

2019 年度 都市計画マスタープラン実習

課題グループ 住環境班 最終レポート

班員

川又豪士、一井直人、伊藤彩公子、稲石溪太、大内咲絵、
柏原義央、柴田明日香、谷野今飛、富永創太、根本裕都

TA

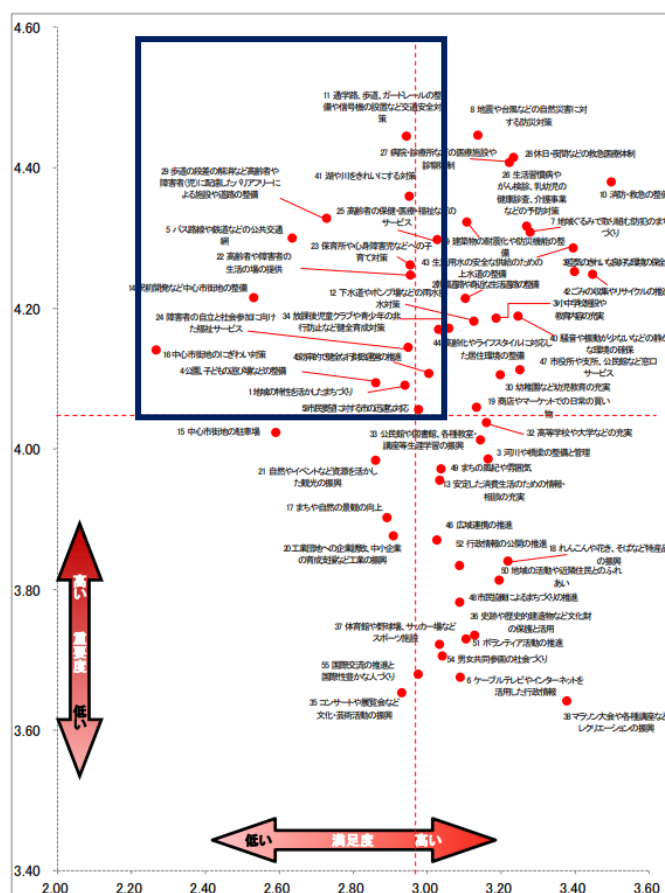
下津大輔、西美佳、蓮沼舜矢

指導教員

有田智一、石井儀光、村上暁信

1.住環境の要因を決めるにあたって背景

住環境を構成する要因を決めるにあたって、土浦市のホームページに記載されている「平成27年度市民満足度調査」の2つのグラフを参考にした。1つ目は下の図1である。



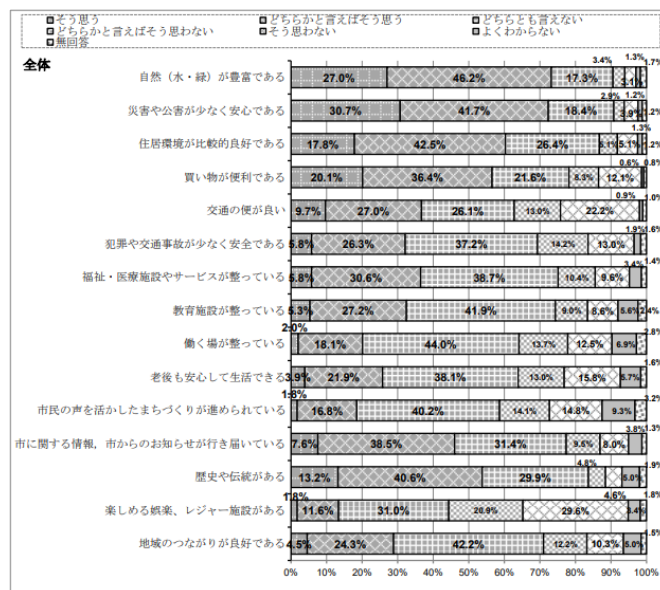
(図1)

この図は土浦市の各種施策の「現在の満足度」と「今後の重要度」をそれぞれ横軸、縦軸にとったものである。したがって、重要度が高く満足度が低い左上の範囲に含まれている項目を課題として調査対象にした。まとめると、

- ・通学路、歩道、ガードレールの整備や信号機の設置など交通安全対策
- ・歩道の段差の解消など高齢者や障害者（児）に配慮したバリアフリーによる施設や道路の整備
- ・バス路線や鉄道などの公共交通網
- ・湖や川をきれいにする対策
- ・保育所や心身障害児などへの子育て対策
- ・高齢者や障害者の生活の場の提供
- ・公園、子供の遊び場などの整備
- ・駅前開発など中心市街地の整備
- ・中心市街地のにぎわい対策
- ・地域の特性を活かしたまちづくり
- ・障害者の自立と社会参加に向けた福祉サービス

となる。

2つ目に参考したグラフは下の図2である。



(図2)

このグラフは土浦の住み心地についてどのように感じているか調査したものである。

今回は「そう思う」、「どちらかと言えばそう思う」が半分未満のものに注目した。

まとめると、

- ・交通の便が良い
- ・犯罪や交通事故が少なく安全である
- ・福祉・医療施設やサービスが整っている
- ・教育施設が整っている

○働く場が整っている

○老後も安心して生活できる

○市民の声を活かしたまちづくりが進められている

- ・市に関する情報、市からのお知らせが行き届いている

○楽しめる娯楽、レジャー施設がある

○地域のつながりが良好である

となる。(○は30%以下)

これら2つのグラフから市民の意見に沿い注目する項目を定めた。

2. 住環境の要因について

「住環境 評価方法と理論」浅見泰司書から住環境の要因を定めた。安全性・保健性・利便性・快適性の4つを住環境の要因とした。安全性は自然災害、火災等に対するもの、交通面での安全に関わるもの、保健性は衛生・公害に対するもの、利便性は交通・生活関連施設に関するもの、快適性は開放性・緑・住宅・景観に関するものである。これからそれぞれの要因に関して特筆すべき問題点について述べていくものとする。

3. 中学校区

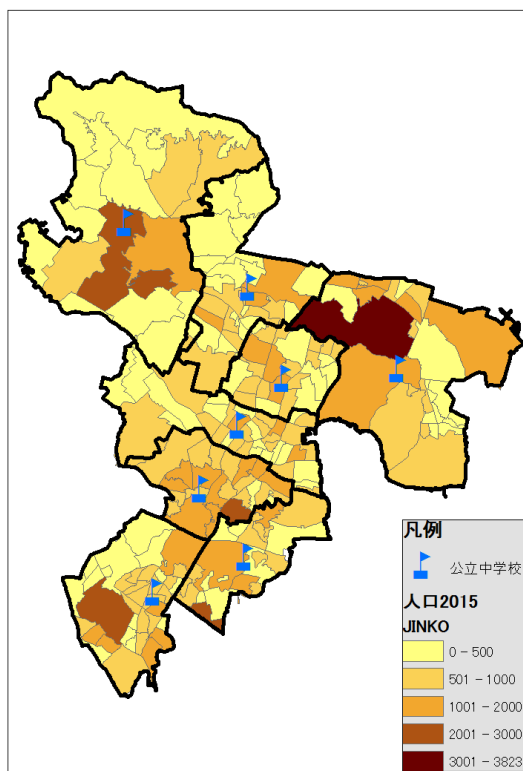
マスタープランでは、中学校区ごとに調査、それに対する政策が行われている。その中学校区の人口、特に中学校であるため、0～14歳の人口に注目して分析した。

中学校区の世帯数と人口

常住人口による 中学校区別集計	世帯数	人口	男	女
土浦第一中学校区	9,237	19,505	9,733	9,772
土浦第二中学校区	7,800	16,575	8,335	8,240
土浦第三中学校区	10,802	25,011	12,360	12,651
土浦第四中学校区	10,233	23,332	11,491	11,841
土浦第五中学校区	7,687	18,085	9,385	8,700
土浦第六中学校区	6,343	15,344	7,656	7,688
都和中学校区	5,274	12,814	6,240	6,574
新治中学校区	2,787	7,851	3,913	3,938

(図 3)

町丁目ごと全人口



(図 4)

各中学校区にまとまった人口分布があることがわかる。

中学校区ごとの年少人口と割合

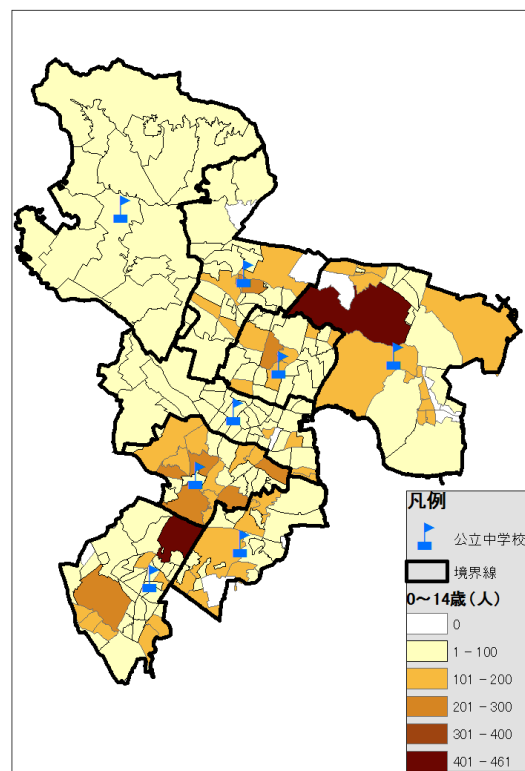
	0~14歳	全年齢人口	割合（％）
一中地区合計	2,131	19,505	10.9
二中地区合計	2,004	16,575	12.1
三中地区合計	3,130	25,011	12.5
四中地区合計	2,743	23,332	11.8
五中地区合計	2,454	18,085	13.6
六中地区合計	1,651	15,344	10.8
都和中地区合計	1,636	12,814	12.8
新治中地区合計	842	7,854	10.7
全地区合計	16,591	138,520	12.0

(図 5)

地区で年少人口の偏りがあるが、その全年齢人口に対する割合の地区の差は小さい。

マスタープランでも人口減少の地区に設定されている一中地区、六中地区、都和中地区、新治中地区では、やや低い。

町丁目ごと年少人口（GIS）



(図 6)

[一中]

町丁目が細かく数値が低くなっている。また、一中地区は、土浦駅があり、住宅地ではない。

[二中・三中・四中・都和中]

年少人口が多く分布している地域の中心に中学校が配置されている。

[五中地区]

年少人口が北西の住宅地に集中。そこからやや離れた位置に中学校がある。

〔新治中地区〕

年少人口が薄く広く分布。

地理的な中心に中学校が配置されている。

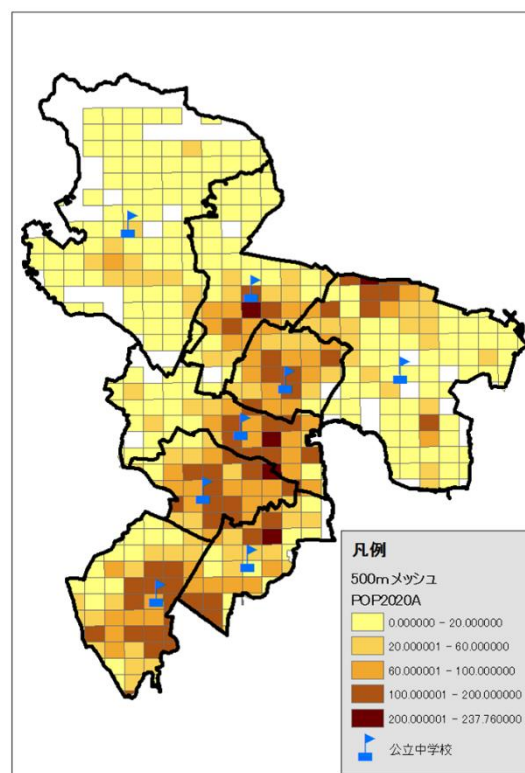
将来推定人口

国土数値情報より「500m メッシュ別将来推計人口」の情報を取得。今回使用するのは、0～14 歳の年少人口メッシュ。

2020 年から 2050 年の 10 年ごとのメッシュを取得し GIS にインポートし、分析を行った。その中で 2020 年と 2050 年のデータを抽出し、掲載。

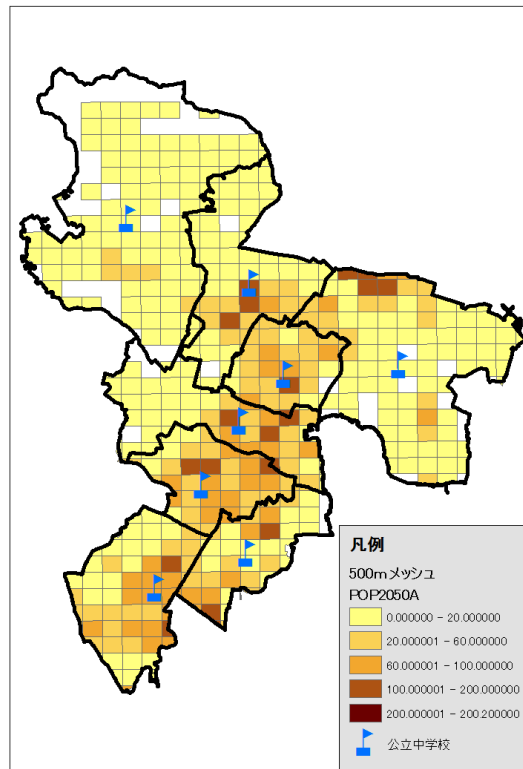
* 2010 年国勢調査に基づき、2050 年までの 500m メッシュ別の将来人口の試算

2020 年



(図 7)

2050 年



(図 8)

全体的な人口減少が推定されていることがわかる。

結論

現状、人口分布と中学校区、中学校に地理的に離れているのは、五中地区北西。

また、そのほかの地区では、人口分布の中心に中学校区が配置されており、中学校区分に再編の必要はないと考えられる。しかし、将来は、土浦市全体として人口減少が見込まれる。2018 年 3 月に新治中地区の小学校 3 校、中学校 1 校が統合し、新治学園義務教育学校という小中一貫校が開校した。今後もそのような統廃合に伴い、中学校区の再編成が必要になると考えられる。

4. 安全性に関する問題点

(1)交通安全性について

現地調査を行った際ほぼすべての地区の住宅地において道が狭い、歩道がなく危ない、見渡しが悪く危険等の問題が発見された。これから住宅地における交通安全性を論じていく。



(図 9)

図 9 は 6 中地区公民館近くの住宅地の道路を歩道の有無で塗り分けしたものである。赤線部は歩道がある道路、青線部は歩道のない道路である。これから住宅地の多くにおいて歩道がないことが見て取れる。また、歩道が整備されていない道を利用したの通過交通が可能であるという構造上の問題も分かる。



(図 10)

図 10 は 4 中地区の住宅地の道路を歩道の有無で塗り分けしたものである。赤線部は歩道がある道路、青線部は歩道のない道路である。こちらも先に述べた 6 中地区の住宅地の道路と同じ問題がみることができる。住宅地の多くにおいて歩道が整備されておらず、通過交通が可能であるという町の構造上の問題も見ることができる。この住宅地はすぐ近くに中学校があり、歩行者が多いことが予想されこの問題は交通安全上非常に大きな問題であると考えられる。



(図 11)

図 11 は 3 中地区の住宅地の道路を歩道の有無で塗り分けしたものである。赤線部は歩道がある道路、青線部は歩道のない道路である。この地区も先に述べた 2 つの例同様、住宅地の多くにおいて歩道が整備されておらず、通過交通が可能という問題が見て取れる。上の画像からわかるように 3 つの学校が集中しており、これらの問題は非常に危険であると言える。道路上に「スピード落とせ」「通学路」等の表記があったが、一方通行の道を増やし歩道を整備する等の対策を行うべきであっただろう。

これらの例だけでなく土浦市内の多くの住宅地においてこういった特徴を見ることができた。自動車普及する前から成立していた町ではあるが、交通安全性の観点からみると問題が多く、これらの問題は現在まで放置されていることが分かった。

(2)路上公共交通について

土浦市によると「公共交通はおおむね人口の約 7 割がカバーされる」とあるが裏を返せば残りの条項 3 割の地域は公共交通が不足しているということである。路上交通の種類としては「路上バス」「街づくり活性化バス・キララちゃん」「のりあいタクシー土浦」の 3 種類である。

路上交通について土浦市 HP「市政に対するご意見・ご指摘」には市民からの意見がある。

ご意見

平成28年4月4日
(20代 女性)

おおつ野の職場で働いています。職場の近くに住むことになりましたが、車を持っていないため土浦駅方面には、バスを使って（買い物など）行っています。夜遅くなるため、バスがなくなると早々に帰るという生活です。（おおつ野周辺にはお店が少ないため土浦駅周辺のお店も利用しています）また、（車がないため）実家からおおつ野まで帰るのも一苦労です。そこで、おおつ野～土浦駅間のバス本数、時間等をのばしていただけないでしょうか。

また、おおつ野地区における電灯本数の増加（夜になると帰るのが怖い）のご検討をよろしくお願いいたします。

市からの回答

平成28年4月11日
【都市計画課・生活安全課】

おおつ野方面のバス路線につきましては、土浦駅から関東鉄道グループが運行する3路線が平日片道22便、休日片道17便運行しております。土浦駅発の最終便は、平日、休日ともに、土浦駅発の19時50分発であり、20時台以降のバスは運行していません。

運行本数の変更や運行時間帯の拡大につきましては、事業者が国に届出を行い、変更するものですが、車を持たない方の移動手段の確保は、重要な課題であることから、本市といたしましては、関東鉄道グループに、バス本数の増加、運行時間帯の拡大について働きかけを行ってまいります。（都市計画課）

防犯灯の設置につきましては、本市では、市民が安心して生活できる環境づくりを推進するため、町内会等の住民自らが主体となった防犯灯の適切な設置や維持管理に対し、その経費の一部を補助するという協働事業として区域の幅が拡大に取り組んでおります。

この防犯灯の設置及び維持管理につきましては、地区における暗がりや危険箇所等に精通している町内会等にお断りしていることから、ご要望の箇所につきましては、地元町内会に直接ご相談いただき防犯灯の増設を検討して頂くこととなりますので、ご理解の程よろしくお願いいたします。（生活安全課）

路上バスに対する意見：おおつ野にバスが足りない

市の答え：市の管轄ではないので関東鉄道に呼びかける。

ご意見

平成25年7月18日
(60代 男性)

「キララちゃんバス」は、上高津地区や上高津新町、天川地区は老人が多いのに巡回していません。上高津新町から天川地区を回る路線を作っていただけると助かります。

市からの回答

平成25年8月1日
【商工観光課】

まちづくり活性化バス「キララちゃん」は、中心市街地の活性化を最大の目的に「NPO法人まちづくり活性化土浦」が事業主体となり、中心市街地とその周辺エリアを結ぶ3路線（市民会館循環、市役所循環、森ヶ浦循環）を設定し運行しているもので、市はその運行に対して支援を行っています。

また、「キララちゃんバス」は市内全域を網羅するコミュニティバスではなく、中心市街地エリアのバスという位置付けから、民間事業者による既存のバス路線を基に、コンパクトな循環路線（1周約40分程度）を設けて運行しているところです。

ご要望いただきました上高津地区・天川地区における運行エリアの拡大につきましては、既存の路線バスとして、天川方面では「土浦駅・桜ニュータウン線」（関東鉄道バス）、上高津方面では「土浦駅（土浦特別支援学校経由）つくばセンター線」（関東鉄道バス）や「土浦駅・イオン土浦線」（Jバス関東）が運行されており、運行の目的面や既存バス路線に対する影響の面からも難しい状況でございますので、ご理解をいただきますようお願い申し上げます。

「まちづくり活性化土浦」では、路線、「キララちゃんバス」の利便性向上を図るための研究を実施しておりますので、今回の提案内容について、参事事業としてご報告させていただきます。

なお、本市では路線以上の方向対象とした「のりあいタクシー」（土浦地区タクシー協同組合）が運行されておりドア・ツー・ドア（自宅から目的地）の移動が可能となりますので、こうした交通手段に活用もご検討いただければ幸いです。詳しい内容については、高瀬福祉課へお問い合わせください。

キララちゃんに対する意見：路線を郊外に伸ばしてほしい。

市の答え：事業上の都合、既存路線の阻害の可能性があるため実現可能性低い。のりあいタクシーの利用を勧める。

ご意見

平成30年1月16日

(女性)

乗り合いタクシーは利用価値が低い。病院に行くにも、サークル活動をするにも時間が合わず、利用ができない。また、利用料を計算すると、夫婦2人の場合は普通のタクシーを使ったり、バスを使ったり、買い物であればスーパーのサービス配送を頼んだほうが安くなる。免許を返納し、言われるままに入ったが、後悔しかない。他の人は、満足して利用しているのだろうか。もう少し、病院やら何やら年寄りの行動範囲や時間を考えたシステムであって欲しい。

市からの回答

平成30年1月26日

【高齢福祉課】

「のりあいタクシー土浦」は、自家用車や他の公共交通による移動手段の確保が困難な高齢者に向けたサービスとして、土浦地区タクシー協同組合が主体となって運営している事業であり、平成28年度末で会員数が1,025人、年間利用者は18,000人を超え、本市の公共交通として重要なものとなっています。

利用目的の内訳としては57%程度が医療関係となっており、多くのご高齢の皆様にご利用いただいていると認識しております。

しかしながら、事業経費上、限られた運行本数の中で、利用希望者のライフスタイルに合致しない場合や、お二人でのご利用の場合、目的地までの距離によっては、普通のタクシーより割高になることもございます。

今後も、利用案内については、十分な事業説明を心掛け、また、より多くの高齢者にとって利用価値の高いものとなるよう、事業者と連携を図っていきたいと考えておりますので、ご理解をいただきますようお願いいたします。

のりあいタクシーに対する意見：時間、お金的にも利用価値が低い。

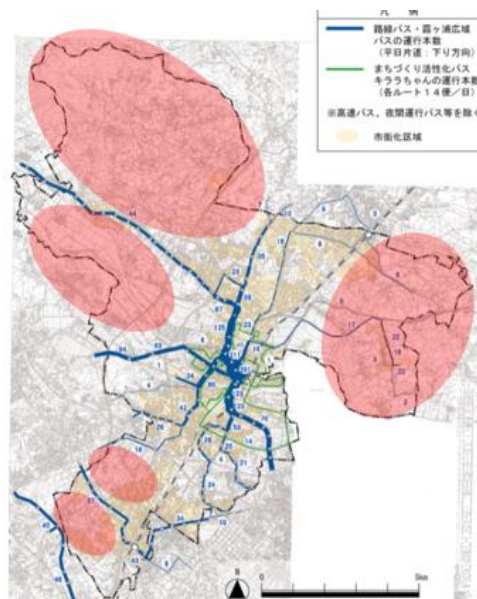
市の答え：市の管轄ではないため対応が難しい。活動には経済効果が必要。

上記のことから郊外地域の公共交通は未整備であると推測できる。



(図 12)

三中地区は土浦駅に行くために、自力でバス停→バスで荒川沖駅→常磐線で土浦駅と時間、金銭的に非常に面倒。新治、都和、五中、三中地区（左図の赤部分）では公共交通の不足は深刻であるといえるだろう。



(図 13)

(3)防犯について

H30 年の刑法犯総数は 1551 人で前年比－169 人、－ 9.8 %なのだが 1 0 0 0 人当たりの犯罪率は 11.106 で茨城県内 4 4 市町村中第 1 位である。ちなみに日本国内の平均は 6. 3 5 なので土浦市は日本屈指の「犯罪大国」であるといえるだろう。

街頭の設置についても町内化の管轄で市は補助のみ。実際に犯罪発生率の高い現地を見ても街灯がほとんどない地域もあった。町内会主体の街灯設置は未整備であるといえるだろう。

5. 保健性に関する問題点

・水辺環境について

(立地)

土浦市には、一ノ瀬川・境川・新川・天の川・上備前川、桜川、備前川、花室川、乙戸川の九つの川が流れ、市の東側は霞ヶ浦に接しているという水環境が豊かにある立地となっている。土浦市も「人と自然が共生し、暮らしつながる水郷のまちつちうら」を目標として掲げていて、霞ヶ浦を中心とした水辺環境の整備は土浦市の最重要課題の一つとなっている。

(導入)

平成 27 年度市民満足度調査の環境分野では、「湖や川をきれいにする対策」の重要度は高いが、満足度が低くなっているという調査結果が出ている。そこで私たちは、水辺環境の整備について、湖や川の水質といった面から住環境にかかわる水辺環境について調査していくことにした。

(取り組み)

土浦市の取り組みとして、直接的に水辺環境にかかわる計画としては、土浦港周辺広域交流拠点基本計画と第 7 次土浦市総合計画後期基本計画の 2 つがある。

土浦市周辺広域交流拠点基本計画は、土浦市かわまちづくり計画を策定していて、ソフト・ハード施策の両面から住民のコメントを収集している。

第 7 次土浦市総合計画後期基本計画は、霞ヶ浦総合公園をはじめ、宍塚大池や霞ヶ浦湖岸、桜川沿いなどの水気環境を活かした公園・緑地の整備や霞ヶ浦や桜川などの河川を活用し、水辺を活かしてまちづくりに結び付けるかわまちづくりを推進していくものである。

(市民の声)

水辺環境に対する市民の声は土浦かわまちづくり計画（案）パブリック・コメント実施結果より、以下の図のような結果が出ている。

ソフト施策に関する意見	水上バスの運行を検討すべき 霞ヶ浦の水質浄化の意識を高めてほしい
ハード施策、桜川・霞ヶ浦水辺整備に関する意見	水辺散策路の整備を即実施してほしい 駅からのアクセスをスムーズにして多くの方に足を運んでほしい
ハード施策、川口二丁目地区拠点整備に関する意見	ラクスマリナを拠点とした施設の整備をしてほしい 地元のPRIになるような場所にするべき 1日遊べる施設にしてほしい
その他の意見	美化意識を町全体、来訪者に周知できればいい 霞ヶ浦や桜川を生かしたまちづくりを希望している

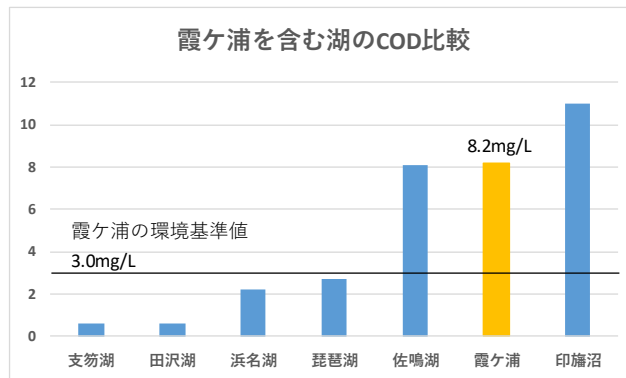
(図 14)

どの結果にも共通して言えることは、霞ヶ浦周辺を有効活用したまちづくりをしてほしいということではないだろうか。ソフト施策に関する意見では市民満足度調査と同じように水質浄化を

求める声も上がっている。

また、平成 24 年度の霞ヶ浦のイメージを聞いたアンケートでは、「大変汚れている」と「少し汚れている」という霞ヶ浦が汚いと思った人が答える回答のパーセンテージは 76%を占めている。このことから市民の希望と土浦市の施策の間にはまだギャップがあることが考えられる。

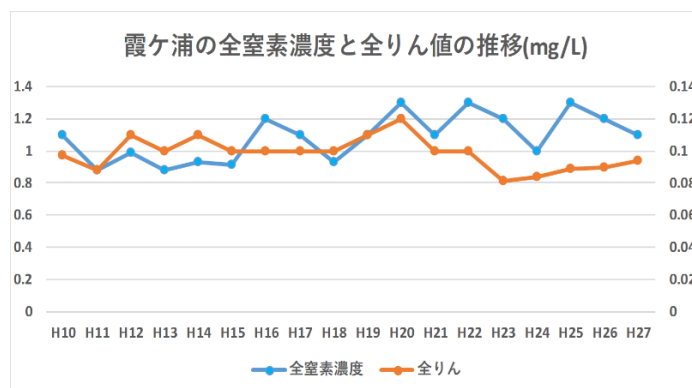
(霞ヶ浦の水質)



(図 15)

霞ヶ浦の水質は上図を見てもわかる通り、全国の著名な他の湖に対して水質が悪いことがわかる。

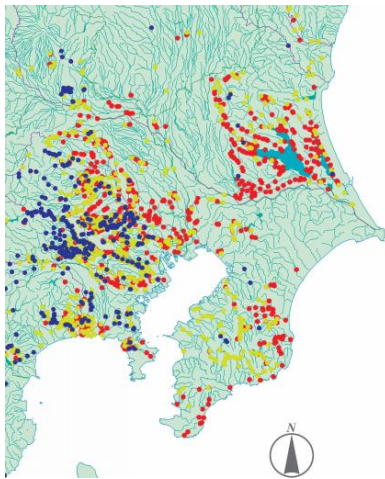
(COD とは科学的酸素要求量のことで、水質の代表的な指標のことである。) 一般的にきれいな水とされる霞ヶ浦の COD 環境基準は 3.0 mg/L なのに対して、現在霞ヶ浦は 8.2 mg/L であることからもどれほど水質が悪いかがわかる。



(図 16)

また一般的に水質の指標として扱われる全窒素濃度と全りんの量も環境基準値を大幅に超えていて、(全窒素濃度環境基準値 0.03 mg/L、全りんの環境基準値 0.4 mg/L) 平成 10 年以降ほぼ横ばいであることから、霞ヶ浦の水質は悪く、改善もされていないことがわかる。

(霞ヶ浦に流れ込む川の水質)



(図 17)

- COD 0 ~ 3mgO/L 未満
- COD 3 ~ 6mgO/L 未満
- COD 6mgO/L 以上

上図は身近な水環境の調査第 15 回による川の水質をプロットしたものである。赤い丸のほうの水質が悪いことを指しているのですが、霞ヶ浦の周辺を見ると赤い丸が多く分布していることから、霞ヶ浦に流れ込む周辺河川の水質もよくないことがわかる。

(水質汚染が住環境に与える影響)

水質汚染が住環境に与える影響として、古くは高度経済成長期だった 1970 年代以前まではイタイタイ病や水俣病、新潟水俣病などの公害などがあげられますが、現代において、水質汚染が住環境に与える影響の事例としては、主としてアオコの発生であると考えられる。

アオコの発生により引き起こされる問題としては、景観上の問題、腐敗による悪臭の問題、利水への影響など様々な影響がある。どの影響も、有効的な水辺環境の利用をすることを妨げ、住民の満足度を満たせない影響となる。近年では 2011 年にアオコが久しぶりに大量発生した。このことから、土浦の水辺環境の水質については今後も考えて行かなくてはいけない問題であることがわかる。

6. 利便性に関する問題点

・中心市街地の整備について

都市再生整備計画事業を平成 26 年度から 30 年度にかけて行っていた。この事業の大目標として、「土浦駅を中心とした集約型都市構造の実現」と掲げられ、具体的な目標として、

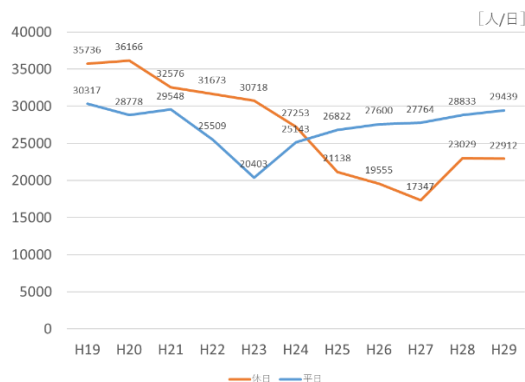
- ・ 公共公益施設を集約することによる土浦駅周辺の利便性や魅力の向上
 - ・ 土浦駅近くの霞ヶ浦などの水辺と亀城公園周辺の歴史的資源を生かした魅力のある空間の創出
 - ・ 公共交通機関の利便性・快適性を高めて利用促進することによる環境にやさしいまちづくり
- と定められていた。

土浦駅周辺市街地の取り組みとして、平成 27 年 9 月に土浦駅の目の前に土浦市庁舎の移転がされた。新庁舎には市民ラウンジや商業店舗、観光物産情報施設、大きな屋根のあるうらら広場など、市民が集う場が設けられた。

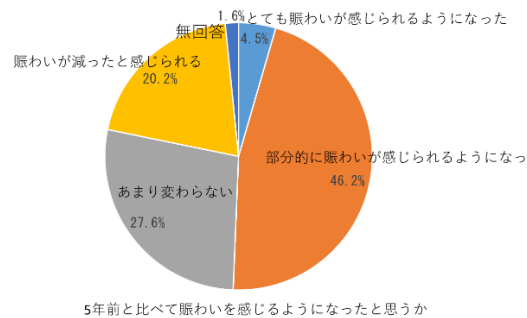
平成 29 年 11 月にはアルカス土浦がグランドオープンした。毎月さまざまなイベントを実施し

たり、集客力の高い公益施設(土浦市立図書館等)が設けられたりした。

こうした駅前の開発を通して土浦中心市街地の歩行者交通量は近年増加傾向にある。また市民の中心市街地に対する印象は5年前と比べて、「とても賑わいが感じられるようになった」「部分的に賑わいが感じられるようになった」と答えた人が半数を超えた。



中心市街地歩行者交通量の推移(図 18)



中心市街地に対する印象(図 19)

この結果を見ると土浦市街地は一見賑わっているようにも感じられる。しかし本当に賑わっているのだろうか。

土浦市中心市街地の空き家店舗数の変化を見ると平成 24 年からほぼ横ばいで、空き家が減少したとは言えない。また中心市街地の人口の推移を見ると減少傾向にあることが見てとれる。商店街および空き店舗状況を見ると、商店街(特にモール 505)や亀城公園周辺に空き店舗が特に多く点在していることが分かる。こうしたことから立地不利の商店街等の店舗解消が課題であると分かる。

駅前だけでなく主要同船から離れた場所にも賑わいを生み出していくことがこれから求められる。

現在第二次都市再生整備計画事業が平成 31～36 年にかけて行われている。この事業では「土浦中心市街地の活性化」が大目標とされ、具体的目標として、

- ・都市機能誘導、公共交通利便性向上によって、高密度な居住誘導を図り、コンパクトで持続可能なまちづくりを推進する

- ・水辺や歴史資源を活かした観光交流拠点とそれを結ぶ快適な歩行空間により、人が行き交い、賑わいの溢れる街を創造する

と定められている。

つまり土浦市の中心市街地整備は道半ばなのである。

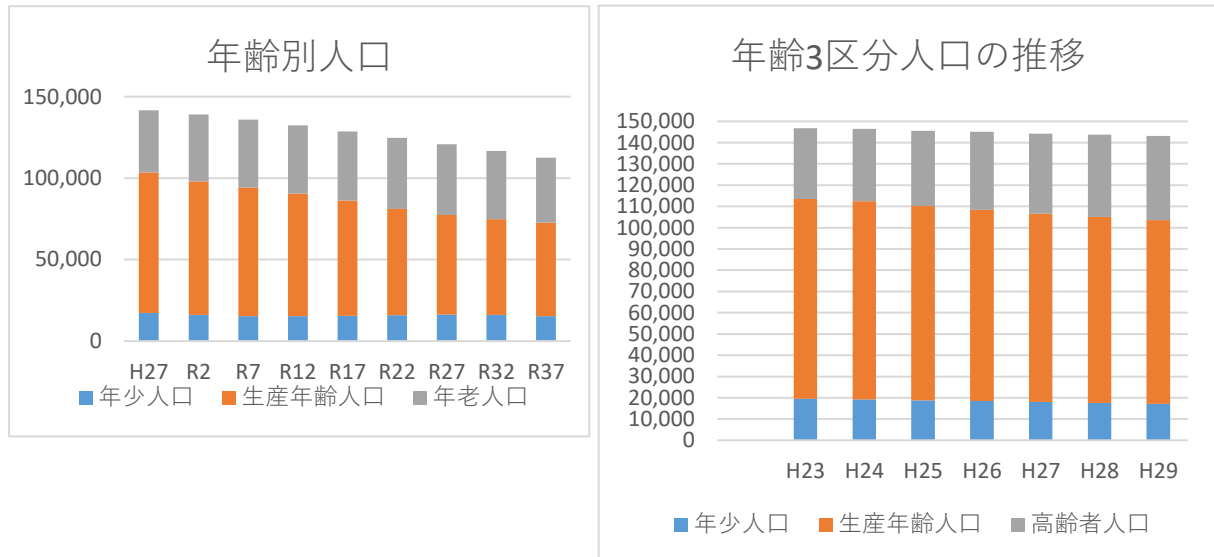
7. 快適性に関する問題点

(1)市民満足度調査の保険・福祉部門について

主に①高齢者や障害者の生活の場の提供②子育て対策③障害者に向けた福祉サービス ④高齢者や障害者に配慮したバリアフリーの整備の 4 つが市民の満足度が低く重要度が高いと認知されている。

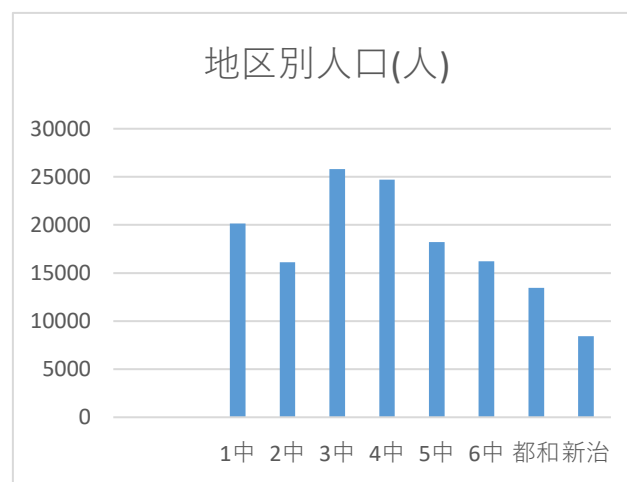
- ・土浦市の人口特性

以下の図 20 は土浦市の人口推移を年少人口(0～14 歳)、生産年齢人口(15～64 歳)、高齢者人口(65 歳～)に色分けしたものである。これを見ると土浦市全体の人口は減少傾向にあり、高齢化がみられる。また年少人口も緩やかな減少傾向にある。このことから土浦市では人口減少、少子高齢化が進んでいるとみられる。図 21 は H27 以降の 5 年ごとの人口の将来推計(土浦市まち・ひと・しごと創生人口ビジョンより)である。この推計から土浦市の人口は生産年齢人口の減少により総人口が減少傾向にある。それに伴い高齢者人口の数は大きく変わらないが、高齢化率は高まる。年少人口は減少がみられるが大きく減少することは無いと予想される。

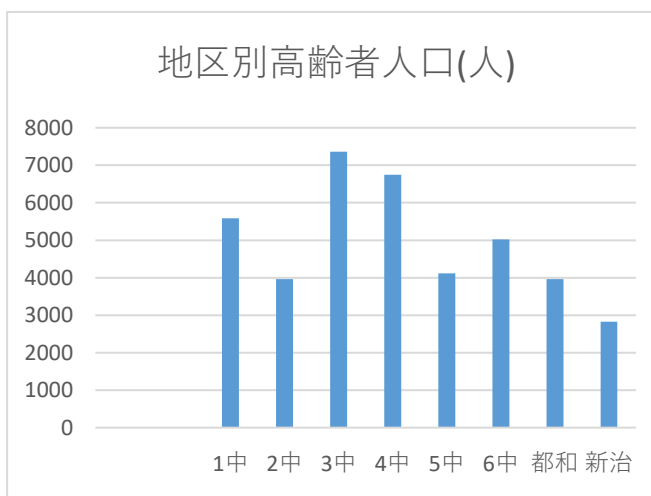
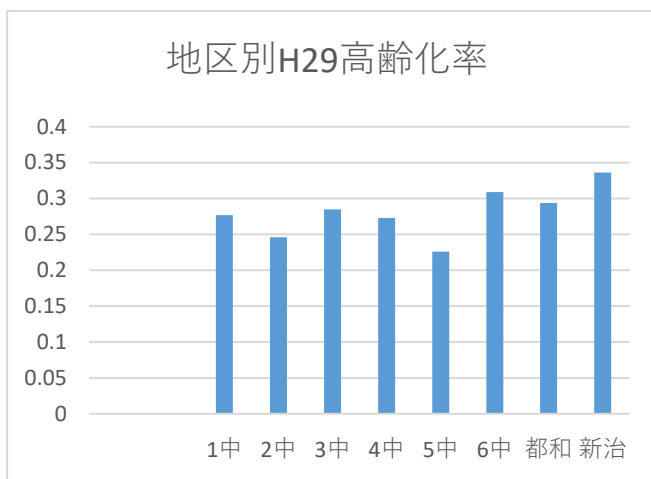


(図 20、21)

次に地区別の人口特性についてである。図 23～図 25 はそれぞれ地区別の人口、高齢化率、高齢者人口である。これから人口の多い地区で高齢者も多い傾向がみられるが、高齢化率をみるとどの地区も 20%を超え、6 中地区や新治地区では 30%を超えている。



(図 22)



(図 23、24)

・高齢者福祉の予算

高齢者福祉に関する予算を市民満足度調査の行われた H27 年から H31 年でグラフにまとめた。図 25、26 はそれぞれ老人福祉費、障害者福祉費の変動である。老人福祉費は老人福祉センター等の運営委託費などで、障害者福祉費は心身障害者福祉手当や業務委託費などに使われる。これらを見てみると障害者福祉費は増加傾向にあるが、老人福祉費は減少傾向にあることがわかる。

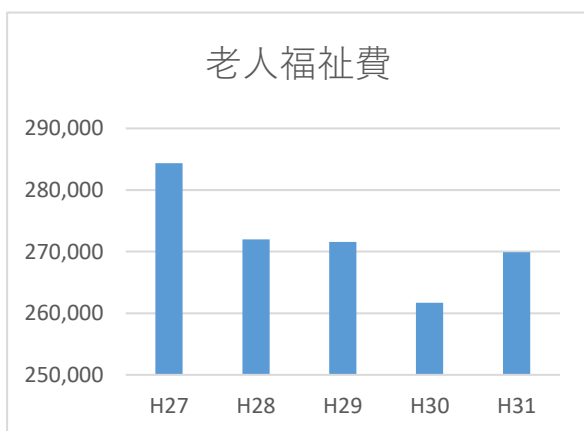


図 25

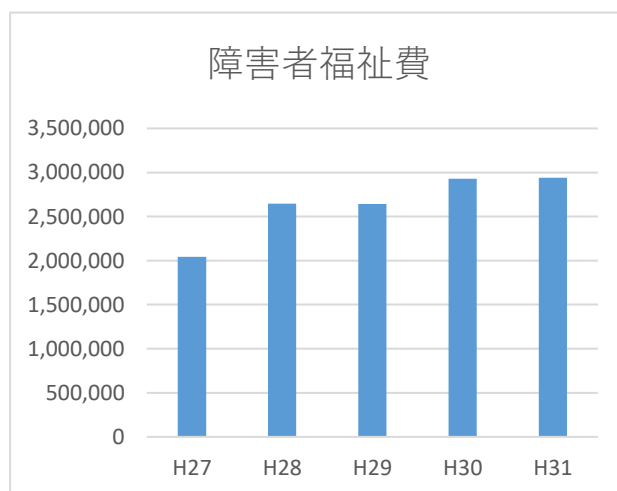
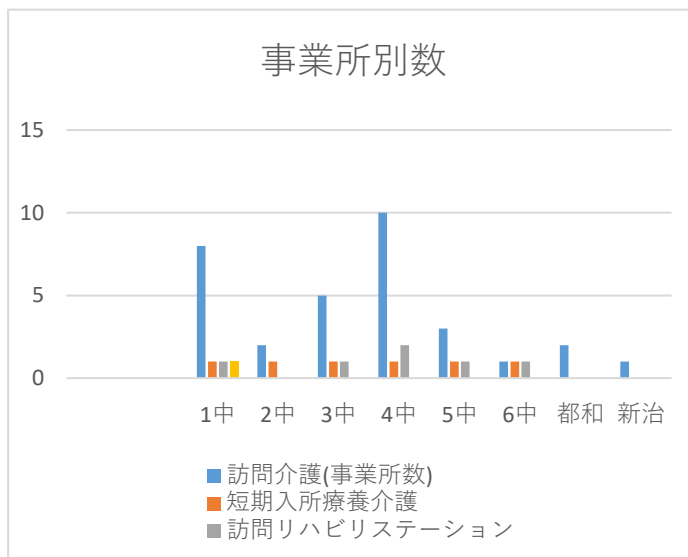


図 26

・高齢者福祉に対する意見

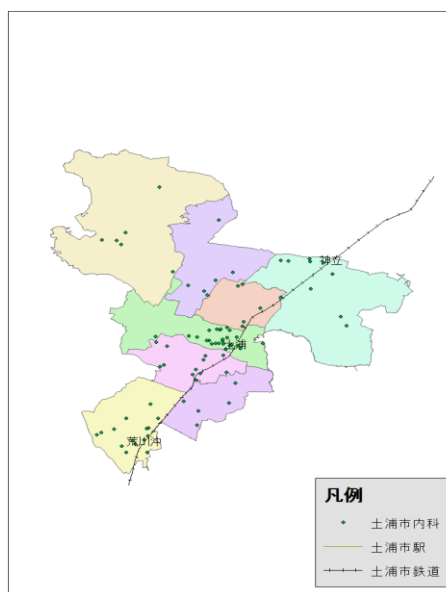
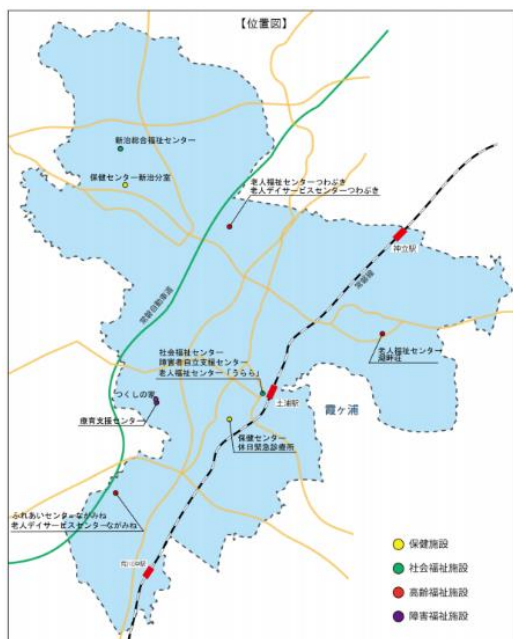
土浦ふれあいネットワークプラン 第7次土浦市福祉計画及び介護保険事業計画によると、福祉に関する事業所50か所、介護支援専門員76名に対する「不足していると感じる福祉サービスは？」という質問で1位訪問介護、2位夜間対応型訪問介護、3位は前者が訪問リハビリテーション、後者が短期入所療養介護という結果が出た。この4の施設について地区ごとに比較したのが図28である。訪問介護の事業所は地区ごとに偏りがあり、夜間対応型訪問介護に関しては1中地区にしかない。これらから必要とされている介護施設には地区によって偏りが存在することがわかる。



(図 27)

・高齢者福祉関連施設

土浦市公共施設等総合管理計画によると、築30年以上が経過した施設が2つあり、他にも築10～20年が経過している施設が多いことがわかる。また配置図(図29)を見ると土浦市に施設が点在し、アクセス面での問題があるといえる。図30は土浦市の内科医院の配置だが、市街地には多くの内科があるが新治地区や5中地区には比較的少なく、地区間での格差がみられる。



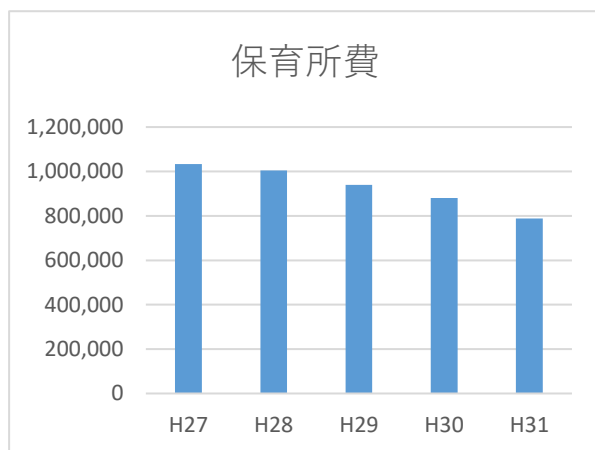
(図 28、29)

- ・ 高齢者福祉の課題

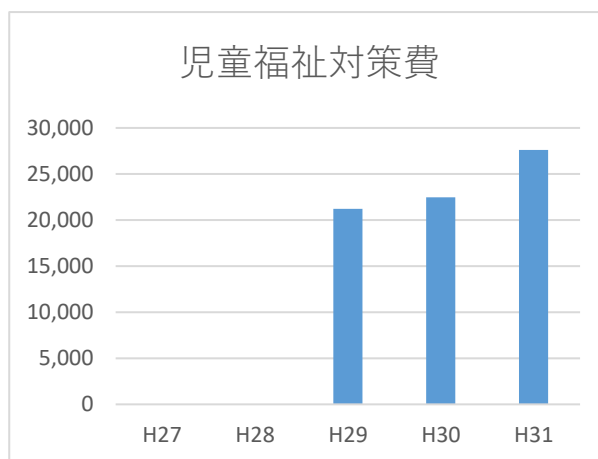
以上のことから、施設の老朽化、施設の点在によるアクセスの問題、地区ごとの施設の充実度の格差が課題としてあげられる。

- ・ 児童福祉の予算

続いて H27 年度から H31 年度の児童福祉関連の予算を比較してみた。保育所費は年々減少していることがわかる。保育所費は保育士の給料、所内の衛生・防犯管理費等に使われる。一方 H29 年から児童福祉対策費が新たに出てきた。これは子育てサロンの運営管理などの費用だが、これは増加傾向にあることわかる。



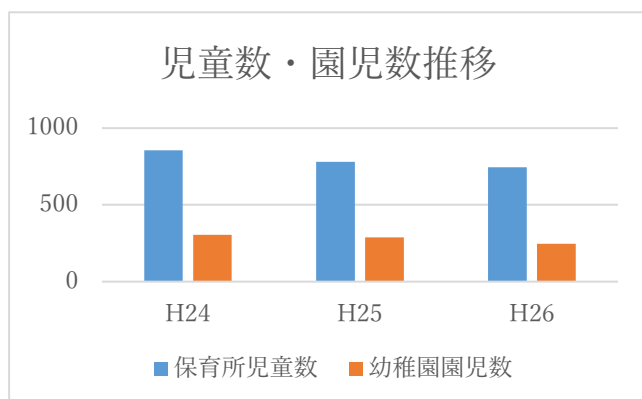
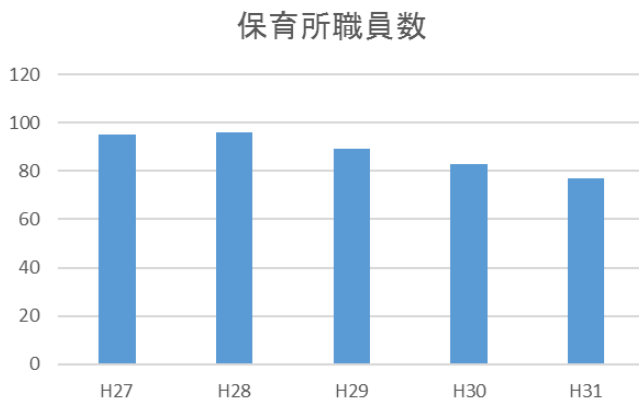
(図 30)



(図 31)

- ・ 関係者数

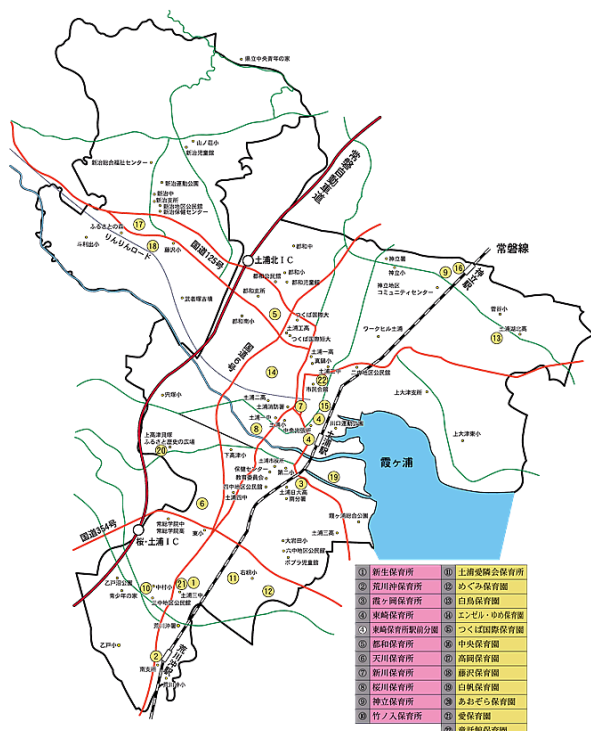
少子化の影響で保育園児童数・幼稚園園児数ともに減少していることが分かった。また保育士の数も減少していることも分かった。



(図 32、33)

・児童福祉関連施設

土浦市公共施設等総合管理計画によると、現存の児童施設の大半は築後 30 年以上経過し建物の老朽化がみられる。また土浦市 HP より児童施設の配置を見てみると、年少人口の多い土浦駅周辺に施設が集中・充実している。一方で新治地区・5 中地区などは比較的施設数が少ない。



(図 34)

・児童福祉に対する意見

土浦市マスタープランによると、主婦・働く女性グループから「土浦市独自の認定をした私的な保育所(保育家庭、グループホーム)を定着させ PR してほしい」「日本一子育てがしやすいまちにしたい」という意見がある。

・子供子育て支援制度

子供子育て支援制度は H27 年からスタートした新制度である。幼児期の学校教育・保育の総合的な提供、待機児童の解消、地域の保育支援制度等の保育の量的拡大・確保、地域の子ども子育て支援の充実を目的としている。地域の子育ての状況・ニーズを把握し 5 年間を計画期間とする「市町村子ども・子育て支援事業計画」を策定することを定めているため、土浦市でも「土浦子ども・子育て支援事業計画」の策定が進んでいる。これにより幼稚園等の職員配置の改善や、質の高い職員の確保、市にあった教育保育の場の提供などが見込まれる。

・児童福祉の課題

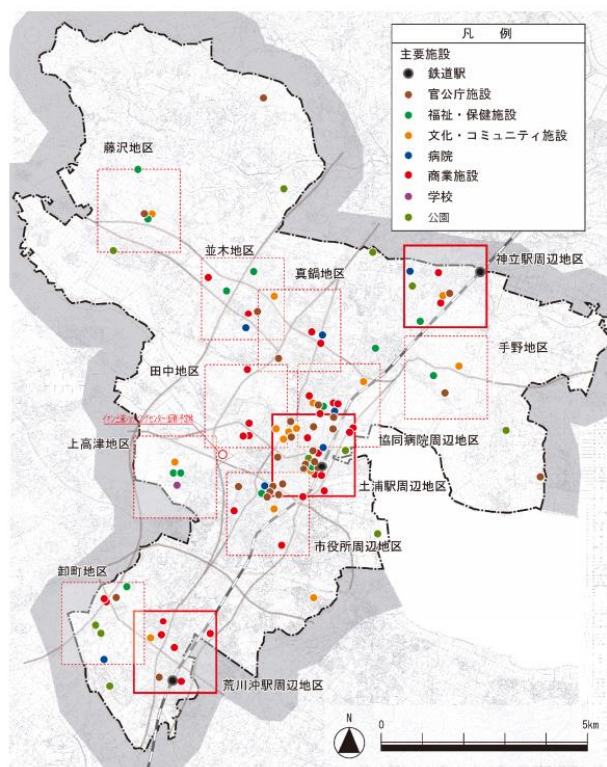
以上のことから施設の老朽化、地区ごとによる施設の充実度の格差、少子化による入園者の減少による運営管理の方法の見直し、子育てしやすい環境の整備などが課題としてあげられる。

(2)バリアフリーについて

土浦市では平成 21 年度に「土浦市バリアフリー基本構想」を策定し、その中で以下の要件を満たすバリアフリー重点整備地区を設定している。

①地区全体面積が概ね 400ha 未満

- ②生活関連施設が概ね 3 つ以上所在
 ③当該施設相互間の移動が徒歩
 ①②を満たす地区をプロットした地図を以下に示す。



(図 35)

このプロットされた地区の中で③を満たす地区は土浦駅・荒川沖駅・神立駅周辺の 3 地区であり、これらを重点整備地区に設定した。そして、3 つの重点整備地区に対して平成 22 年度に「土浦市バリアフリー特定事業計画」を策定した。

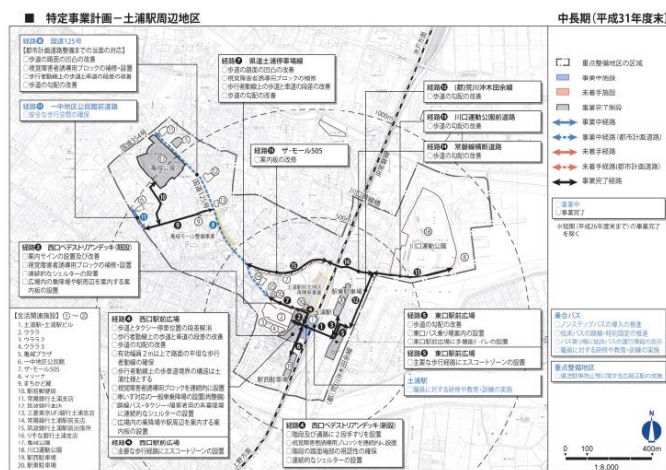
ここで、土浦市ホームページに記載されている予算書のバリアフリー関連費用の変遷を見ると、平成 29 年度から都市施設管理費の中に「都市施設バリアフリー化工事費」が追加されており、この費用によって 3 駅周辺の重点整備地区の施設のバリアフリー化を行ったと考えられる。しかし、平成 31 年度には「都市施設バリアフリー化工事費」に代わって新たに道路新設改良費の中に「バリアフリー工事費」が追加されていた。よって、施設のバリアフリー化事業はある程度完了し、新たに施設間の道路の整備が必要になったと考えられる。また、「バリアフリー特定事業進行管理委託料」が平成 27 年度から平成 28 年度にかけて 324,000 円から 346,000 円増加しており、平成 27 年度の市民満足度調査でバリアフリーが課題として挙げたからではないかと考察できる。

「土浦市バリアフリー特定事業計画」のバリアフリーまちづくりの方針は、

- ・ 高齢者、障害者を含む多くの人々が利用する施設までの駅からの経路や出入口をバリアフリー化
- ・ 安全性に配慮した歩行空間の確保

であり、歩道と車道の段差・勾配の改善や視覚障がい者誘導用ブロックの整備が事業の具体例として挙げられる。各地区について特定事業計画地図と事業の進捗状況を示す。

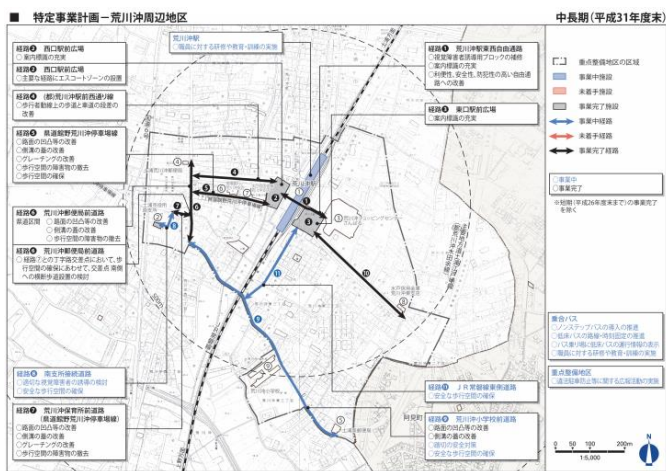
●土浦駅周辺地区



(図 36)

平成 31 年度末までに土浦駅のハード面整備事業、駅北東の歩道整備事業は完了予定である一方で、一中地区公民館前道路は歩道が未整備であり、ノンステップバスの導入等の公共交通特定事業は継続中となっている。一中地区公民館前道路については建物が密集しており歩道が未整備であるため安全な歩行空間の確保の早期発現が困難であるから、「ゾーン 30」等の安全対策を行っていく。

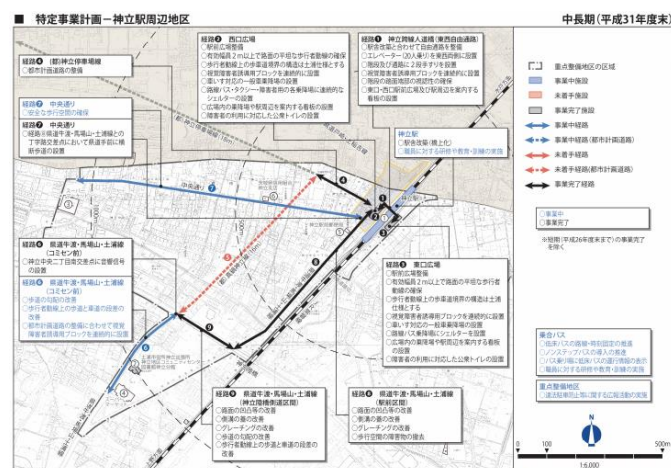
●荒川沖駅周辺地区



(図 37)

平成 31 年度末までに荒川沖駅のハード面整備事業は完了予定であるが、子どもの通学路となりうる荒川沖小学校周辺や地区内で重要視されている荒川沖駅～土浦市役所南支所を結ぶ経路が未整備である点が課題である。また、公共交通特定事業は同様に継続中となっている。

●神立駅周辺地区

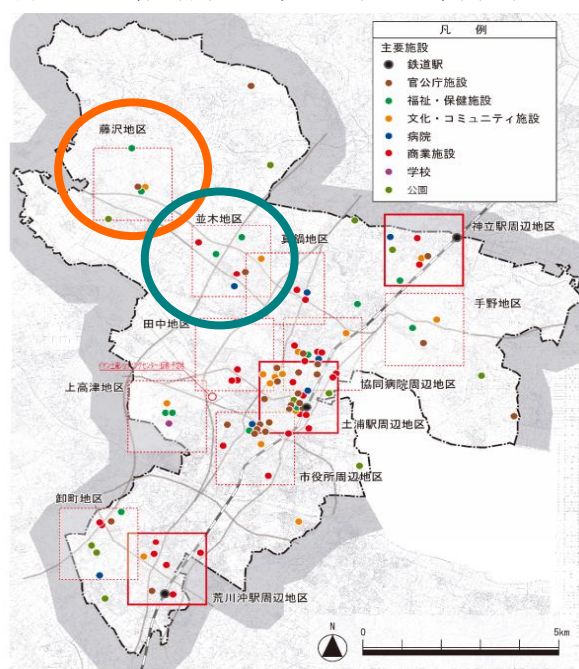


(図 38)

平成 31 年度末までに神立駅のハード面整備事業（駅舎改築も含む）、駅北東の歩道整備事業は完了予定であるが、都市計画道路の整備が未着手であったり、歩行空間の整備も十分でなかったりと課題が多い。共通して、公共交通特定事業は継続中である。

三地区共通して継続中の事業であった公共交通特定事業であるノンステップバスの導入状況について調べたところ、関東鉄道株式会社(キララちゃんバス含)、関鉄観光、JR バス関東土浦支店のノンステップバスの導入率は 76.7%と高いが、完全に導入されるまでは事業は継続していくと考えられる。

課題として、土浦駅周辺と比較して荒川沖駅・神立駅周辺は安全な歩行空間の整備が不十分であり、中学校区別の高齢化率を比較すると、土浦駅のある一中地区が 27.7%、荒川沖駅のある三中地区が **28.5%**、神立駅のある五中地区が 22.6%となっている。このように、バリアフリーを推進すべき高齢化率が高い地区での整備が後回しにされている現状が挙げられる。また、地区別の高齢化率に着目すると、新治中地区(33.6%)、六中地区(30.9%)、都和中地区(29.4%)となっている。図 3 の地図にプロットされている地区のうち、これら高齢化率が高い地区に該当するのは、藤沢地区(新治中地区)と並木地区(都和中地区)である。



(図 39)

以上より、三駅周辺以外にも高齢化率が高く、重点整備地区の要件をおおむね満たしている地区が存在し、バリアフリー化を促進すべきであるのに未だに事業化が行われていない地区があることが課題であるといえる。

また、土浦市では「土浦市バリアフリー推進協議会」を平成 30 年度に二回実施しており、委員が出席して特定事業の進捗状況やバリアフリー意見交換会、協議会を補完する仕組みについて話し合う場が設けられている。その中で取り上げられた課題は以下の通りである。

- ・車いす利用者の電車乗降のための土浦駅・神立駅整備
- ・荒川沖駅の歩道が波打っていて歩きにくい
- ・車いす利用者が一人で乗降できるように車両とホームの段差と隙間をなくしてほしい
- ・バスのバス停への正着
- ・長距離バスにおけるバリアフリー化
- ・全盲者だけでなく白杖を持った方への駅でのサポート
- ・目の不自由な方向への音響設備の有用性の確認

以上のように、市民の声とデータからバリアフリー化の課題が見えてきた。

(3)公園・運動場について

土浦市ホームページに記載されている予算書の費用の変動で、市がどのくらい力を加えているか確かめた。工事費以外は委託料や管理料が多いため大きな変動は見られなかった。したがって平成 27 年～平成 31 年の工事費の増減に注目した。

○公園費（主に亀城公園が多い）

平成 27 年度

（全体）107,644,000 円

（工事費）8,300,000 円

平成 28 年度

（全体）104,150,000 円 $\Delta 3,494,000$ 円

（工事費）9,714,000 円 1,414,000 円

平成 29 年度

（全体）96,997,000 円 $\Delta 7,153,000$ 円

（工事費）1,800,000 円 $\Delta 7,914,000$ 円

平成 30 年度

（全体）107,190,000 円 $\Delta 10,193,000$ 円

（工事費）5,200,000 円 3,400,000 円

平成 31 年度

（全体）118,642,000 円 11,452,000 円

（工事費）12,650,000 円 7,450,000 円

○霞ヶ浦総合公園整備事業費

平成 27 年度

(全体) 117,335,000 円

(工事費) 10,000,000 円

平成 28 年度

(全体) 124,665,000 円 7,330,000 円

(工事費) 7,268,000 円 △2,732,000 円

平成 29 年度

(全体) 121,546,000 円 △3,119,000 円

(工事費) 3,638,000 円 △3,630,000 円

平成 30 年度

(全体) 126,198,000 円 4,652,000 円

(工事費) 10,983,000 円 7,345,000 円

平成 31 年度

(全体) 137,588,000 円 11,390,000 円

(工事費) 21,300,000 円 10,317,000 円

工事費には遊具新設工事や園路修繕工事、園路灯 LED 化工事、テニスコート修繕工事などを含んでおり、平成 30 年度から増加傾向にある。したがって土浦市は公園や運動場の改善に力を入れていることがわかった。しかし、大規模な工事はそこまで行われていなく、大規模な大会を開催できる施設とその駐車場の不足が課題であるといえる。

【参考文献】

中心市街地の活性化を目指して ～都市機能と交流機能の集積による コンパクトなまちづくり～

http://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000704899.pdf

土浦市役所

<https://www.allied-thesis.co.jp/library/wp/wp-content/uploads/2019/06/4de581fedb40183efa8b947b91794497.pdf>

土浦シティプロモーション 意外と〇〇！つちうら

<http://www.tsuchiura-pr.jp/page/page000192.html>

まちづくり活性化土浦キララちゃんバス

<http://npo-kirara.org/event/2426.html>

いばらき文化情報ネット

<http://www.bunkajoho.pref.ibaraki.jp/event-info/6230.html>

NEWS つくば

<https://newstsuba.jp/?p=3297>

いつも NAVI

https://www.its-mo.com/detail/KNK_ZPOI-00000000000003223542/

土浦市

<https://www.city.tsuchiura.lg.jp/page/page011176.html>

土井浦氏中心市街地整備方針概要図

http://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1522281975_doc_34_2.pdf

株式会社エムズプランニング

http://m-s-planning.jp/publics/index/1/detail=1/b_id=59/r_id=39/

MECHABEY

<https://mechabey.jp/news/>

日本史事典.com <https://nihonsi-jiten.com/4dai-kougai-matome/>

土浦市 平成 31 年度の予算状況

http://www.city.tsuchiura.lg.jp/jgcms/admin74892/data/doc/1552972432_doc_5_1.pdf

身近な水環境の一斉調査 <http://www.japan-mizumap.org/> 多摩川を考える

<http://aquarius.eco.coocan.jp/tamagawa/tamagawa01.html> 平成 27 年度市民満足度調査の結果

http://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1494376016_doc_3_1.pdf

土浦市かわまちづくり計画（案）パブリック・コメント実施結果について

https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1389247464_doc_34_0.pdf

土浦市生活排水対策推進計画 ～第二期・後期計画～

https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1398304033_doc_18_0.pdf

土浦市公共施設総合管理計画

http://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1544680396_doc_3_0.pdf

土浦市ホームページ

<http://www.city.tsuchiura.lg.jp/page/dir000005.html>

国土数値情報

<http://nlftp.mlit.go.jp/ksj/>

土浦市地域公共交通活性化協議会

<https://www.city.tsuchiura.lg.jp/page/page006833.html>

土浦市 HP 市政に対するご意見・ご提案、問い合わせ

<http://www.city.tsuchiura.lg.jp/page/dir003585.html>

平成 26 年度第 2 回土浦市地域公共交通活性化協議会（平成 27 年 2 月 4 日開催）実施結果

<https://www.city.tsuchiura.lg.jp/page/page006833.html>

都市地域公共交通網形成計画

https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1510279628_doc_34_0.pdf

のりあいタクシー土浦

http://www.t-koutsu.jp/noriai_taxi/index.html

土浦市 HP 予算

<https://www.city.tsuchiura.lg.jp/page/dir002377.html>

●発表を経ての反省

- ・「市民満足度調査」からの抽出では不十分。
→市民の評価にはバイアスがある。(ex:大災害の後には防犯の要望が強くなる)
- ・住民のライフスタイルのイメージ
(ex:「土浦市全体は通過交通が多く危険」という問題が発見された場合にある地域ではトラックが通って危険、ある地域では小学校の登下校に合わせて住民が見守っているかも。それを現地で確かめる。)
- ・住環境評価の主体はあくまで住民。主観だけで決めない。
→現地に行く時間がなかった印象。より早く現地に行く段階まで実習を進める必要があった。
- ・街灯で防げる犯罪は「刑法犯総数」の一部なのでそこはきちんとする。
- ・潜在的な課題（今はまだ問題が顕在化していないもの）を見つけ出すのが重要。
- ・住民が本当に困っているところに市がアプローチしているのか住民に「聞くこと」が大事。