

# 課題グループ 最終発表レジュメ

班長：井上歩 班員：石渡和哉 井本隆志 岡野圭吾 島ノ江彩加 田宮圭祐 西美佳 麓国広 御手洗陽

TA：佐藤慧一 ER-RBIB RIM

## 1 背景

土浦市は、室町時代に土浦城が築城されたことが、まちのはじまりの契機となっている。江戸時代に江戸と水戸とを結ぶ水戸街道が土浦城下に通されたことにより、城下や荒川沖、中村など各所に宿場町が形成された。また、霞ヶ浦から利根川などを経由して江戸に向かう水運航路が整備され、街が発達した。土浦は合併を繰り返しているまちであり、昭和 15 年に真鍋、昭和 23 年に荒川沖と都和、昭和 29 年上大津、そして平成 18 年に新治と合併した。よって、集積地が市内に点在している都市構造となっている。

1895 年に土浦線(現常磐線)の土浦以北が開業し、その後 1918 年に筑波鉄道が開業している。しかし、モータリゼーションなどの進展により公共交通利用者が急減し、1987 年には筑波鉄道が廃線へと追い込まれている。土浦市において、人口の増加や自動車の普及により都市が拡大した歴史がある。高度経済成長期にその傾向は顕著に表れるが、現代は人口減少や財政収入の悪化が進んでいる。また、土浦市は地区によって特徴が大きく異なる。例に挙げれば、中央地区と新治地区では、人口密度も施設分布も全く異なる状況だ。特に新治は合併を繰り返して出来た地区であり、土浦駅よりもつくば方面の方が生活圏の認識としては近い市民もいた。(ヒアリングより)

以上をまとめると、土浦の街の持つ多様性とそれぞれの人口構成に対して、現状のまちづくりは合致しているのかを考えなければならない、という事が言える。本稿では、交通・都市構造・インフ

ラ&アセットマネジメントという大きく 3 つに分けて、課題を述べる。

## 2 課題・考察・分析

### 1.交通

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。

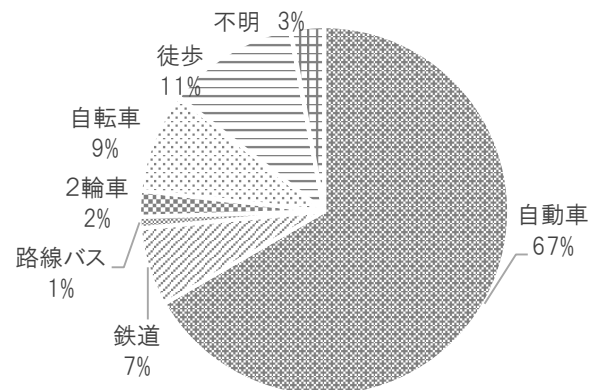


図 1：土浦市交通分担率<sup>[1]</sup>

また、公共交通利用者が年々減少傾向にある。図 2 は土浦市内の JR 各駅の 1 日平均乗客数推移を現したグラフであり、土浦駅、荒川沖駅で特に大幅に減少していることがわかる。

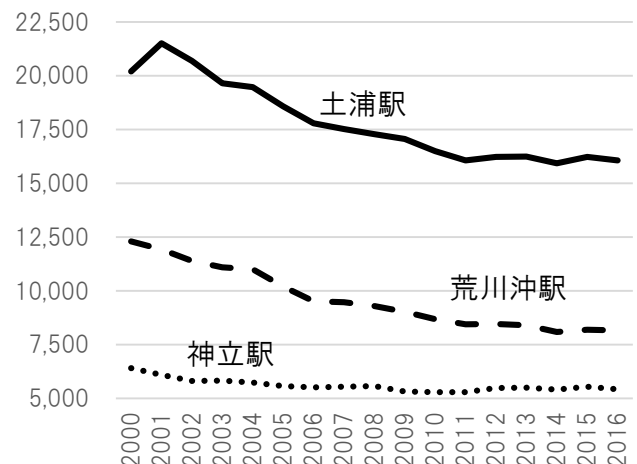


図 2：JR 駅 1 日平均乗客数推移<sup>[2]</sup>

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
- ・公共交通が不便(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。

図3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。

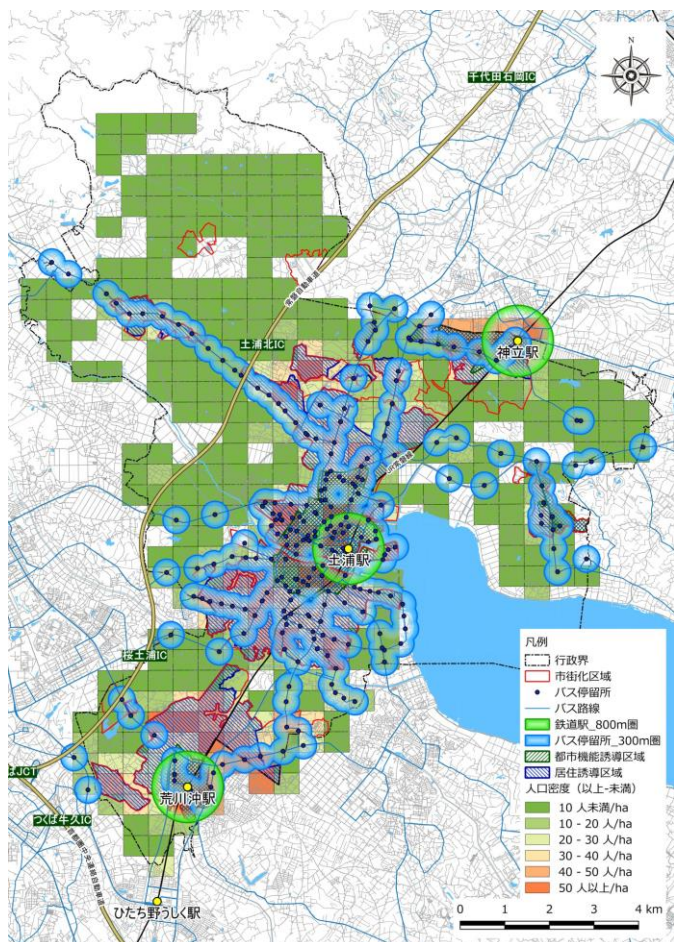


図3：公共交通不便地域の状況<sup>[3]</sup>

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と考えた。

## 2. 中心市街地

次に、土浦市の都市構造の背景について言及する。まず、江戸時代に水戸街道が開通し、荒川沖や中村などに宿場が整備された。また、霞ヶ浦から江戸湾に向かう水路が形成され、水陸の交通が発達した。それによって土浦城下や各宿場周辺で街が発展した。昭和時代に入り荒川沖や真鍋、都和などの地区が合併し、平成18年には新治村が統合された。それによって、元々の自治体の集積地がそのまま残り、現在の集積地が点在した都市構造に繋がった。

都心部と定義されている土浦駅を起点とした中心市街地の現状として、以下のことが挙げられる。

### (1) 歩行者交通量

中心市街地活性化計画によると市街地内の歩行者交通量が平成24年までは減少傾向であったが、近年は回復している。

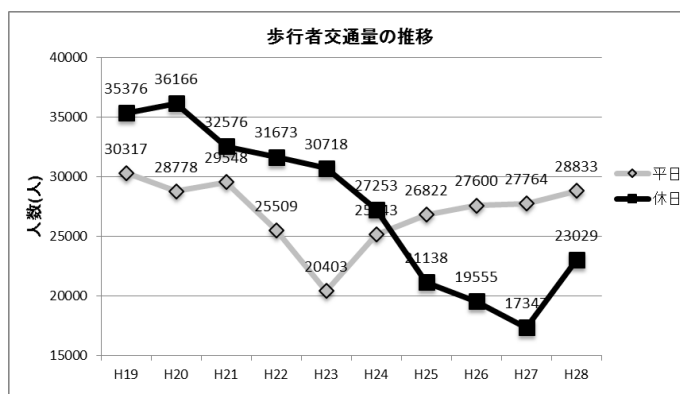


図4 中心市街地における歩行者交通量

### (2) 空き店舗の増加

市街地内の空き店舗数が年々増加しており、市街地に連続性が失われている。

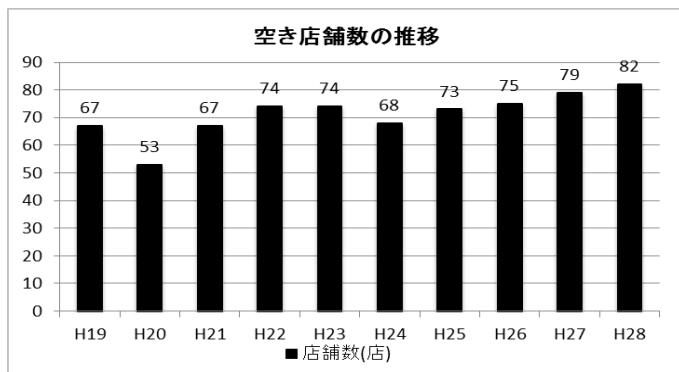


図5 中心市街地における空き店舗数

### (3) 駅前に立地する市役所や行政施設

駅前に市役所などの行政施設が立地していることによって、休館日である休日は人の往来が減少し、駅前に寂れた印象を与えている。

### (4) 市民の意識

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が満足度は低く重要度が高い結果を示した。このことから、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、「街のシンボル性の欠如による魅力度の低下、市民の誇りの喪失」が課題として考えられる。ヒアリング調査を行ったところ、「水戸-つくば間の移動の際に土浦駅を利用する」「日常の買い物を他都市でする際に土浦駅を利用する」といった意見が挙げられた。これらの意見から、中心部が交通結節点としての単なる通過点でしかないため滞留行動が起こらず、その結果市民の消費行動が停滞していると考えた。

## 3. インフラ・アセットマネジメント

次にインフラ・アセットマネジメントについて言及する。

現在土浦市においては市役所・市立図書館など都市施設の新規整備が相次いでおり、その他都市施設においても過不足なく供給されているものと考えられる。そのほか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。

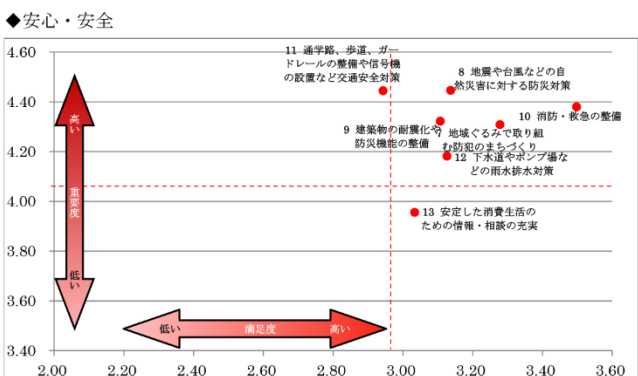
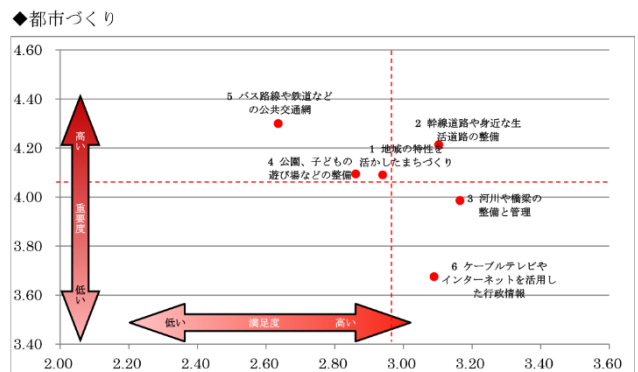


図6 インフラ項目市民満足度調査

ただし、今後に目を向けると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であろう。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。

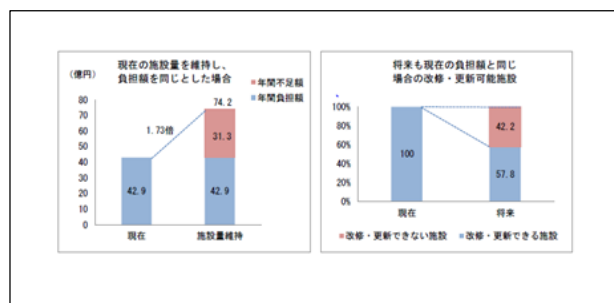


図7 都市施設維持費用概算

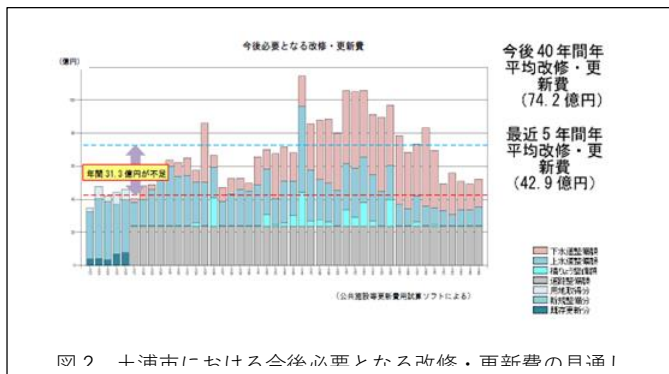


図8 今後30年のインフラ別費用

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うる。

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。

## 4 まとめ

市行政の施策は市民の生活の豊かさを目的とされるものであるはずである。従来のインフラ・交通等都市整備においては移動の円滑性やエネルギー・市民の健康などを論点とし施策がなされてきたが、昨今取り巻く人口減少や財政逼迫などの諸問題を踏まえると事業の効率性や設備・施策成果の付加価値を高めていくこと、施策のアウトソーシングを行うことが必要である。今回、挙げた課題については、行政のみならず市民の意識に起因するものが多くある。一方でインフラ維持費の課題等に関しては行政が積極的に解決を図らなければならない課題であり、市民と行政の双方が現在考えられる課題に対して積極的に向き合うことが先述のように市民の生活の豊かさに結び付くのではないだろうか。今後、より市民主導のまちづくりが謳われることが考えられる。まずは市民が現在の土浦市の課題に目を向け関心を高めてよりよいまちづくりへつながることを期待したい。

## 参考文献

- [1] 第5回東京都市圏パーソントリップ調査
- [2] JR 東日本
- [3] 土浦市公共交通網形成計画  
平成 28 年度認定中心市街地活性化基本計画 定期フォローアップ報告書  
平成 27 年度市民満足度調査報告書  
土浦市公共施設等総合管理計画  
土浦市行財政改革大綱