買い物をする場所が人口のわりに少ない状況である。現状は自動車があるため問題意識が少ないが今後高齢化社会になり自動車が使えなくなった際に買い物難民が出てくることが懸念されている。図 33 のように南部地区は今後人口減少、少子高齢化に見舞われ対策が急務といえる。また図 34 より他地区と比べると自動車の使用率は低いですが 6 割以上が自動車を利用しており非常に多い状態であると言える。

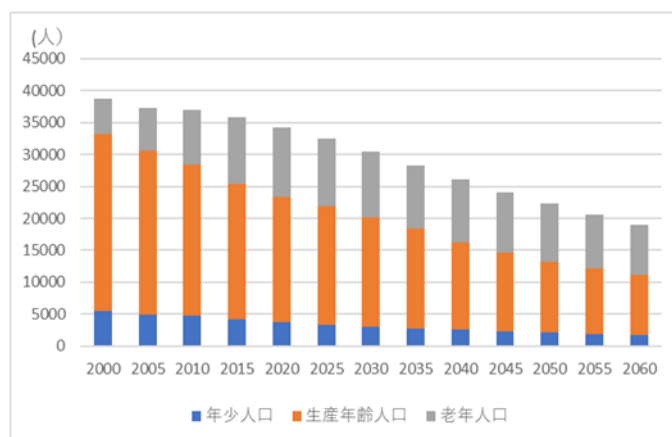


図 35 南部地区人口推移（データ出典：国勢調査）

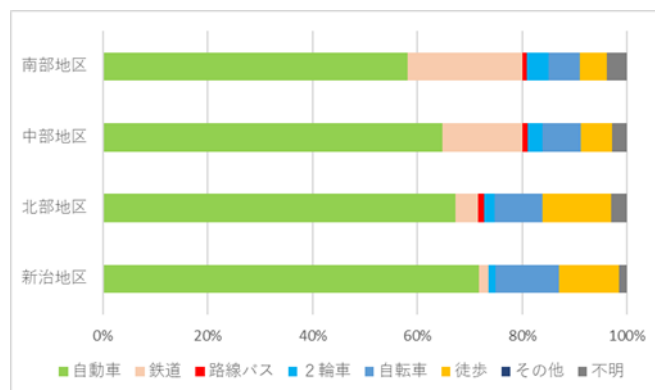


図 36 地区から都市圏への交通分担率
(データ出典：第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査)

・その他環境・農業に関して意識が低いことや刑法犯総数が多いこと、水辺景観が課題として挙げられる。

【3. 地区の目標】

「次世代インフラで便利なまち」

1. 子育てしやすく高齢者にとっても住みやすいまちづくり
→日常生活圏内に同じ境遇の人が集まることのできる場、相談できる場を提供
2. 買い物難民の救済
→交通弱者対策

3-1. 土地利用

南部地区の土地利用の現在の特徴として、住宅地が点在しているが徒歩圏内に小売店がない状況となっている。そのためその住宅地内で日常の生活は完結できるように整備を行う。

3-2. 交通・道路

南部地区は JR 常磐線荒川沖駅（一日乗客数約 8,000 人）がある。荒川沖駅を発着する路線バスは阿見町、つくば市、土浦駅となっている。公共交通は土浦の中で整備されているが一部鉄道も路線バスも通っていない住宅地区があり今後、高齢者人口の増加に伴い自動車を使用できない層が見込まれることから徒歩圏内に小売店等設置を講じる必要があるといえる。また道路に関しては国道 6 号、国道 125 号南バイパス、国道 354 号線や常磐自動車道桜土浦インターチェンジがあるため物流は盛んであるといえる。

3-3. 防災・防犯

火災や防災、交通事故等を未然に防ぐためにつちパトの整備を進める。つちパトとはアプリ機能の一部である写真投稿機能を利用し、街灯の不備や公園の道具の破損、公共物への落書きなどをユーザーが見つけた際にその写真を投稿するシステムのことである。これによりその問題を運営側が（行政）が発見することができ効率的に改善できる。

3-4. 水辺・景観

水辺景観の向上として水辺不法投棄への対策を講じる。具体的な内容としてすでに行われている湖岸の巡回およびごみの回収だけではなく、ごみの中から個人を特定できる情報を探し、情報があつた場合警察に通報するようにする。これを行うことで直接効果としての不法投棄をした人が繰り返し投棄することを防げるだけでなく、間接効果として水辺の多くは住民の見えるところであるため住民に警察が対応しているという“見せる安全・安心”の効果を見込める。

3-5. 産業

住宅地内において生活必需品は徒歩圏内で完結できるよう小売店の設置を進めるとともに、大きな買い物等はグループタクシー（1）、路線バスの利便性向上により商業の発展を図る。

3-6. 公共施設・インフラ

支所・出張所が担う事務には各種証明書の発行や、印鑑登録、住民登録、戸籍届け出、マイナンバー等に関する業務、母子健康手帳の配布などがある。南部地区には南部地区には南支所がありその付近には小学校がある。昨今の少子化の影響で学校の空き教室が問題となっていることもあり支所の施設を学校に入れるなどの画期的な政策を打っていくことが今後必要であると考えられる。これにより光熱費等を削減することができる。

【4 主たる提案】

4. 次世代インフラで便利なまち

<課題>

- ・少子高齢化社会（今後 10、20 年先も進んでいく、10 年後（2030 年高齢化率 35%強））
- ・人口が多いわりに商業施設が少ない（住宅地にコンビニもない場所あり）

<将来の課題>

- ・介護施設、病院が満杯になる
- ・買い物難民が出てくる（自動車社会より）

<目標>

- ・子育てしやすく、高齢者にとっても住みやすい（魅力ある）まちづくり

⇒会話の場の提供より不安・ストレスの解消ができる。また専門スタッフが近くにいることで異変に気付くことができたり相談すること自体の精神的ハードルを下げることができ、病気の早期発見早期治療につなげることができ、高齢者の尊厳保持と自立生活に支援をすることができる（＝厚生労働省が掲げている包括ケアシステムの一部に組み込む位置づけ）。

※住みやすいとは？

日常生活圏内に同じ境遇の人が集まることのできる場、相談できる場の提供すること

- ・買い物難民の救済

⇒徒歩圏内に小売店を設置することで交通弱者を救うことができる。

<政策>

- ・小売店（セイコマーチン）の設置（3 店舗）
- ・販売商品は高齢者向け多め
- ・地域ケアコーディネータを駐在させた相談窓口と、自治体や地域の情報などを提供して地域の人の交流の場として活用できるサロンスペースを店内に併設。また各公民館にいる地域コーディネータとの連携も図る。具体的には、重症な相談、病の場合に地域コーディネータに見てもらうシステムにする。

※セイコマーチンはコンビニ&スーパーの役割を持っており生活の拠点になりうる。加えて通常のコンビニと異なり客単価が 1000 円と高く（通常 600 円）小規模商圏でも成り立つと考えられること、すでに物流ルートが整備されていることより選定した。

※設置条件は半径 350 メートル圏内に小売店がないこと⁽²⁾、一定の人口規模があることの二つにした。それを表した地図がした図である。

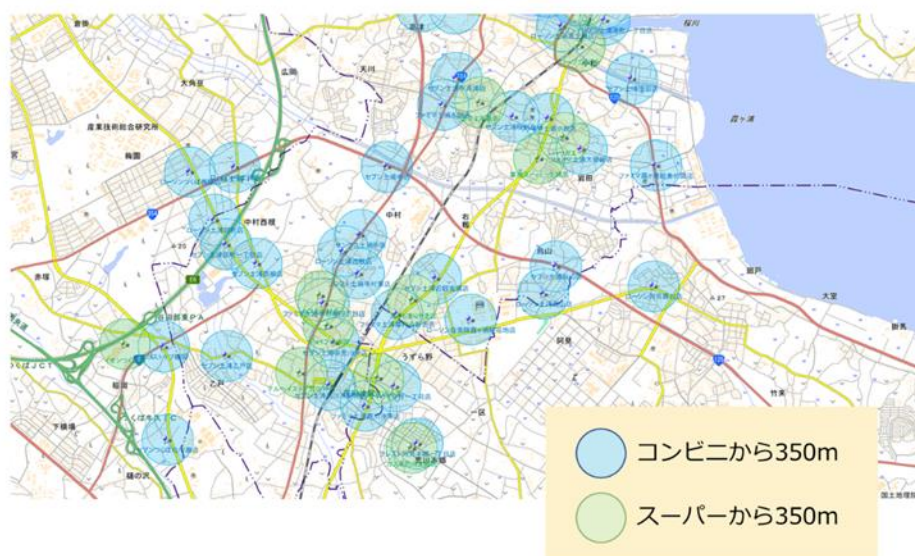


図 37 南部地区周辺コンビニ・スーパー立地状況

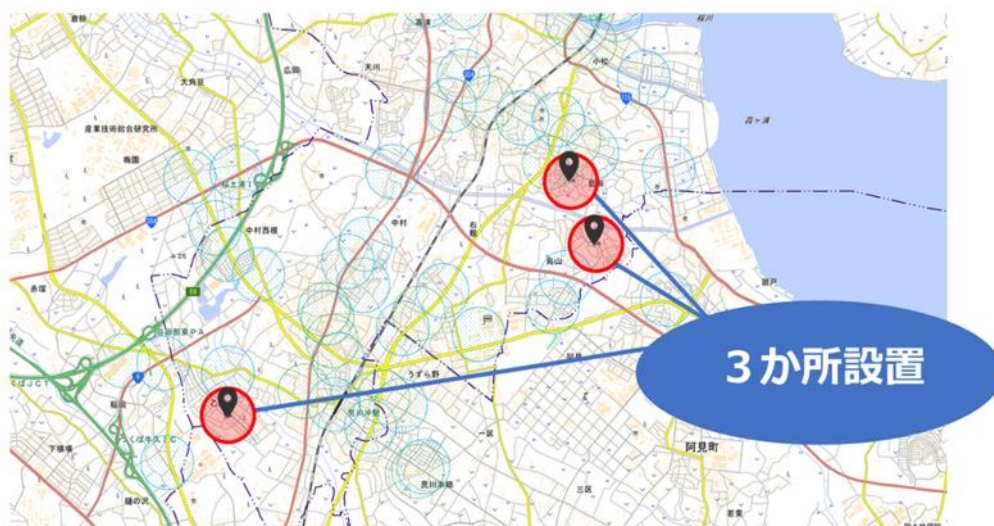


図 38 立地予定箇所

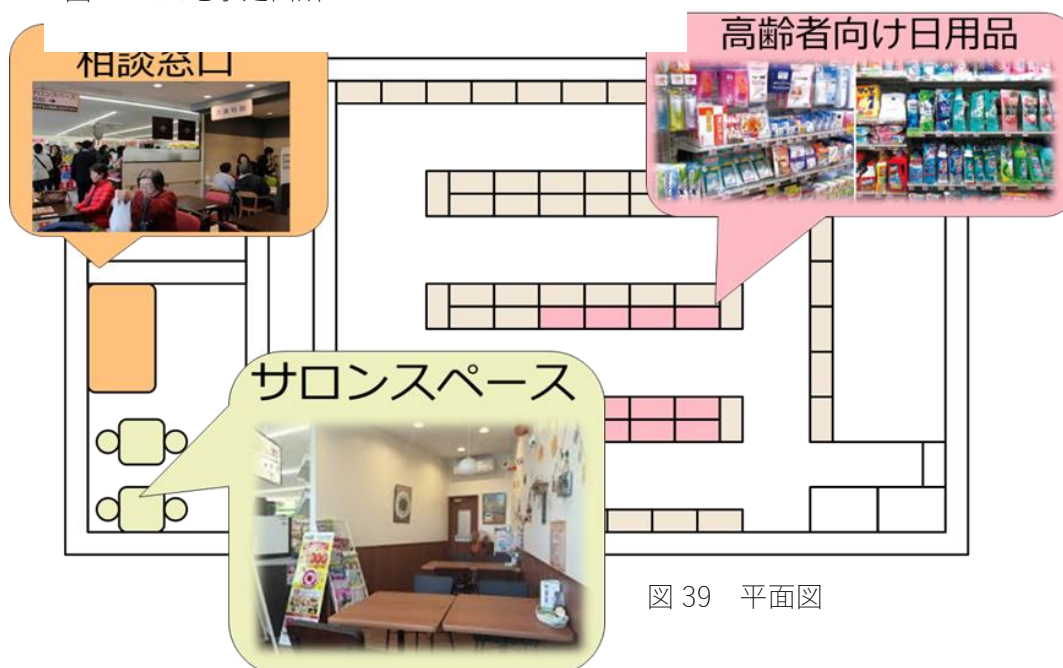


図 39 平面図

●費用

市が運営することは難しいため補助という形で関与することにした、事例として北海道の例を参考に建設費半分補助を行う。今回は建設費を 4000 万円と仮定しているため 1 店舗当たり 2000 万円補助することになる。3 か所より合計 6000 万円の費用が掛かることになる。

4. 新治地区

【1. 地区の概要】

新治地区は、2006年に旧土浦市と合併したかつての新治村にあたる。土浦市域北西部に位置し、つくば市やかすみがうら市、石岡市と接している。地区南部を横断する国道125号線沿いの藤沢地区に一定程度の住宅および都市機能の集積がみられるものの、それ以外は農地が広がり農村集落が点在する。筑波山麓などを北部に有し自然豊かな環境が広がっている。現在地区内には新治中学校、藤沢小学校、山ノ荘小学校、斗利出小学校が存在するが平成30年度より新治学園義務教育学校として統合される予定となっている。



【2. 地区の課題】

- ・農業的土地利用が多い一方で地区内には耕作放棄地が多い。「土浦市耕作放棄地解消計画」によると、農業振興地域の農用地区域における耕作放棄地のうち、市全体の5割の面積を新治地区が占めている。
- ・鉄道駅から遠いことや路線バスが1路線しか地区内を走っていないこともあり、公共交通が不便である。パーソントリップ調査より、新治地区は市内他地区と比べて自動車利用割合が高く、公共交通の利用割合が最も低い。なお、パーソントリップ調査の地区分けは本マスタープランでの地区分けと一部異なるが、新治地区に関しては同じエリアとなっている。

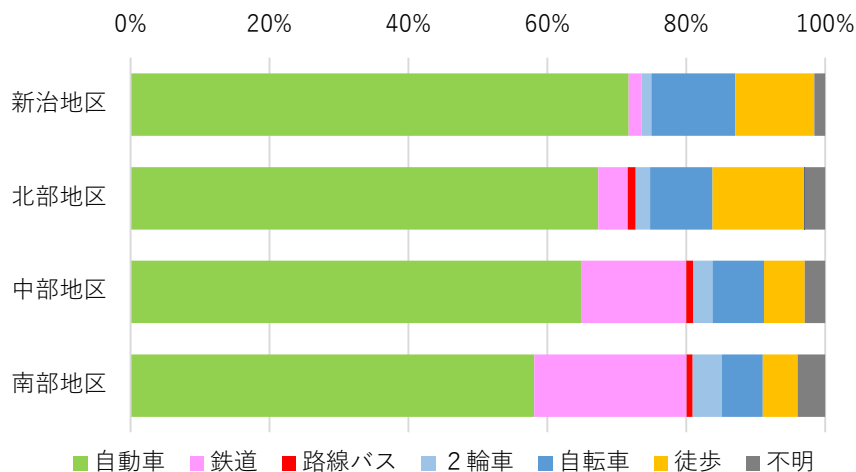


図 40：各地区から都市圏への交通分担率

(データ出典：第5回東京都市圏パーソントリップ調査)

- ・現在、日常の買い物をする場所が地区内に少ない状況にある。食料品や日用品などを購入できる商業施設が、地区内にはエコスが核テナントとなっている「さん・あびお」とJA土浦の直売所である「さんふれ新治店」があるのみとなっている。それらを除くと隣接する都和地区やつくば市に行かなくてはならない。

・2014年度時点で人口に占める高齢者の割合が市全体と比較して高くなっている。また、将来的にも高齢者割合はさらに高くなることが見込まれており、2060年には高齢者人口と生産年齢人口がほぼ等しくなることが予測されている。

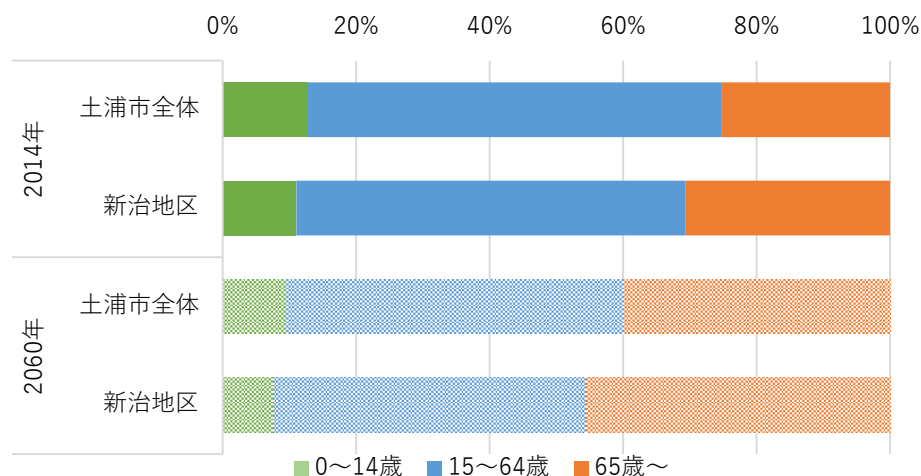


図 41：年齢階層別人口割合（データ出典：国勢調査）

【3 地区の目標・方針】

「農業を核とした新治らしい地域密着まちづくり」

1. 市民が農業に触れる機会の創出
耕作放棄地を有効活用。
農業体験を通じ地元愛着の増進。
2. 地域住民の生活利便性の向上・商業と農業との連携をはかる
6次産業化の推進。
地区内で生活が完結するようにさ
んふれ新治店付近を拠点化。
地産地消につながる。
農業の魅力向上とそれによる新規就農者の確保。
日常の移動距離が短くなり、交通弱者支援の容易化、環境負荷軽減。

3-1. 土地利用

新治地区の土地利用の現在の特徴として北部の山地を除き、水田や畑地の中に集落が点在するという状況となっている。そのため、優良な農地の保全による良好な田園環境の維持と、それらと調和する集落環境を確保する。また、地区の中心である藤沢地区周辺に交通結節点や市役所支所、公民館、商業施設等を併設した、新治地区拠点を整備し生活利便性の向上につなげる。

3-2. 交通・道路

新治地区は古くから農業が営まれてきた地域であり、市街地が低密に広がった都市構造となっている。そのため、公共交通の効率が悪く、それに伴い利便性が低く、自動車利用が多くなっている。今後、高齢者人口の増加に伴い自動車を利用できない層が増えることが見込まれる。

交通弱者を支援するための移動手段の提供は行政として不可欠である。地区の拠点に交通結節点を設けグループタクシーと一般路線バスとの接続利便性を向上させ、総合的な公共交通の利便性を向上させる。また、既存路線バスのルートを集客施設（さんふれ新治店や公民館、さん・あびおなど）を経由するようにし、利便性の向上につなげる。また、毎時 00 分 20 分 40 分発などのようなパターンダイヤとし、利用者にとってわかりやすいダイヤにすることも求められる。

3-3. 防災・防犯

新治地区は自然的環境に恵まれている反面、災害の危険性も高い。新治地区北部には山があるため土砂災害の危険性、南部には桜川が流れているため豪雨時などにおいて浸水の危険性がある。ハード面での対策にも限界があるため、ソフト面での対策が重要となる。アプリとハザードマップとの連携による対策や、グループタクシーなどを通じて地域コミュニティの強化を図ることによる普段から関心を持てるようにするほか、いざというときにはお互いに助け合って避難できるような体制を確保する。

また、現状新治地区内の集落では人が歩いていない地域も多いため、コミュニティを強化することによって防犯へ対応する。

3-4. 環境・景観

新治地区は筑波山麓や桜川などの自然的環境、さらに水田や畑などの景観があり、きわめて充実した環境・景観となっている。耕作放棄地活用プロジェクトの実施により水田や畑の景観の保全を図る。

3-5. 産業

新治地区における主な産業は農業となっている。しかし、生産者の高齢化や後継者不足などが深刻化しており、またそれに伴い耕作放棄地も数多く存在している。そこで、農業と商業などを融合させた 6 次産業化を推し進め、農業の活性化を促す。新規就農者を確保するために、6 次産業化により収益力を向上させ農業の魅力を増加させる。

なお、新治地区内には東筑波新治工業団地が立地しているが全区画分譲済みとなっている。

3-6. 公共施設

新治地区にはひととおりの公共施設が整備されている。特に、地区公民館は新しく整備されている。公民館近辺にはトレーニングセンターや庁舎などの公共施設が集積しているため、後で述べる主たる提案にてさらなる充実を図る。また、平成 30 年度より新治学園義務教育学校に地区内のすべての小中学校が統合されるため、廃校となる 3 つの小学校の跡地を有効活用するための策が必要となる。

【4 主たる提案】

4-1. 耕作放棄地活用プロジェクト

<提案概要>

- ・地区内に多く存在する耕作放棄地を活用するための取り組みを行う。
- ・現在、耕作放棄地や農業に関する取り組みとして、茨城県農林振興公社による「農地バンク」、土浦市や土浦市農業公社による「市民農園」、土浦農業協同組合による「ヨリアイ農場」が土浦市内にて行われている。現在それぞれ独立して別の団体が運営している各事業を、土浦市などがすべてを一括して運用できるようにする。

<期待される効果>

耕作放棄地に関係する各種事業を一体運用することにより、従来効率的な耕作放棄地の活用が見込まれる。

<提案詳細>

- ・耕作放棄地を営農できる状態に改善させ、農地バンクへの登録や市民農園、ヨリアイ農場の場として活用させる。

農地バンク

- ・土地所有者と新規就農希望者を結びつける仕組み。
- ・耕作放棄地の減少に貢献できる。

市民農園

- ・農地を持っていない市民に対して自ら農業する場を提供。
- ・自分で一からすべて栽培、収穫できる。

ヨリアイ農場(一部既存の仕組みから変更)

- ・JA 土浦が借りた耕作放棄地で市民に農作業を体験させる。
- ・耕作放棄地の有効活用ができる。
- ・受託農家に平常時の農作業を委託。委託金は通常営農した場合の収入と同額とする。
- ・市民は受託農家のもとで農業体験を実施。
- ・受託農家の生産した農作物は学校給食や直売所などで使用、販売され、農作物購入費は市の収入となる。

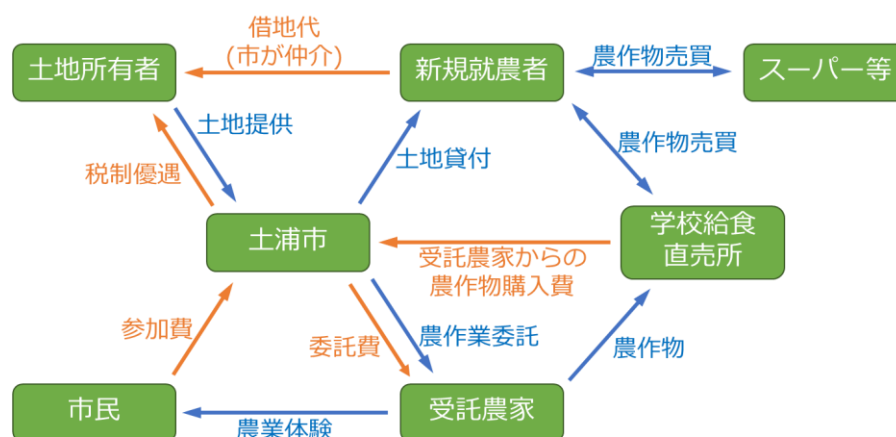


図 42：耕作放棄地活用プロジェクトの流れ、仕組み

◆活用の流れ

- ・耕作放棄地の土地所有者は土浦市に放棄地の管理を委託する
- ・土浦市は管理を受託した農地を営農できる状態に改良したうえで農地バンクに登録
- ・買い手や借り手が見つかるまでの間はヨリアイ農場や市民農園の場として活用
- ・農地バンクで買い手や借り手が見つかった場合、土地所有者との仲介役を担う

<整備収支>

支出・事務局人件費 300 万円（1 人/日×360 日）

- ・イベント運営人件費 100 万円（毎週日祝日開催として年間 60 回、各回 2 人）
- ・耕作放棄地改良費用 273 万円（546,500 円/ha×5ha）
- ・ヨリアイ農場農作業委託費（参加費、農産物売り上げでまかなう）

収入・税制調整分 1,972.5 万円/年

- ・ヨリアイ農場参加費
- ・ヨリアイ農場農産物売り上げ

4-2. 新治地区拠点整備プロジェクト

<提案概要>

・既存の各種施設が集積している新治支所周辺を生活における拠点として整備する。既存施設を有効活用できるため、新規整備費の縮減とともに既存施設の利用率向上にもつながる。また、Project-1 の拠点としての活用も期待される。

<期待される効果>

- ・地区内で日常生活が完結できるようになることで、日常生活における移動距離の短縮や相乗り可能性の上昇などによる交通弱者支援の容易化、地産地消や移動距離の短縮による環境負荷軽減、6次産業化の推進などが見込まれる。
- ・地域住民の生活の拠点を地区内に設けることにより、遠いところまで日常の買い物に行かずに済む。そのため、移動距離が短くなることで交通弱者支援が従来よりも低コストになるほか、自動車走行距離が短縮され環境負荷の軽減が見込まれる。
- ・地産地消の推進により、農作物運搬の観点からも環境負荷軽減につながる。
- ・バス停などの交通結節機能を併設することで、公共交通の利便性向上が目指せる。

<提案詳細>

- ・直売機能の強化：さんふれ新治店の拡充
 - ―農作物加工施設を併設し、農作物だけでなく加工品の販売をしやすいとする
 - ―加工品を販売する場を提供することにより、B 級品の販売や付加価値の添加が可能
- ・耕作放棄地解消プロジェクトの拠点化
 - ―農地バンクやヨリアイ農場の運営事務局、受付
- ・新治公民館との一体活用
 - ―公民館の調理実習室や和室を体験場、コミュニティスペースとして連携して活用
- ・地域住民の生活の拠点化

- 日常の買い物を済ませられるような店舗整備
- 交通結節機能を強化しグループタクシーや路線バスの活用を促す
バス、デマンド交通、自家用車、自転車、徒歩、...

<新規整備事業>

◆農産物加工施設

—形が悪い、サイズが悪いなどのB級品の販路も確保することで農業の採算性向上や魅力の向上につなげられる。

—農産物をそのまま販売するのではなく、加工することにより付加価値をつけられるようにするための施設の提供ができる。

◆テナント誘致施設

—農産物以外の日用品も販売することで、買い物利便性の向上と施設全体の魅力上昇および集客力の向上につなげる。

—日常の買い物から観光客向けの特産品まで取り扱う。

◆交通結節施設

—路線バス停留所やグループタクシーの停留所、駐輪場などからなる交通結節点を設置する。

—路線バスやグループタクシー、自家用車、自転車など様々な交通手段の乗り継ぎが容易になることで移動の利便性が改善する。

—現在国道125号線(旧道)を經由する関東鉄道バス(土浦—筑波山口・下妻駅線)を図41のように乗り入れさせ、本数の拡充と合わせ利便性を向上させる。



図43：バス路線・地区拠点の関係

<整備収支>

支出・直売施設の拡張

テナント誘致施設建設（テナント誘致施設のテナント料でまかなう）

加工場建設費 2260万円

（参考規模：阿見町道の駅基本計画、参考価格：与謝野町農産加工施設）

- ・バス停の新規整備 1700万円（参考価格：埼玉県せせらぎバスセンター）
- ・一部用地買収 6860万円（7000㎡×近隣地価 9800円/㎡）
- ・農産物加工施設運営費（施設利用料でまかなう）

収入・テナント施設の家賃収入

- ・直売所加工施設利用料

<参考：整備拠点周辺既存施設>

- ・さんふれ新治店（JA農産物直売所）
- ・新治地区公民館（和室、集会室、研修室、調理実習室、図書館分館など）

- ・土浦市保健センター新治分室
- ・土浦市役所新治庁舎
- ・新治トレーニングセンター
- ・新学校給食センター（建設予定）
- ・新治学園義務教育学校（徒歩 5 分）
- ・新治運動公園（徒歩 12 分）

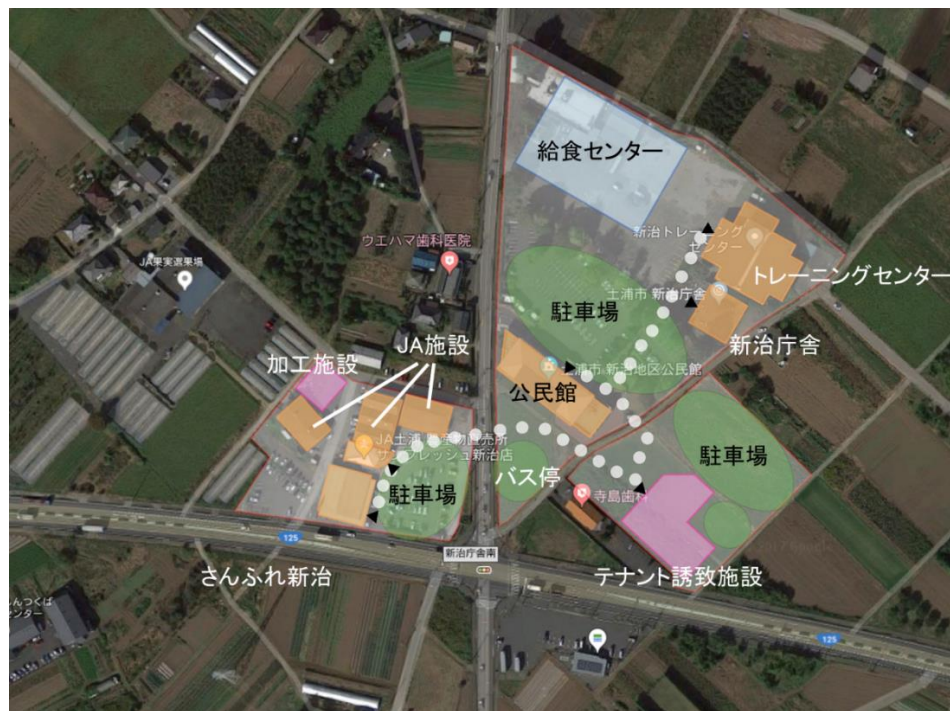


図 44：新治地区拠点の整備イメージ

4-3. 新治地区費用まとめ

年間収支：1313 万円（耕作放棄地活用プロジェクト 1313 万円）

初期費用：1 億 1093 万円

（耕作放棄地活用プロジェクト 273 万円＋新治地区拠点整備プロジェクト 1 億 820 万円）

上記より、8.5 年で初期投資を回収できることとなる。参考までに 10 年間での収益は、2037 万円の利益がでることとなる

第5章 提案を支える評価・分析

各地区の提案の収益計算をまとめる

<北部地区>

●医療関連施設誘致

収入

新規参入した研究機関、病院による固定資産税・都市計画税（5年間にわたり固定資産税・都市計画税を免除することを考慮に入れた）

10年間で 323,285,787 円（ $=64,657,157.42 \times 10/2$ ）

研究機関、病院の従業員による固定資産税・都市計画税

10年間で 939,900,000 円（ $=361,500 \times 390 \text{世帯} \times 10 \text{年}$ ）

（1世帯あたり 36.15 万円/年の市税が入る）

- ・産業立地推進室（長野県佐久市）

費用

人件費 人 2 名 600 万円 $\times 2 = 1200$ 万円/年（600 万は土浦市公務員平均給与より）

効果

企業誘致に正の影響（定性的）

- ・高速道路にかかる費用補助政策（岡山県美作市）

費用

1 社あたり 500 万円 3 年間補助をおこなう

3 社の参入があったとすると

500 万円 $\times 3 \text{年} \times 3 \text{社} = 4500$ 万円

効果

企業誘致に正の影響（定性的）

結果（10 年間）

収益＝収入－費用

＝（税制優遇）－{（産業立地推進室）＋（高速道路補助）}

＝（323,285,787＋939,900,000）－（120,000,000＋45,000,000）

＝1,098,185,787（約 11 億円）

おおつの地区の空いている分譲

<固定資産税>

7 番区画 $15,254(\text{m}^2) \times 44,220 (\text{円}/\text{m}^2) \times 1.4\% = 9,443,446.32 \text{ 円}$ （約 944 万円）

28 番区画 $41,434(\text{m}^2) \times 44,220 (\text{円}/\text{m}^2) \times 1.4\% = 25,650,960.7 \text{ 円}$

29 番区画 $29,322(\text{m}^2) \times 44,220 (\text{円}/\text{m}^2) \times 1.4\% = 18,152,663.8 \text{ 円}$

<都市計画税>

7 番区画 $15,254(\text{m}^2) \times 44,220 (\text{円}/\text{m}^2) \times 0.3\% = 2,023,595.64 \text{ 円}$

28 番区画 $41,434(\text{m}^2) \times 44,220 (\text{円}/\text{m}^2) \times 0.3\% = 5,496,634.44 \text{ 円}$

29 番区画 $29,322(\text{m}^2) \times 44,220 (\text{円}/\text{m}^2) \times 0.3\% = 3,889,856.52 \text{ 円}$

<中央地区>

●サイクルシェアの導入

- ・ cogoo を導入

費用

・ 初期投資	ステーションタグ	10,000 円	(ステーション 1 か所に 1 個ずつ)
	スマートキー	20,000 円	
	自転車	20,000 円	

一か所につき 10 台ずつ、10 か所用意すると 4,100,000 円

- ・ ランニングコスト 3,750,000 円/年

収入

利用料 1 回 200 円

利用者数 100 人 (下関の事例をもとに計算した) とすると

$200 \times 100 = 20,000$ 円/日

年間は 7,300,000 円

収益 (=収入 - 費用) より

$= 7,300,000 - 3,750,000$

$= 3,550,000$ (355 万円/年)

したがって 10 年スパンで考えると

3140 万円 (=3550 万円-410 万円) の増収となる。

●市街地における自転車レーンの確保

100m 自転車レーン等を設置費用 600,000 円

観光重点地域内の 2 車線以上の道は 3 km $\Rightarrow$ 1,800 万円の費用

●公・民・学連携プロジェクト

UDCM を参考にし面積は 250 m²と基準とする

- ・ コンクリートはがす費用 (処分費用、コンクリートガラ運搬費用、土間コンクリート取り壊し費用)

6972 円/坪 $= 2100$ 円/m²

- ・ 地価

4.5 万円/m²

- ・ 芝費用 (天然)

2000 円/m²

したがって 250 m²では

12,275,000 円

- ・ 人件費

1200 万円/年

10 スパンで考えると

1.328 億円費用がかかる

<南部地区>

●小売店誘致費用

- ・建設費の半分補助として 2000 万円/店とし 3 店舗であるため
6000 万円となる

<新治地区>

●農業を活かした地域密着まちづくり

1. 耕作放棄地活用プロジェクト

- 支出**・事務局人件費 300 万円 (1 人/日×360 日)
- ・イベント運営人件費 100 万円 (毎週日祝日開催として年間 60 回、各回 2 人)
 - ・耕作放棄地改良費用 273 万円 (546,500 円/ha×5ha)
 - ・ヨリアイ農場農作業委託費 (参加費、農産物売り上げでまかなう)
- 収入**・税制調整分 1,972.5 万円/年
- ・ヨリアイ農場参加費
 - ・ヨリアイ農場農産物売り上げ

2. 新治地区拠点整備プロジェクト

- 支出**・直売施設の拡張
- テナント誘致施設建設 (テナント誘致施設のテナント料でまかなう)
- 加工場建設費 2260 万円
- (参考規模：阿見町道の駅基本計画、参考価格：与謝野町農産加工施設)
- ・バス停の新規整備 1700 万円 (参考価格：埼玉県せせらぎバスセンター)
 - ・一部用地買収 6860 万円 (7000 m²×近隣地価 9800 円/m²)
 - ・農産物加工施設運営費 (施設利用料でまかなう)
- 収入**・テナント施設の家賃収入
- ・直売所加工施設利用料

3. 新治地区費用まとめ

年間収支：1313 万円 (耕作放棄地活用プロジェクト 1313 万円)

初期費用：1 億 1093 万円

(耕作放棄地活用プロジェクト 273 万円+新治地区拠点整備プロジェクト 1 億 820 万円)

<アプリ>

- ・費用

市民協働班の見積もり

iOS, Android 両方に対応して開発

(三か月の開発日数がかかると仮定して 40 万×3 か月×2 種類) 2,400,000 円

アカウント管理やポイント管理などのサーバ側の開発

(50 万×3 か月) 1,500,000 円

仕様変更等の手数料

(1 機能平均が 15 万×4 回として) 600,000 円
+インフラ維持費
で、合わせて約 500 万円
これを業務委託するとフリーランスに委託する場合 70~80% 掛けが必要で
500 万×1.8 900 万円
住民の気持ち班の見積もり
iOS・Android 両方に対応 800,000 円
新規で会員データを取得 1,409,600 円
メールアドレスを使ったログイン機能の搭載 850,000 円
デザイン費 595,000 円
Google マップの使用 425,000 円
カメラ機能の搭載 425,000 円
計 4,504,600 円

各地区の収支をまとめたものが以下の表である。

表 7 各地区収支表

地区名	収支
北部地区	11 億円 1071 万円
中央地区	－9678 万円
南部地区	－6000 万円
新治地区	2157 万円
アプリ費用	－450 万円
合計	9 億 7100 万円

私たちは健全な財政と十分な人口の整備のために財政健全化と住みやすさの向上で解決を行った。財政面では 10 年後の貯金残高について対策前貯金残高－51.347 億円である。そこにマスタープラン外の対策（課題班人口財政公共施設）で行った支出削減と本マスタープランの対策で行った歳入増加により健全化を図った。マスタープラン外の対策に関しては表 2 のような対策を行い合計 42.5571 億円の削減を行った。また本マスタープランの対策で行った歳入増加により表 1 のように 9.71 億円増加され対策後貯金残高＋7.218 億円となり 10 年後も財政基金をストックすることできた。

住みやすさ面では中央地区では市内のにぎわいの創出、新治地区では豊かさ・利便性の向上、南部では生活利便性の向上・多世代包括ケアにより土浦全体で住みやすさ向上をさせることができる。したがって 10 年後の次世代に対して貯金を残して、良好な住環境で受け渡しをすることができる。

表 8 課題班政策内容

プロジェクト名	削減金額
特急券控除	2億円
窓口業務のIT化	4億円
支所・出張所の小学校への移転	195万円
沿道整備税	11億円
徴税率改善	23億6476万円
マイナスシーリング実施	1億8000万円
道路ネーミングライツ	900万円
合計	42億5571万円

第6章 結論・まとめ

表 9：各地区の提案コンセプト

中央地区	にぎわいあふれるまちづくり
南部地区	次世代インフラで便利なまちづくり
北部地区	医療関連産業が集積したまちづくり
新治地区	農業を核とした地域密着まちづくり

私たちは「十分な人口」と「健全な財政」を確保するために、それぞれの地区で表 1 のようなコンセプトで提案を行い、財政健全化と住みやすさの向上によって解決をめざした。

住みやすさの面では中央地区では中心市街地のにぎわい創出、南部地区では生活利便性の向上と多世代包括ケアの充実、新治地区では豊かさや生活利便性の向上を図ることができる。これらの提案が実現されることにより、10 年後の次世代に対して、借金を負わせることなく、また良好な住環境の状態で住みやすい土浦というまちを引き継ぐことができるだろう。

財政面では歳出削減対策により 42 億 5571 万円の支出減、北部の提案を中心に歳入増加対策により 10 億 2134 万円の収入増ができた。土浦市の 10 年後の基金について、対策をしなかった場合の貯金残高が 51 億 3470 万円の赤字であるが、上記の対策をした場合 1 億 4305 万円の黒字とすることができた。しかし今回の目標達成の意味するところは問題を根本的に解決したわけではなく、基金の枯渇という大きな問題を数年先送りにしたものである。現在の財政問題には人口減少に伴う恒常的な税収の減少、そして高齢化に伴う年金、医療費などの増加による扶助費の増大が大きな原因であると考えられる。一時的に財政運営の効率化や市民協働により不足する財源を補うことができていても恒常的な財政問題の根本的な解決は人口減少や少子高齢化などの人口問題の解決が必要である。先に挙げた根本原因を解決するためには少子化対策や、高齢化対策が必要でありそのためにも比較的費用便益分析をすることが困難である住みやすさの面に重視していくことがこれから重要であるといえる。

第7章 参考文献・付録

1. 参考文献

平成27年国勢調査

平成28年度長期財政見通しと税制運営の基本的な考え方

第5回東京都市圏パーソントリップ調査

JR 東日本乗客数ランキング

平成28年度まちづくり活性化バス利用促進調査研究報告書(2005年～2006年)

土浦市地域公共交通網形成計画(2007年～2015年)

平成29年度まちづくり活性化バス利用促進調査研究報告書(2016年)

土浦市立地適正化計画

土浦市中心街地活性化基本計画

平成27年度茨城県レクリエーション調査

第十二期土浦市環境基本計画

平成28年度土浦市境白書環

国土地理院

平成27年度土浦市市民満足度調査

土浦市ふれあいネットワークプラン

土浦市地域福祉計画

社会福祉協議会 土浦市地域福祉活動計画

土浦市高齢者見守りハンドブック

農林水産省 農業センサス「都道府県別統計書－茨城県」

<http://www.maff.go.jp/j/tokei/census/afc>(最終アクセス日 2017/12/12)

唐崎卓也ら(2012),「CSAが地域に及ぼす多面的効果と定着の可能性」,農村生活研究 144号,p.25-37 2018/02/14)

農業総合研究所第52巻第4号(1998)「代替法による農業・農村の公益的機能評価」(最終アクセス日 2017/12/12)

<http://www.maff.go.jp/primaff/koho/seika/nosoken/nogyosogokenkyu/pdf/nriae1998-52-4-4.pdf>

土浦市地球温暖化防止計画

(最終アクセス日 2017/12/12)

<http://www.city.tsuchiura.lg.jp/page/page002933.html>

ソーラーパネル費用(最終アクセス日 2017/12/12)

<http://kakaku.com/taiyoukou/price.html>

手野町メガソーラー(最終アクセス日 2017/12/12)

<http://linkis.com/nikkeibp.co.jp/bifbP>

第二期土浦市環境基本計画(最終アクセス日 2017/12/14)

https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1495442456_doc_18_0.pdf

霞ヶ浦河川事務所 霞ヶ浦の水質調査データ

(最終アクセス日 2017/12/14)

<http://www.ktr.mlit.go.jp/kasumi/kasumi00145.html>

環境省 生活環境の保全に関する環境基準（湖沼）

(最終アクセス日 2017/12/14)

<http://www.env.go.jp/kijun/wt2-1-2.html>

霞ヶ浦に係る湖沼水質保全計画(第7期)

(最終アクセス日 2017/12/14)

<http://www.pref.ibaraki.jp/seikatsukankyo/kantai/kasumigaura/lake/documents/7honbun.pdf>

都市公園法運用指針（第2版）(最終アクセス日 2017/12/14)

<http://www.mlit.go.jp/crd/townscape/pdf/koen-shishin01.pdf>

土浦市地域防災計画（風水害対策計画）

http://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1363860591_doc_8_2.pdf2017/12/14)

アメダスで見た短時間強雨発生回数の長期変化について - 気象庁

<http://www.jma.go.jp/jma/kishou/info/heavyraintrend.html>2017/12/14)

建設コスト構造の分析 - 国土交通省

<http://www.mlit.go.jp/singikai/koutusin/koutu/shoiinkai/2/images/shiryou5.pdf> 2017/12/14)

東日本大震災に伴う石巻市防災集団移転促進事業補助金のあらまし

http://www.city.ishinomaki.lg.jp/cont/10185000/8809/bousyuaramasi_furo.pdf 2017/12/14)

公園施設の計画的な維持管理・更新に向けた取り組みについて

[http://www.cla.or.jp/wp-](http://www.cla.or.jp/wp-content/uploads/2014/03/f2ba5fe0d79d14daf1525eda69902db3.pdf)

[content/uploads/2014/03/f2ba5fe0d79d14daf1525eda69902db3.pdf](http://www.cla.or.jp/wp-content/uploads/2014/03/f2ba5fe0d79d14daf1525eda69902db3.pdf)2017/12/14)

静岡県 HP 交通基盤部

<http://www.pref.shizuoka.jp/kensetsu/ke-830/kouka/pi/documents/01goudou-h.pdf>

2017/12/14)

治水経済調査マニュアル - 国土交通省

http://www.mlit.go.jp/river/basic_info/seisaku_hyouka/gaiyou/hyouka/h1704/chisui.pdf

2017/12/14)

ケアローソン

(<http://www.lawson.co.jp/company/branch/healthcare/index.html> 最終閲覧 2018/02/13)

まち comi リサーチ「地域防犯」に関する意識調査 http://machicom.jp/research/report_019/

アプリ開発費見積もりシュミレーター<http://mitsumori.creators-ship.com/>

空き家対策のために実態把握調査マニュアル

<https://www.pref.chiba.lg.jp/juutaku/seisaku/akiya/documents/jittaihaakutyousamanyuaru.pdf>

Sherman and Weiburd (1995):General Deterrent Effects of Police Patrol in Crime Hot Spots: a

Randomized, Controlled Trial 625-648 [http://cebcp.org/wp-](http://cebcp.org/wp-content/onepagers/ShermanWeisburd1995.pdf)

[content/onepagers/ShermanWeisburd1995.pdf](http://cebcp.org/wp-content/onepagers/ShermanWeisburd1995.pdf)

2. 図表リスト

- 図 1：茨城県内における土浦市の位置
- 図 2 人口推移
- 図 3 推定人口推移
- 図 4 財政収支見通し
- 図 5 基金残高
- 図 6：土浦市交通分担率
- 図 7：土浦市内 JR 駅 1 日平均乗客数推移
- 図 8：きららちゃんバス年間乗客数推移
- 図 9：公共交通不便地域の状況
- 図 10：中心市街地※の商業推移
- 図 11：土浦市における年間販売額の推移
- 図 12：中心市街地の歩行者交通量推移
- 図 13 今後必要となる改修・更新費
- 図 14：土浦市の農業の現状
- 図 15：霞ヶ浦全域平均 全窒素(mg/L)
- 図 16：市民と行政が取り組むべきこと
- 図 17：環境問題に対する関心 男女別・年代別
- 図 18：土浦市地球温暖化目標
- 図 19 土浦市公害問題の推移
- 図 20：土浦市年間防災費推移
- 図 21：まちづくりファンドの新規事業応募件数
- 図 22：市民活動団体構成員の年齢層
- 図 23：一人当たり歳出対数
- 図 24：拠点と都市活動軸
- 図 25：観光・自然的環境
- 図 26：将来都市構造図
- 図 27：グループタクシーのフロー
- 図 28：グループタクシーのイメージ
- 図 29：グループタクシーのシミュレーション
- 図 30：サイクルシェアリングのポート設置箇所
- 図 31：KURANIWA の想定場所
- 図 32 KURANIWA のロゴ
- 図 33 原っぱ広場
- 図 34 原っぱ広場
- 図 35 南部地区人口推移
- 図 36 地区から都市圏への交通分担率
- 図 37 南部地区周辺コンビニ・スーパー立地状況
- 図 38 立地予定箇所

図 39 平面図

図 40：各地区から都市圏への交通分担率

図 41：年齢階層別人口割合

図 42：耕作放棄地活用プロジェクトの流れ、仕組み

図 43：バス路線・地区拠点の関係

表 1：土浦市の卸売業、小売業における商店数、従業者数、年間商品販売額の推移

表 2：土浦市の観光入込客数

表 3：農地の保全面積

表 4：土浦市と山口市との比較

表 5 農地の保全面積

表 6 環境に直接かかわる予算推移

表 7 各地区収支表

表 8 課題班政策内容

表 9：各地区の提案コンセプト

3. 付録

			北部地区		中央地区	南部地区	新治地区
人口・財政 公共施設	人口	人口流出	産業誘致による雇用創出で生産年齢人口の増加		人口流出はそんなに多くない	子育て支援による魅力向上	新規就農者の確保、農業の魅力向上による流出減
		少子高齢化	産業誘致による雇用創出で生産年齢人口の増加		ほかと比較すれば問題なし	高齢化社会に対応する生活拠点の整備	高齢化社会に対応できる拠点整備
	財政	財政破綻の危機			北部により提案全体での財政危機解消		
交通・インフラ 都市構造 アセットマネジメント	公共施設	公共施設の維持管理の困難			すでに市が取り組んでいる		
	交通	自動車社会	工業やるうえで自動車は必要不可欠		自転車を使う社会への土壌作り	徒歩圏内で生活できるまちづくり	地区内拠点への集約・公共交通の利便性向上
	都市構造	土浦駅周辺の賑わいの喪失	—		自転車観光活性化/KURANIWAIによるにぎわい創出	—	—
産業振興 観光＋歴史	アセットマネジメント	インフラ維持費の持続的な確保			すでに市が取り組んでいる		
	商業	中心市街地の空洞化	—		自転車観光活性化による集客	—	—
	農業	後継者不足	レンコンは後継者に困っていない		農地が少ない	農地が少ない	農地バンクによる後継者確保
		採算性の低さ	レンコンの採算性は高い		農地が少ない	農地が少ない	6次産業化による採算性向上
	工業	さらなる成長のチャンスを探している	未分譲地を活用する提案		工業団地なし	工業団地なし	工業団地は既に全区画分譲済み
	観光	資源を活かしてきていない	観光資源があまりない		自転車の点・線的環境を補完する面的環境整備	観光資源があまりない	農業資源を活用した農業体験等の実施
環境・農業・防災	農業	新規就農者が不足している	レンコンは新規就農者に困っていない		農地が少ない	農地が少ない	農地バンクによる後継者確保
	環境	耕作放棄地が増加している	CSAの実施		農地が少ない	農地が少ない	農地バンクなど
		自然環境に対する市民の評価が低い			アプリを用いた防災マップの活用		
	防災・水害	地球温暖化			地区単位でそれぞれ環境に配慮した提案を行う		
住宅・コミュニティ まちづくり・防犯 福祉・景観	住宅	対策の大部分がハード寄り			アプリを活用したソフト面での対策		
		日常の買い物が不便な地域がある	公共交通充実によるアクセス確保		商業施設、公共交通ともに充実	徒歩圏で買い物ができるようにするコンビニ	地区内拠点における買い物環境改善
		刑法犯総数が多い	市民によるつつちバトの実施		市民によるつつちバトの実施	市民によるつつちバトの実施	刑法犯が少ない
	福祉	高齢者福祉(介護)の担い手が少ない			回覧板とアプリの連携		
	まちづくり	中心市街地までのアクセス	観光客の導入/路線バスの利便性向上		すでにおおむね公共交通が充実	観光客の導入/路線バスの利便性向上	観光客の導入/路線バスの利便性向上
	景観	水辺の景観	不法投棄への対策		不法投棄への対策	不法投棄への対策	特徴的な水辺環境なし
市民協働 入づくり・教育		手軽な活性化方法がない			アプリの活用		
		少ない協働新規事業			アプリ内機能「まちなかミッション」の活用		
		参加者属性の偏り			アプリに写真投稿機能を搭載		

凡例	主たる提案
	その他の提案 問題なし



貯金を残して 良好な住環境で
次世代へバトンタッチ