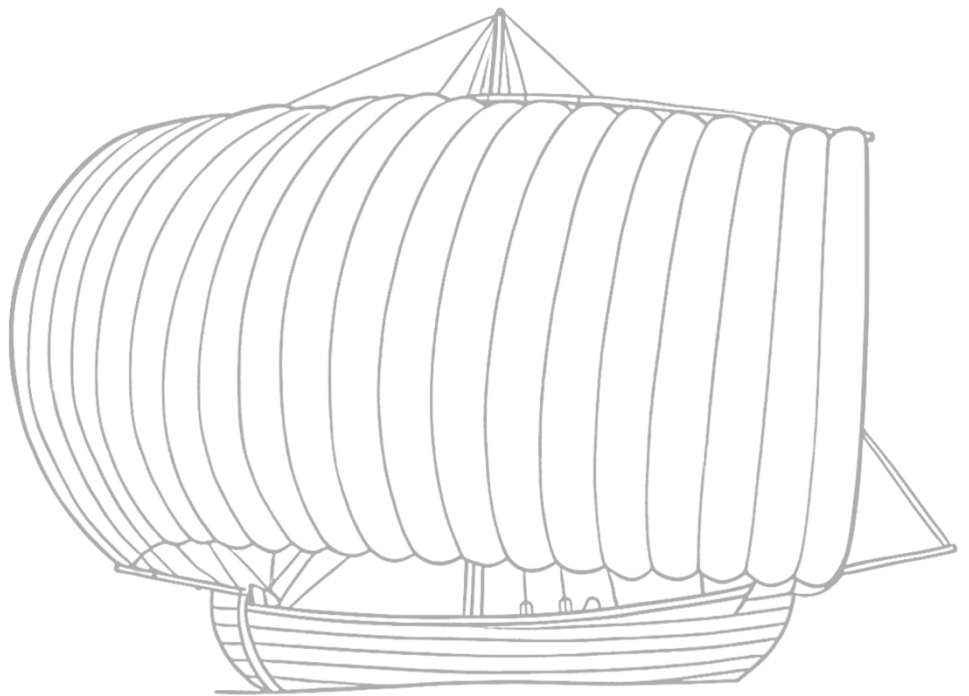


時代を 乗り越えなす 土浦

土浦市都市計画マスタープラン



筑波大学 都市計画マスタープラン演習2025 計画班G2

石倉陽和・岩渕泰知・倉田圭佑・永田圭吾・星川千夏・矢島一樹・TA矢口未於乃

1 章	土浦市の現状と課題.....	4
1	人口.....	4
2	財政.....	15
3	交通・都市構造.....	23
4	住環境.....	47
5	産業観光.....	62
6	環境.....	77
7	農業.....	85
8	防災.....	91
9	公共・インフラ施設.....	101
2 章	基本構想.....	135
1	将来都市像.....	135
2	全体構想.....	136
3	4つの目標.....	136
4	マスタープラン推進の考え方.....	138
3 章	分野別構想.....	139
1	交通.....	139
2	住環境.....	140
3	公共.....	141
4	産業.....	142
5	愛着.....	143
4 章	地区別構想.....	144
1	北部地区.....	144
2	中央地区.....	145

3 南部地区.....	146
4 新治地区.....	147
5 章 提案	148
1 道の駅・工業団地	148
2 効率化	153
3 高校生に対する愛着醸成の促進.....	158
4 企業誘致.....	162
6 章 定量評価分析	168
1 人口と財政の関係	168
2 道の駅・工業団地	169
3 効率化	175
7 章 結論	183

1章 土浦市の現状と課題

1 人口

(1) 人口推移

土浦市の総人口は図1のように推移している。2000年頃までは増加傾向を示していたが、近年は横ばいの傾向がみられる。図にはないが直近2025年10月1日時点での常住人口は141,665人となっており、社人研の2025年予測値である139,587人と比較するとやや上回っている。また、社人研の将来推計によれば将来的に人口は減少傾向であり、2050年には118,991人まで減少すると予測されている。

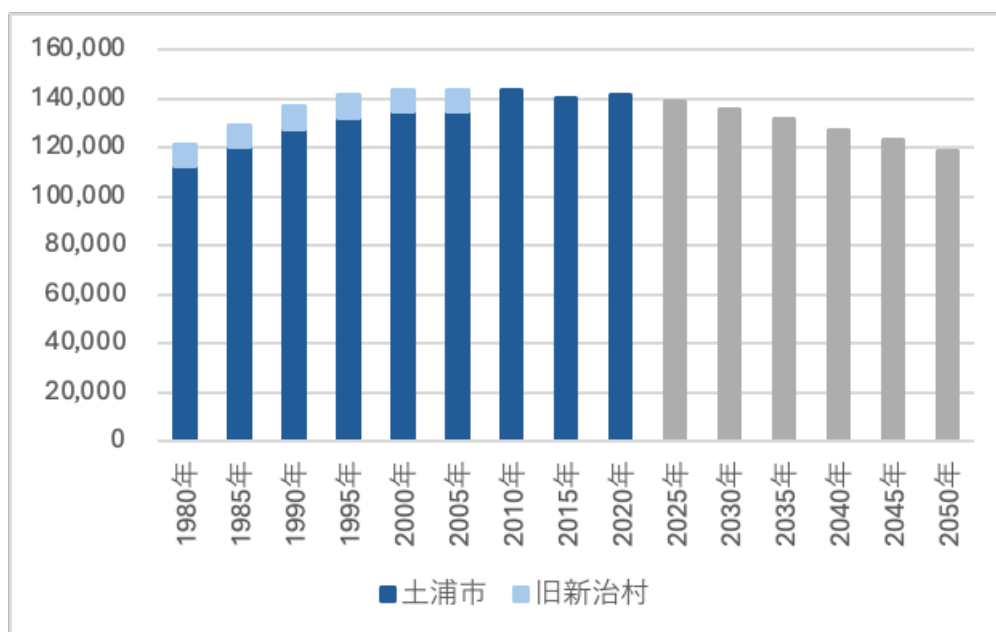


図1 土浦市の人口推移と将来推計

土浦市「土浦市地区別人口及び世帯数一覧(常住人口)」と
社人研「日本の将来人口推計 令和5(2020)年推計」より作成

図2では、三区分年齢（年少人口・生産年齢人口・老年人口）の人口構成比の推移を示した。2025年以降は社人研による予測となっている。1980年には65歳以上の老年人口が総人口に占める割合は8.21%であったが、2020年には29.5%、2050年には39.0%が高齢者になると予測されており、急速な高齢化が進行していることがわかる。一方の年少人口割合は1980年の24.7%から減少を続けており、2020年には11.2%と半減、2050年には8.22%と1980年の1/3になることが予測されており、少子化も深刻である。

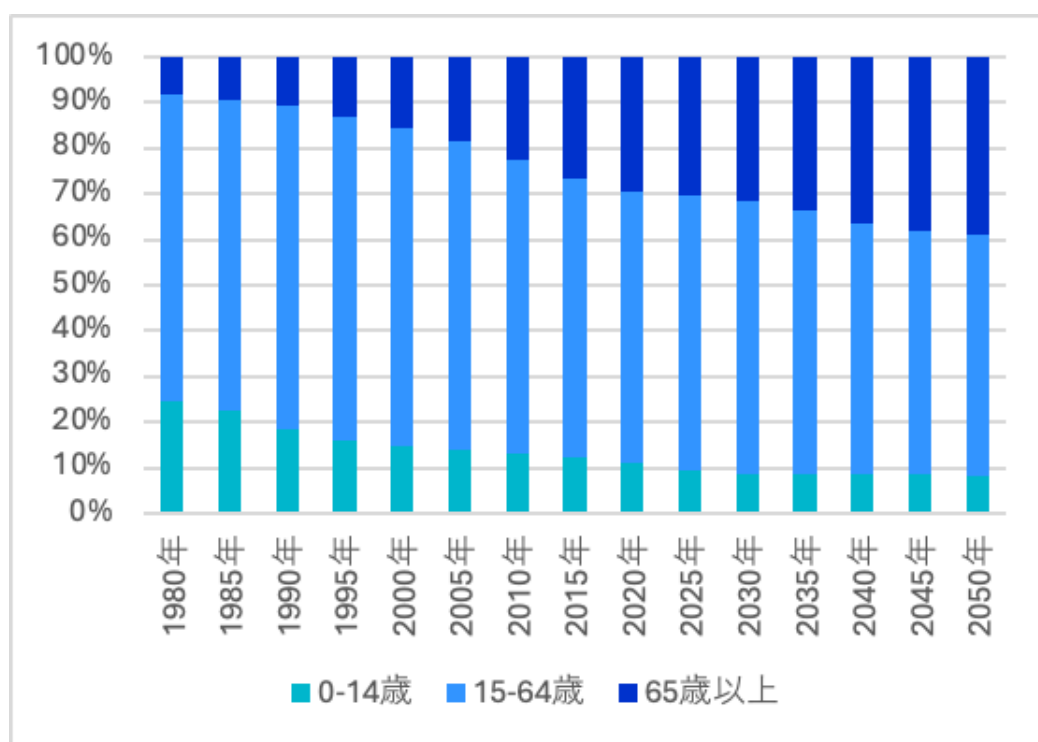


図2 三区分年齢人口構成比推移

総務局統計局「国勢調査」

社人研「日本の将来人口推計令和5(2020)年推計」より作成

(2) 世帯数

土浦市の2025年10月1日時点での世帯数は68,483世帯となっており、1世帯当たりの人数は2.07人となっている。全国平均は2024年時点で2.20人となっており、やや少ない傾向がみられる。

(3) 地区別人口分布

土浦市の人口特性について、町丁・字などの地区ごとに調査した。使用したソフトは AcrGISPro である。

1) 地区別人口密度

以下図 3 は 2020 年時点での市内の地区別の人口密度を表したものである。土浦市では、常磐線沿いの地域において人口が集中している傾向がみられ、特に荒川沖、土浦、神立の各駅周辺に人口密度が高い地区が多く存在する。一方で常磐線から離れた旧新治村地域や霞ヶ浦北岸では人口密度が低い傾向にある。市内の各駅周辺にはマンションや住宅地が多く、人口密度の増加に貢献している。

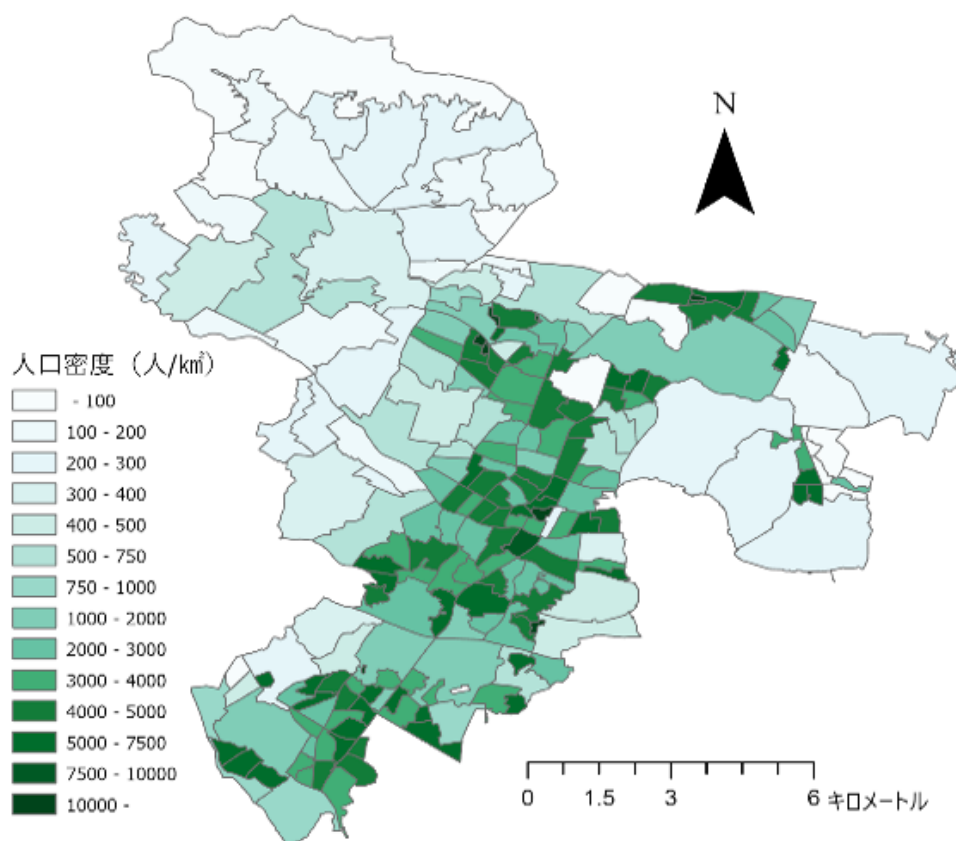


図 3 地区別人口密度

e-Stat「境界データ小地域(町丁・字等)(JGD2011)」より作成

2) 地区別高齢化率

図 4 では、2025 年時点での市内の各中学校区の高齢化率についてまとめた。人口密度と同じように、常磐線沿いの地区は比較的高齢化率が低い様子が見取れるが、旧新治村域である新治中学校区では特に高い高齢化率となっている現状がある。町丁・字別にみると、特に高齢化率の高い地区では、東中貫町で 66.67%と 3 人に 2 人が高齢者という地区もあることがわかった。

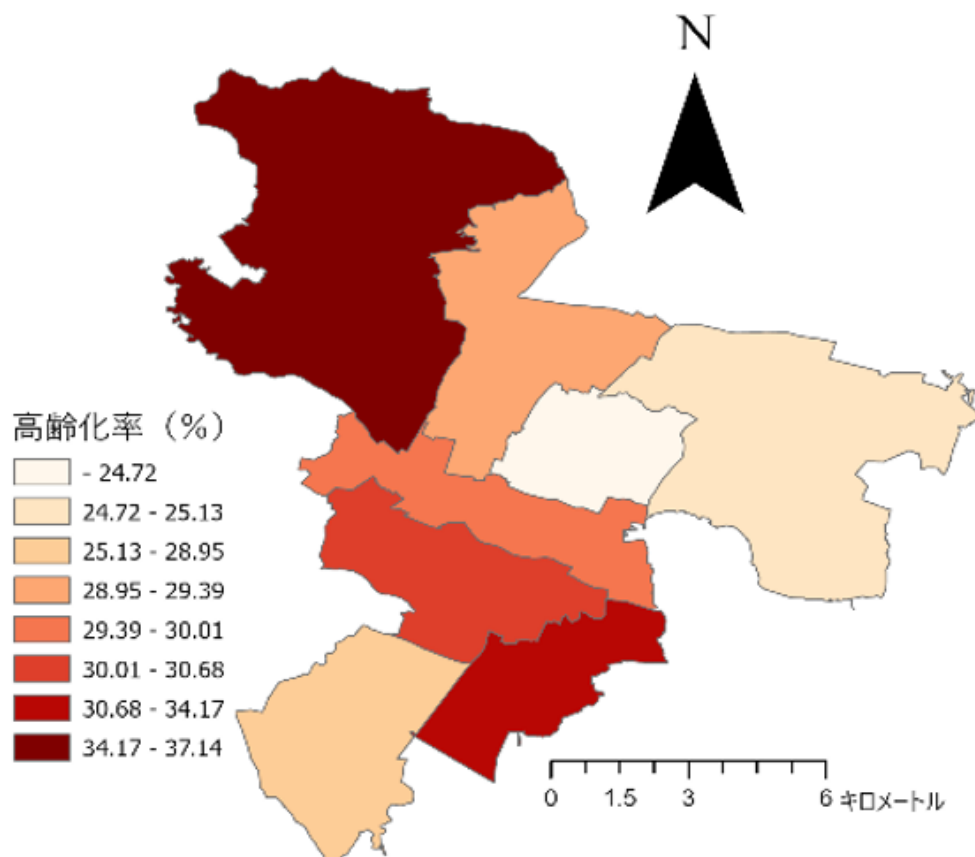


図 4 中学校区別高齢化率

土浦市「土浦市内行政区内における高齢化率」より作成

3) 地区別人口増減率と立地適正化計画

図 5 は 2015 年から 2025 年の 10 年間で人口増減率に立地適正化計画に基づく居住誘導区域を重ねたものである。先述した人口密度が低い地区や高齢化率の高い地区においては人口減少率の幅が大きくなっていることがわかる。

土浦市では 2017 年 3 月に立地適正化計画を策定している。図を見ると居住誘導区域内ではおよそ人口が微減～増加の傾向を示しているが、居住誘導区域外で大幅に人口が増加している地区がかなり広範囲にみられ、実質的にスプロール化している。このことから、居住誘導区域が効果的に機能しているとはいえない現状となっている。

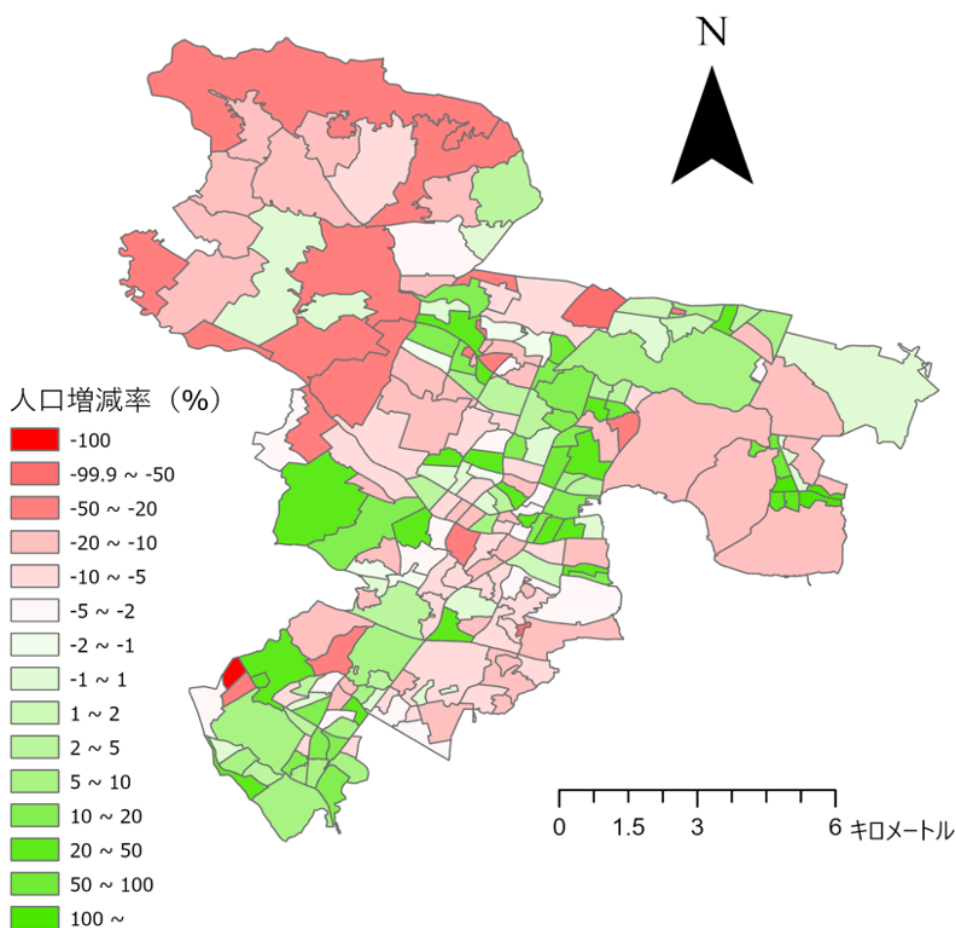


図 5 地区別人口増減率・居住誘導区域

土浦市「土浦市地区別人口及び世帯数一覧(常住人口)」

国土交通省「国土数値情報 立地適正化計画区域データ」より作成

(4) 社会動態

人口の増減のうち、社会的な要因によるものについて、短期的・長期的な変動また近年増加する外国人人口について、都市構造可視化計画や土浦市が公表している資料をもとに分析を行った。

1) 短期的な(1 日程度)社会動態

土浦市「第3期土浦市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略」によれば、2020年における昼夜間人口比率は109.1%となっており、県南で拠点的な役割を果たしていることを示している。一方で、つくば市に対しては、土浦市への流入人数よりも流出人数の方が大きいことから、つくば市も同様に高い拠点性を有している。土浦市からの通勤・通学者がつくば市に次いで多いのは東京都となっており、土浦市は東京のベッドタウンとしての機能もある。

昼間人口の分布を見ると、広く言えば常磐線沿線において昼間人口が多くなっている(図6)。その中でも特に多いのは、荒川沖、土浦、神立の常磐線の3駅周辺であるが、駅から離れたエリアであっても学校や大規模な工場があるメッシュは局所的に昼間人口が多くなっている。

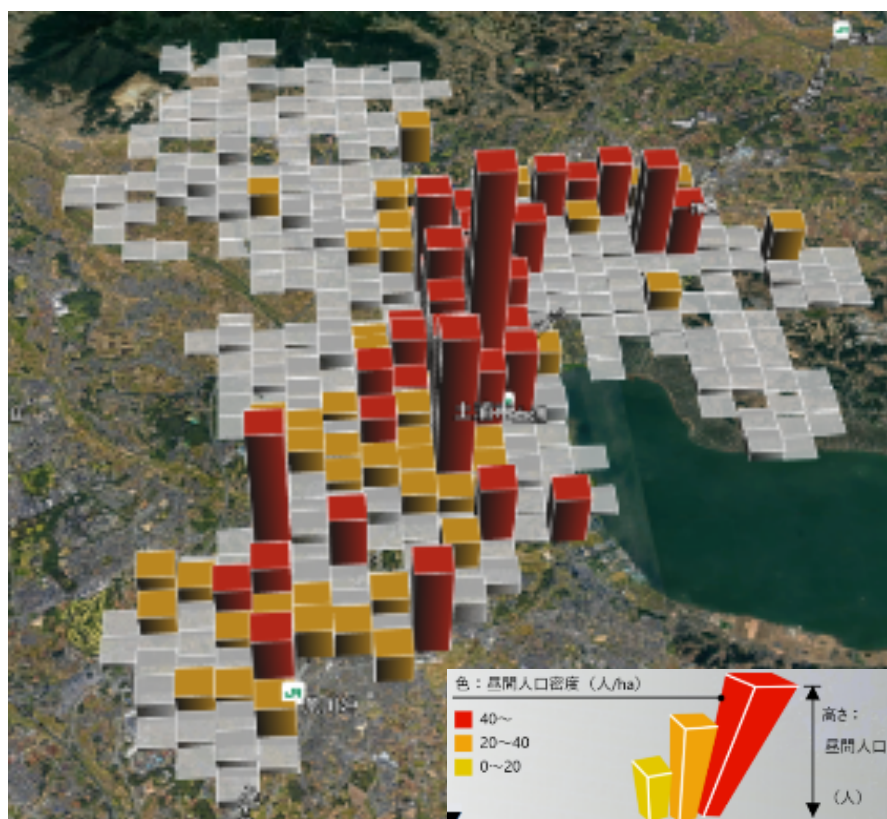


図 6 昼間人口の分布
都市構造可視化計画より作成

通学に着目すると、学生が非常に多いのも特徴的である。令和6年度の学校基本調査によると、土浦市の高等学校生徒数は7,697人であり、これは水戸市の11,992人に次ぐ茨城県内第2位の数である。土浦市に次ぐ自治体が、4,946人の日立市、4,667人の取手市であることを考えると、人口規模に比べて土浦市の学生数は非常に多いと言える。

通勤に着目し、全産業従業者数の分布を表したのが下の図である(図7)。最も従業者数が集中しているのは土浦駅西口周辺であり、通勤の観点からもこの地区が土浦市の中心となっていることが分かる。一方で、荒川沖駅周辺や神立駅周辺は、土浦駅周辺と比べて従業者数が圧倒的に少ないことも分かる。また、駅から離れた場所であっても局地的に従業者数が多い場所があるが、これはインターチェンジ周辺、大規模な工場や商業施設が立地している場所などである。

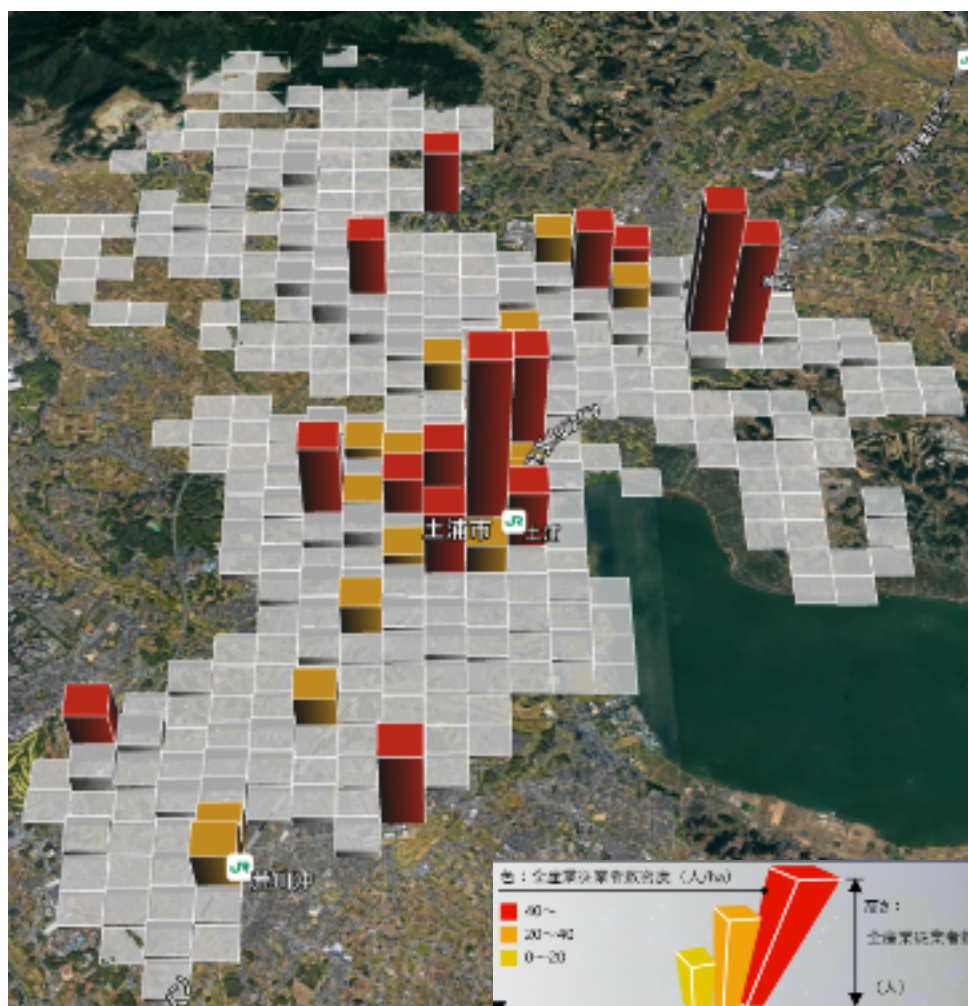


図7 全産業従業者数の分布
都市構造可視化計画より作成

2) 長期的な社会動態

土浦市の長期的な社会動態、転入・転出については、約 30 年前から社会増と社会減を繰り返していたが、近年では急速に社会増が進んでおり、2024 年には 1991 年以来の水準である 1,248 人の社会増となっている(図 8)。2000 年頃から転入数と転出数の両方が減少していたが、2020 年頃から転出数が安定している一方で、転入数は急速に増加している。このことについて、土浦市政策企画課に問い合わせたところ、以下のような要因と考えられるとの回答を得た。

- ・ マンション等、集合住宅の建設が進んでいる（特に土浦駅周辺）
- ・ 市内に複数の住宅団地が造成
- ・ 市内に高校が多いため、高校生がいる家庭が転入している
- ・ 外国人人口の増加
- ・ 保育所の充実
- ・ 移住施策の充実
- ・ 周知の効果
- ・ J R の駅が市内に 3 駅
- ・ コロナ禍以降のテレワークの浸透

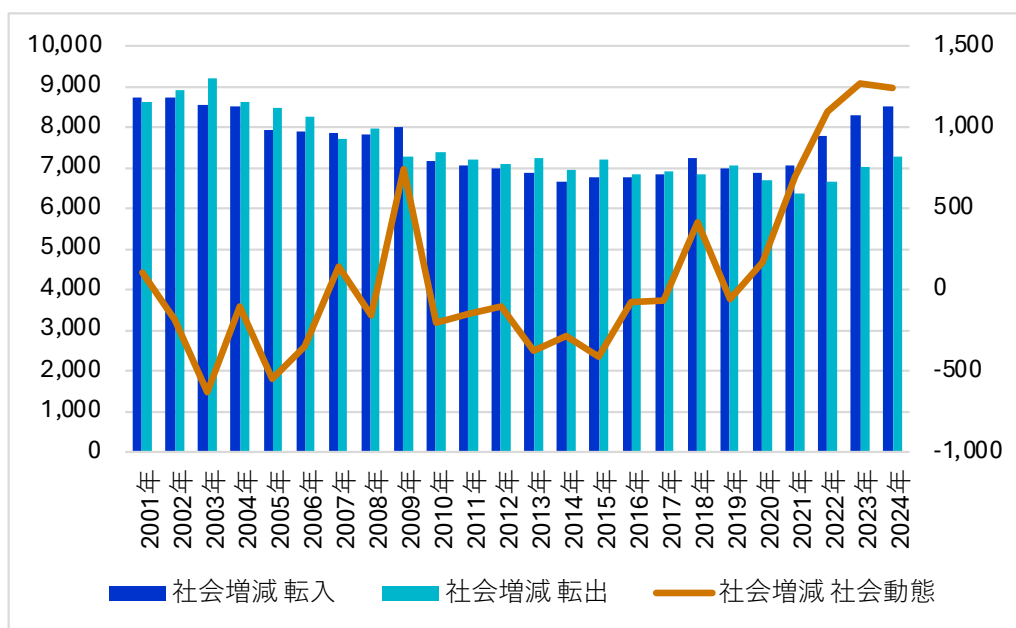


図 8 社会動態(転入・転出)の推移

茨城県「常住人口調査 市町村別の世帯数及び男女別人口」より作成

つぎに、土浦市の対茨城県内、茨城県外の長期的な社会動態を見る。対茨城県内では、直近 12 年は一貫して社会増であったが、近年はその社会増の人数がより大きくなってきている。その要因としては、長らく社会減であったつくば市と牛久市に対して、2023 年では社会増となっていることが挙げられる。このことについて、土浦市政策企画課に問い合わせたところ、推測となるとの返答であったが、

- ・牛久市・つくば市の地価の高騰
- ・土浦市の地価が相対的に安価
- ・賃貸住宅の家賃が相対的に安価
- ・住宅の充実
- ・保育所、学校等教育機関の充実

といった要因があるのではないかという回答を得た。

また、年齢 5 歳階級別の社会移動数では、20～24 歳の階級を中心として大きく社会増となっており、流入元としてはその他の自治体が多いことから、学校が多いことや県南の中心都市であることを要因として茨城県全体から広く人口が流入していることが考えられる。

対茨城県外では、2015 年までは社会減の状況が続いていたが、その後社会増に転じ、2023 年では 788 人の社会増となっている。その要因としては、大きく社会減であった東京圏に対して、近年では社会増となっていることが挙げられる。

年齢 5 歳階級別の社会移動数を見ると、39 歳以下の若い世代は東京圏に対して大きく社会減であるが、40 歳以上の世代では社会増となっており、その結果として全体的には東京圏に対して社会増となっている。40 歳以上の世代において、東京圏に対して転入超過となっている理由としては、出産・育児などを終えて土浦市に U ターン・I ターンする人が多いからであると考えられる。

3) 外国人人口

土浦市の外国人人口は 2015 年まで 3,500 人前後で安定していたが、その後増加し 2024 年には 5,730 人となっている。特に大きく増加したのはベトナム人であり、2015 年には非常に少なかったが、2024 年には 1,000 人を超えている。

(5) 自然動態

1) 自然動態推移

土浦市の自然動態は、1990年には652人の自然増であったが、2008年以降自然減に転じ、2024年には1,290人の自然減となっている(図9)。これほどまでに急速な自然減が進んでいる要因としては、死亡数はほぼ一定のペースで増加しているのに対し、2000年頃まで安定していた出生数が減少し続けていることが挙げられる。

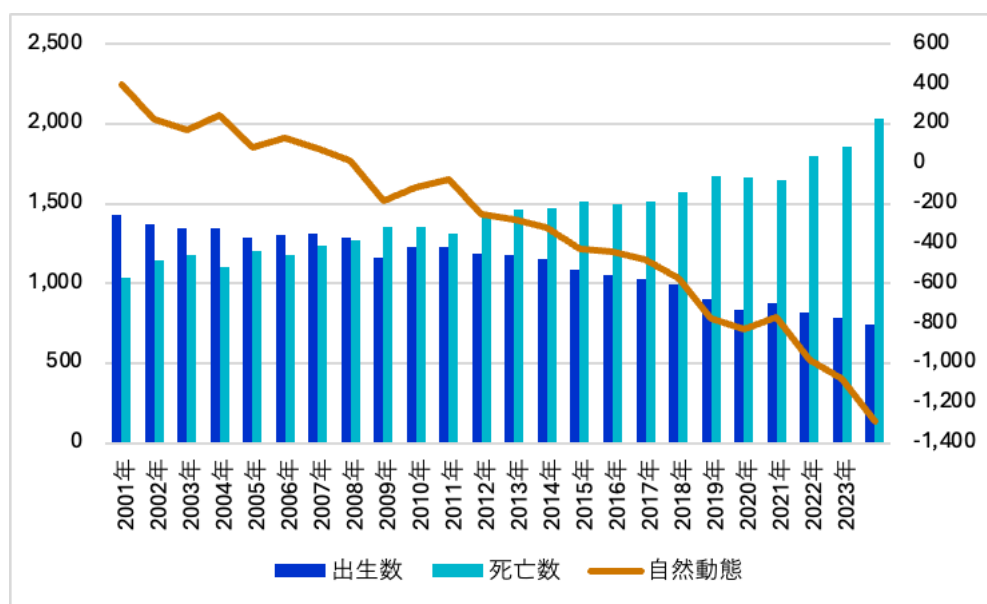


図9 自然動態の推移

茨城県「常住人口調査 市町村別の世帯数及び男女別人口」より作成

2) 出生

出生率の増加が重要とする中で土浦市の2023年の合計特殊出生率は1.04であり全国平均の1.2、茨城県平均の1.22と比べても低くなっている。

3) 婚姻

出生率は低迷する一方で、土浦市の2023年の人口1,000人当たりの婚姻率は4.6となっており、茨城県平均の3.4と比べると高い。これらのことから、土浦市には結婚しても子供を持たない選択をする夫婦や、何らかの要因により子供を持つことができない夫婦が比較的多いと言える。

土浦市において、婚姻率は高いものの合計特殊出生率は低いという状況が発生している原因を明らかにするために、2024年6月に実施されたアンケートの結果を分析する。このアンケートでは、市内高校2年生、つくば国際大学4年生

及びアール医療福祉専門職大学3年生を対象に子どもの希望人数について調査された。

この結果から、「4人以上」を4人とみなして子どもの希望人数の平均値を求めると1.632人となり、この値は2023年の合計特殊出生率である1.04を大きく上回った。よって婚姻率が高い一方で合計特殊出生率は低いという現状は、何らかの要因のために希望する人数の子どもを持つことができない夫婦が多いためと考えられる。(図10)

さらに、希望する人数の子どもを持つことができない要因を明らかにするために、2024年6月に実施された子育て世帯アンケートの結果を分析する。このアンケートでは、18歳未満の子どもがいる世帯の父親又は母親を対象に、出生数の増加や出産・子育て世帯の転入を促すための取組について調査している。全体の50%を超える親が、「安心して出産できる環境の提供（産婦人科など）」、「妊娠（不妊治療含む）・出産・子育ての経済的負担の軽減」を選択しており、このような取組の不足が出生数の低下という結果を引き起こしていると考えられる。

本調査（2024年）

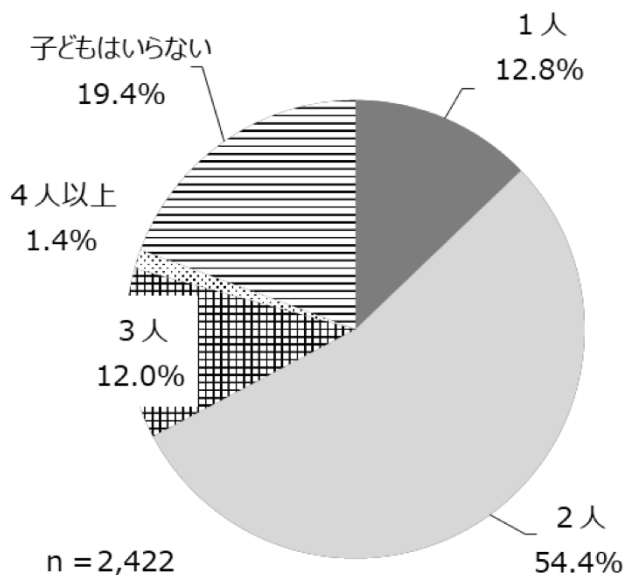


図10 将来の子供の希望人数

土浦市「第3期土浦市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略」

2 財政

(1) 歳入

全体として増加傾向(5年間で497億→586億、17.8%増)である(図11)。

特徴的な変動をしている項目としては繰入金、市債があり、繰入金に関しては全期間で大幅増加(7億→31億)、市債については全体的には減少傾向(35億→22億)である。市債による収入が減っていることは強みであるが、繰入金の増加は深刻な問題で、基金の項目で後述する。

年々減少している項目は利子割交付金、交通安全対策特別交付金、使用料及び手数料である。利子割交付金は減少額約1900万円、交通安全対策特別交付金は減少額約600万円と非常に小さく、歳入全体に占める割合も0.1%以下と小さいので問題とはいえない。ただ、使用料及び手数料は減少額6000万円で、入全体に占める割合は2~3%(13億程度)であるため、一定の注意が必要であるものの、歳入全体の増加で十分カバーされている。対して年々増加している項目は市税、国庫支出金、財産収入、寄付金の4項目である。

5年間の平均増加金額として突出しているのが市税、国庫支出金、繰入金の3項目で、5年間の歳入の平均増加金額のうち、それぞれ約32%、約25%、約26%を占めている。繰入金は基金からの取り崩しであり、国庫支出金は特定の事業を行うため国から交付されるお金であるため、強みとはいえない。市税に関しては強みと言える部分であり、その原因について深掘りする。

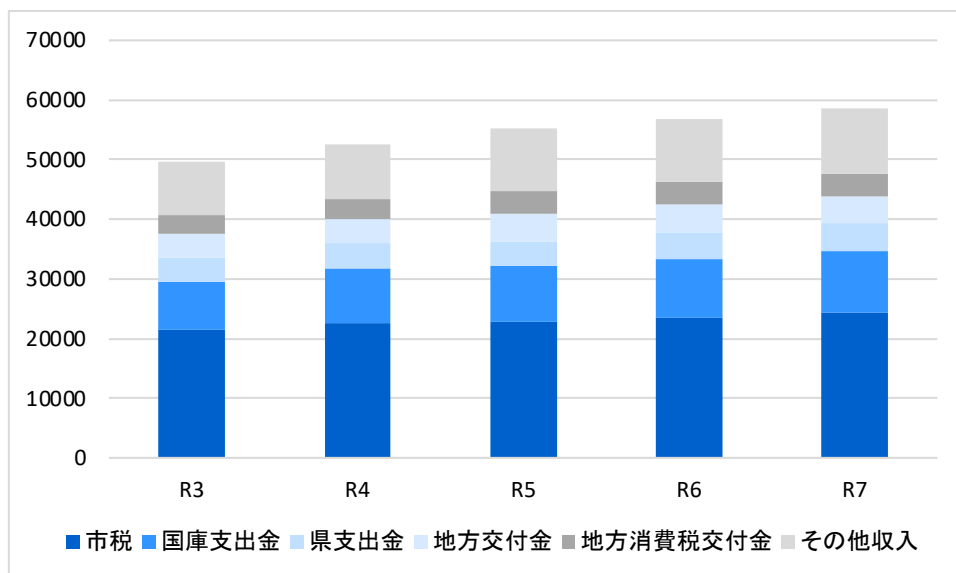


図 11 歳入内訳(百万円)

土浦市令和3~7年「予算書」より作成

(2) 市税

図 12 は直近 5 年間の市税の推移である。近年の市税は増加傾向となっており、増加率は例年約 3%程度、増加量としては 4 年間で平均 7.1 億である(歳入全体の平均増加金額のうち約 32%)。市税は市民税、固定資産税、軽自動車税、たばこ税、都市計画税で構成されており、その中でも市民税と固定資産税が市税の大部分(約 87%)を占めている。以降の項目では、歳入のうちの主要項目であるこれら二つの税収について考察する。

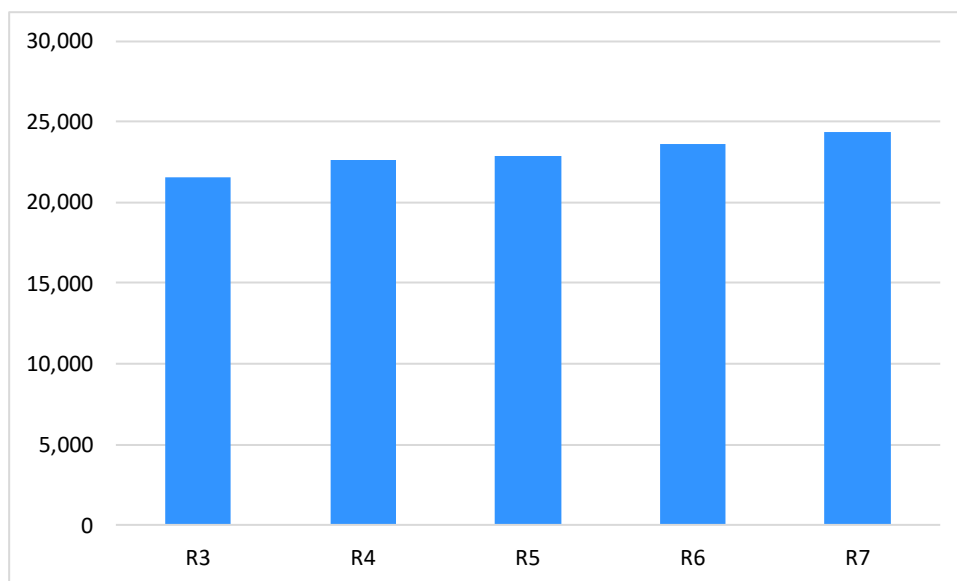


図 12 市税(百万円)
土浦市令和 3～7 年「予算書」より作成

1) 市民税

令和3年度から令和4年度にかけて、一人あたり市民所得は3,381千円から3,429千円と1.4%上昇しており、市民税の上昇率約11.4%とは大きく乖離する(図13)。したがって、市民税の増加の原因として考えられるのは、所得の増加ではなく、市民の増加、高所得者の転入などが考えられる。令和5年度から令和7年度にかけての一人あたり市民所得は公開されている情報を見つけることができず、近年の傾向を知ることはできなかった。

土浦市へのヒアリングによれば、コロナが明けたことによって経済活動が元に戻ったことや、賃金の増加が市民税の増加に影響しているのではないかという話であった。

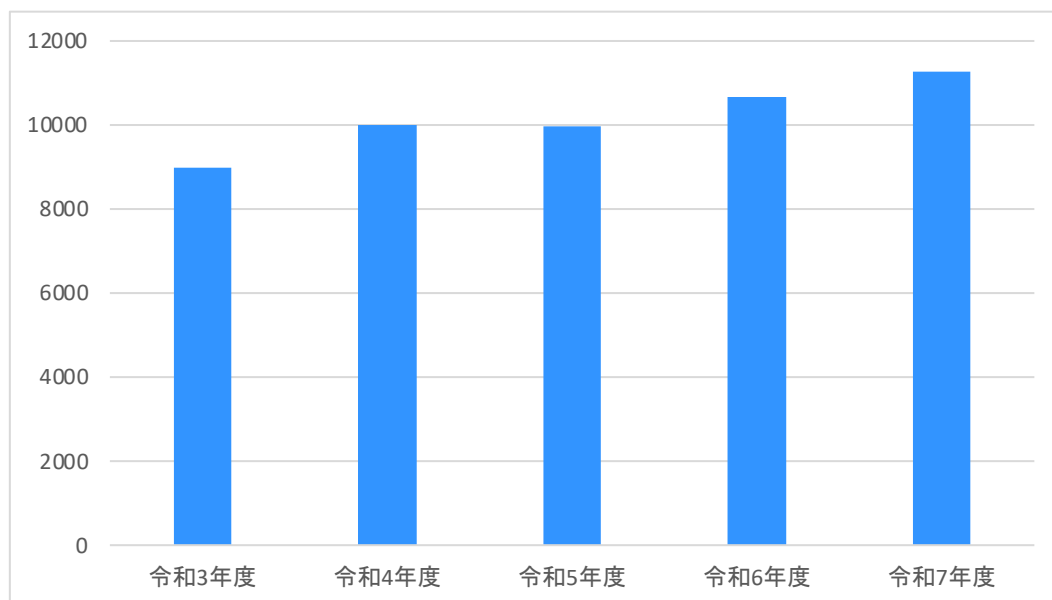


図 13 市民税(百万円)

土浦市令和3～7年「予算書」より作成

2) 固定資産税

固定資産税は土地、家屋、償却資産の3種類に分類でき、直近4年間で土地税額、償却資産税額は横ばい、家屋税額が増加傾向にある。この要因としては新築の建設、再開発などが考えられる(図14)。

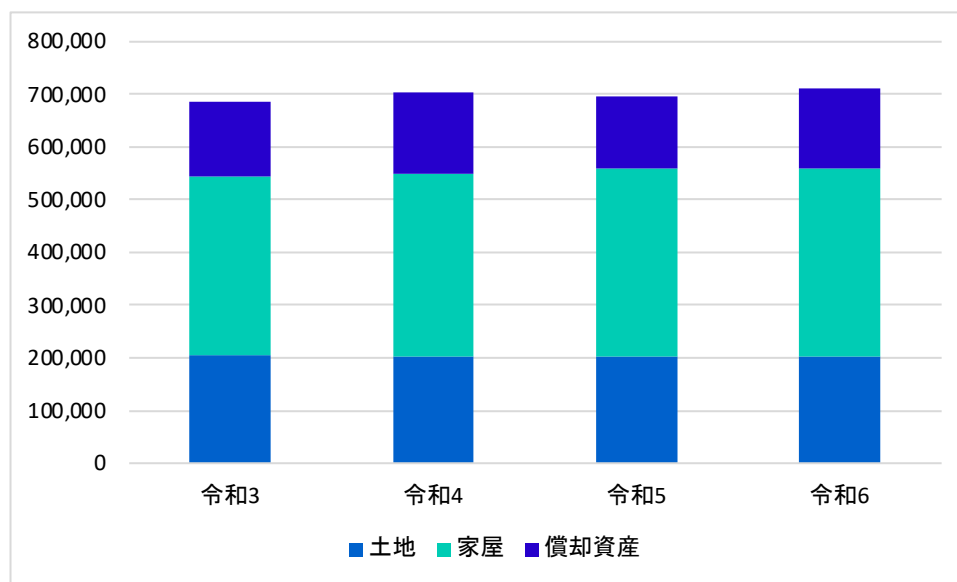


図14 固定資産税の内訳(一万円)
土浦市令和3～7年「予算書」より作成

(3) 歳出

土浦市の財政規模は拡大を続けており、令和3年度予算における一般会計の歳出は497億円であったが、令和7年度予算では、586億円と100億円弱増大した。図15では歳出を行政目的によって分類した。令和3年度から令和7年度にかけて増加した費用は、議会費とその他に含まれる農林水産業費、災害復旧費以外の全てである。特に民生費の伸びが大きく、民生費が211億円から250億円と40億円程度増加した。令和3年度から令和7年度までの歳出の増加額が約100億円であるが、そのうちの民生費と総務費の増加が53億円分であり、この2つの増加が近年著しくなっている。

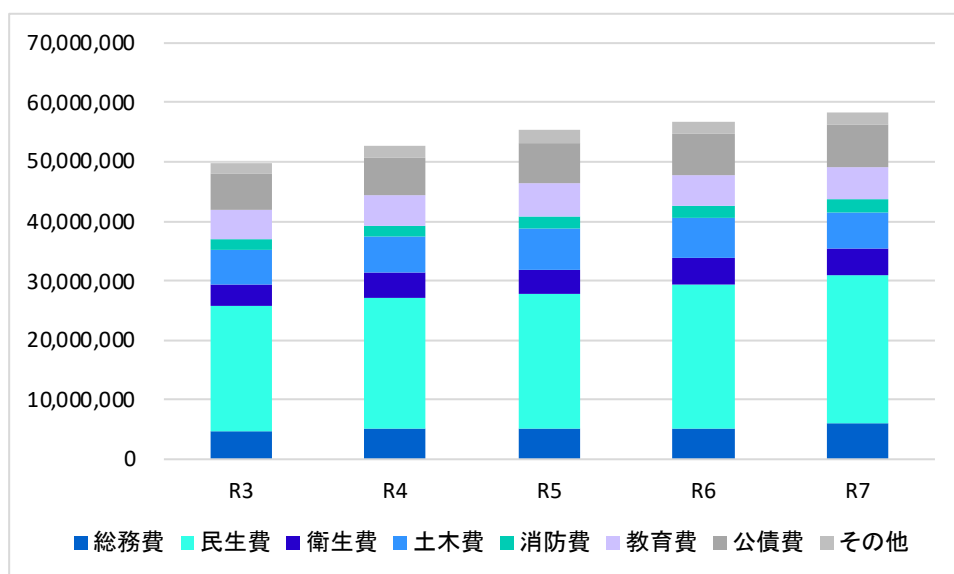


図 15 歳出目的別分類(千円)

土浦市令和3～7年「予算書」より作成

また、歳出を性質別にみると、令和7年度予算において扶助費が163億円、人件費が102億円、公債費が73億円となっている。これらは義務的経費と呼ばれている。令和7年度において土浦市は義務的経費が全体の48.8%を占めている。令和3年度から令和7年度にかけて扶助費は31億円、人件費は14億円、公債費は11億円増加した。5年間での全体の歳出増は約100億円のため、義務的経費の増加が歳出増の56%を占めている（図16）。

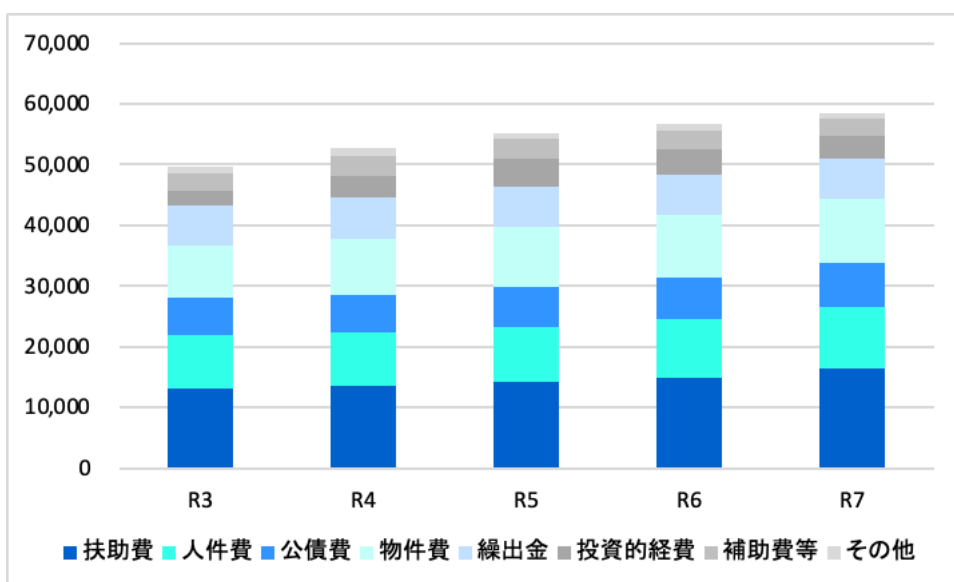


図 16 歳出性質別分類(千円)

土浦市令和3～7年「予算書」より作成

1) 人件費

人件費は職員の給与等を指す。令和3年度から令和7年度予算にかけて増加し続けており、令和5年の時点での市民一人当たりの人件費は62,827円となっていた。これは類似団体内の平均値の63,160円とほぼ変わらない数値である。

2) 扶助費

令和7年度予算において扶助費は163億円で計上されている。これは令和6年度と比較して13億円の増加である。内訳を見ると児童手当支給事業、障害者自立支援給付費支給事業がそれぞれ6.5億円、4.7億円の増加となっており、これらの増分を合計すると11.2億円であり、扶助費増加の大部分を占めている。ただし、この二事業については、およそ国が半分、県が四分の一を補助することになっているので、実質の負担増としては3億円程度と考えられる。よって近年の歳出増に与えるインパクトとしては、相対的に小さいとみられる。

3) 公債費

令和6年度末での地方債残高は794億円であった。これは類似団体(総務省が定める同一の財政規模の地方公共団体)の1.5倍の水準である。しかし、平成29年度末の1,024億円の時と比べると地方債残高は減少を続けていると言える。令和7年度予算の歳出における公債費は73億円である。令和6年度長期財政見通しによれば毎年継続して60億円程度での償還が予定されており、地方債残高は年間30億円のペースで減少を続ける見通しとなっている。

(4) 基金

基金とは、特定の用途に充てるために計画的に貯蓄する基金である。将来の大きな支出に備えることで、財政の安定的な運営を支える役割を持っている。

大きくは、財政調整基金・市債管理基金・特定目的基金の3種類に分けることができる。財政調整基金は年度によって変化する財源と調整する基金、市債管理基金は市債の返済に備える基金、特定目的基金は公共施設管理や社会福祉事業など特定の目的のために設置される基金である。特定目的金は原則として他の目的に流用することはできない。

1) 基金残高の推移

図 17 は土浦市の基金残高の推移である。令和 6 年以前の決算書の内容、また令和 6 年度長期的な財政見通しとその財政運用の基本的な考え方、を参考に作成した。土浦市の一般会計の基金残高は令和 6 年まで増加していたが、令和 7 年度見込み以降は急激な減少が予想される。これは歳出に対して歳入が少ないことが原因である。

令和 7 年度から令和 16 年度までの累計収支不足額は 251 億円程度となる見込みである。この試算では、通常は流用できない特定目的基金まで使用したとしても令和 12 年には枯渇する。

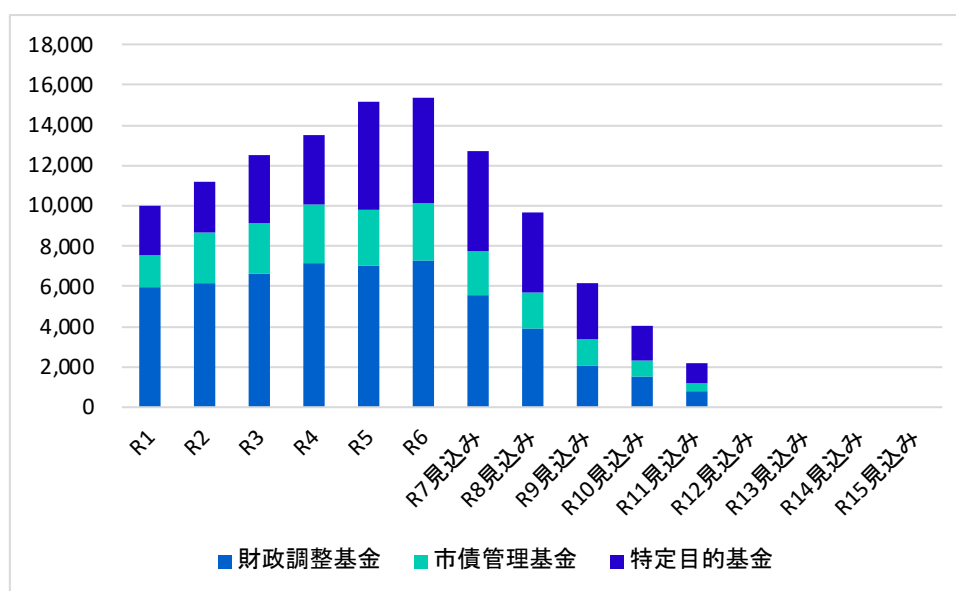


図 17 年度末基金残高(百万円)

「令和 6 年度長期財政見通しと財政運用の基本的な考え方」より作成

2) 基金残高減少による課題

この基金不足、収支不足により不測の事態への対応が困難になるほか、今後の大規模事業に必要な財源が確保できなくなるなどの財政運営上の課題がみられる。

3 交通・都市構造

(1) 土浦市の概況

1) 土浦市の将来像と立地適正化計画

土浦市は令和4年3月に策定された第9次土浦市総合計画にて「夢のある、元気のある土浦」を将来像に掲げている。その基本構想を実現する空間として土地利用の考え方を示している。(図18)市街地ゾーンを結ぶ都市軸、筑波山麓から霞ヶ浦へと続く自然軸、さらには、未来の交通ネットワーク形成に向けた広域交通軸としてつくばエクスプレスの延伸を目指している。

立地適正化計画では人口減少に伴う都市活力の低下を回避するために、まちづくりの方針として以下の3つのまちづくりの方針を掲げている。また、目指すべき都市の骨格構造を「拠点」、「軸」、「ゾーン」の3要素から構成している。

1. 都市機能が集積した拠点にアクセスしやすい持続可能な活力ある都市
2. 住みたい、働きたい、訪れたいと思われる魅力ある都市
3. 災害に強く市民が安心して暮らせる都市

拠点では、都市拠点、地域拠点、地域生活拠点の3つを考えている。都市拠点は、将来にわたり高い人口密度が見込まれ、都市機能が集積する主な交通結節点としては土浦駅周辺、荒川沖駅周辺、神立駅周辺が挙げられている。地域拠点は、人口の増加及び都市機能の集積が見込まれる地域としておおつ野地区が挙げられている。地域生活拠点は、日常利用する施設や機能が比較的集積する地域として二中地区、四中地区、六中地区、都和中地区、藤沢周辺地区が挙げられている。軸では、「基幹的交通」と「補助的交通」を考えている。基幹的交通は、市町村間や各拠点間を運行する主要な公共交通であり、JR常磐線や路線バスが該当している一方、補助的交通は、各拠点間や拠点周辺を運行しながら基幹的交通を補完する公共交通であり、キララちゃんバス、つちまるバス、のりあいタクシー土浦が挙げられている。ゾーンでは、「居住誘導区域」と「都市機能誘導区域」が考えられている。居住誘導区域は、市街化区域の範囲内で以下の5項目いずれかを満たす区域のうち、工業地域や非可住地といった居住に適さない区域、土砂災害警戒区域や急傾斜地崩壊区域といった防災上考慮すべき区域を除外した範囲とされている。(図 19)

- ・将来人口の見通しが良い
- ・公共交通軸が徒歩圏
- ・コミュニティ交通が導入見込み
- ・生活サービス施設が徒歩圏
- ・都市基盤が整っている

都市機能誘導区域は、居住誘導区域のうち、現在における用途地域が商業系・住居系・準工業のいずれか、誘導施設(図 20)の立地状況、市街地開発事業実施区域や都市再生整備計画区域といった事業実施区域の確認をして考えられている。

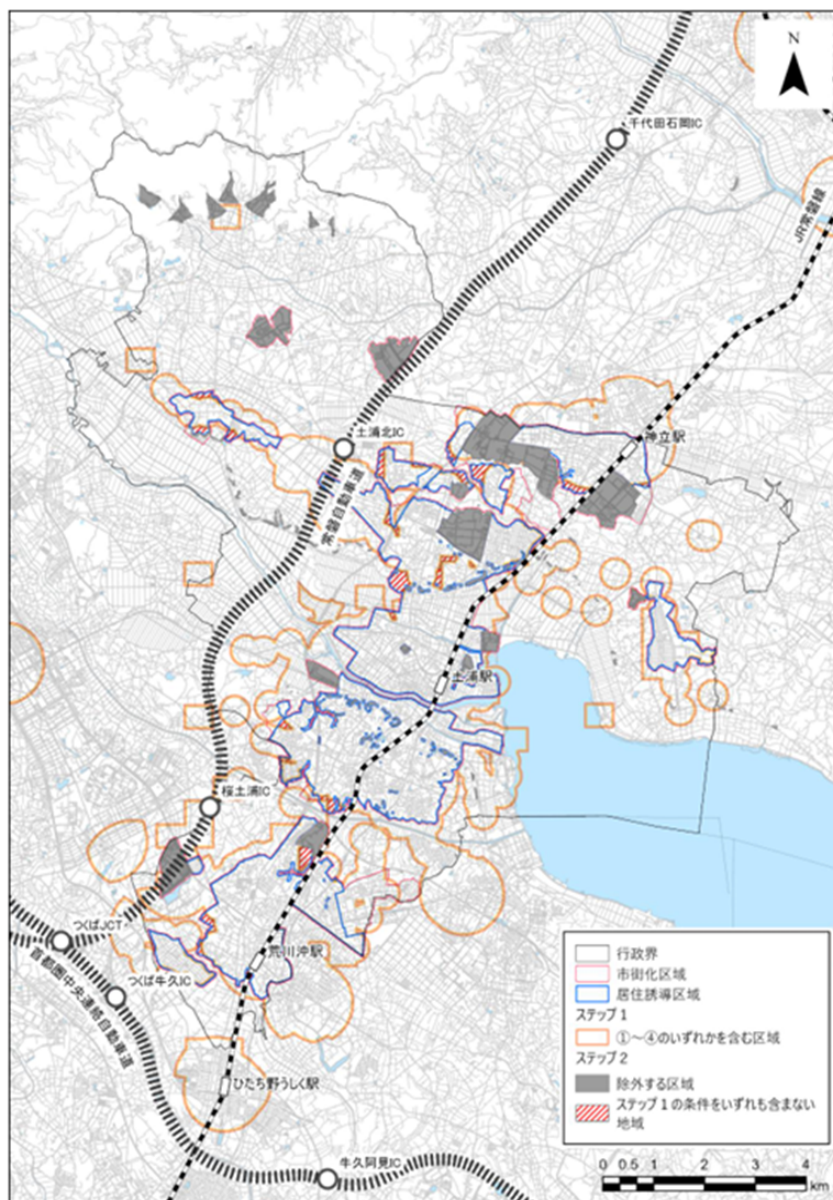


図 19 居住誘導区域と都市機能誘導区域の分布

青色：居住誘導区域

ピンク色：都市機能誘導区域

都市機能	施設
行政機能	市役所 支所
介護福祉機能	地域包括支援センター
子育て機能	子ども家庭センター、療育支援センター
商業機能	大規模小売店舗
医療機能	一般病院
金融機能	銀行、信用金庫
教育文化機能	図書館、博物館、ギャラリー、文化ホール

図 20 誘導施設の設定

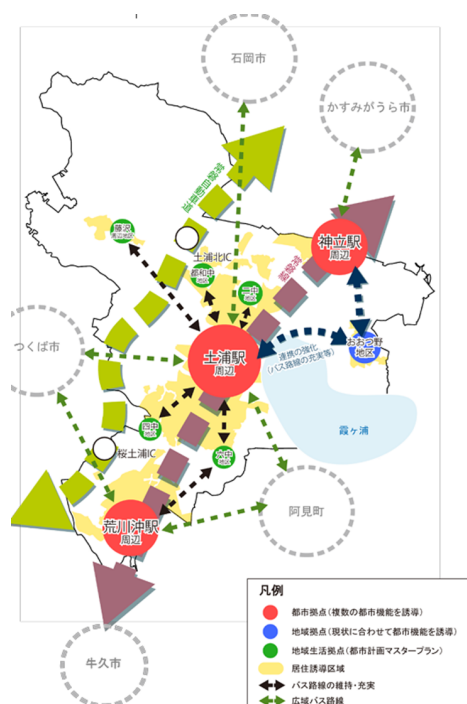


図 21 目指すべき都市の骨格構造

以上の「拠点」、「軸」、「ゾーン」により、目指すべき都市の骨格構造が構成されている。(図 21) 都市拠点において、特に、土浦駅周辺は都市機能が集積した主要な交通結節点であるため、多様な都市施設機能の集積が望まれている「都心部」とし、行政機能・介護福祉機能・子育て機能・商業機能・医療機能・金融機能・教育文化機能が誘導されている。一方、荒川沖駅周辺と神立駅周辺は都心部を補完する拠点であり、周辺の市民が都心部に準ずる都市サービスを楽しむ「副都心」とし、行政機能・介護福祉機能・商業機能・医療機能・金融機能が誘

導されている。地域拠点であるおおつ野地区は、人口増加及び都市機能の集積が見込まれる地域であるため、介護福祉機能・商業機能・医療機能・教育文化機能の誘導が意図されている。

2) 人口分布

土浦市の人口分布を見ると、人口密度が高い地域は、北から南にかけて常磐線の線路に沿うように分布しており、そこから外れた地域ではおおつ野や新治などの地域で人口密度が高くなっている。(図 22) また、居住誘導区域と比較すると、人口分布は概ね居住誘導区域内に収まっているが、烏山、右叡など、居住誘導区域外で一部、人口密度が高くなっている地域もある。土浦市における高齢化率の分布を見ると、比較的人口が少ない新治地区の北部や神立駅の東側の地域で高齢化率が高くなっている。一方、烏山は人口密度が大きく、高齢化率も高くなっている。(図 23) また、高齢化率が 80%を超えている地点には老人ホームなどが立地している場合が多い。

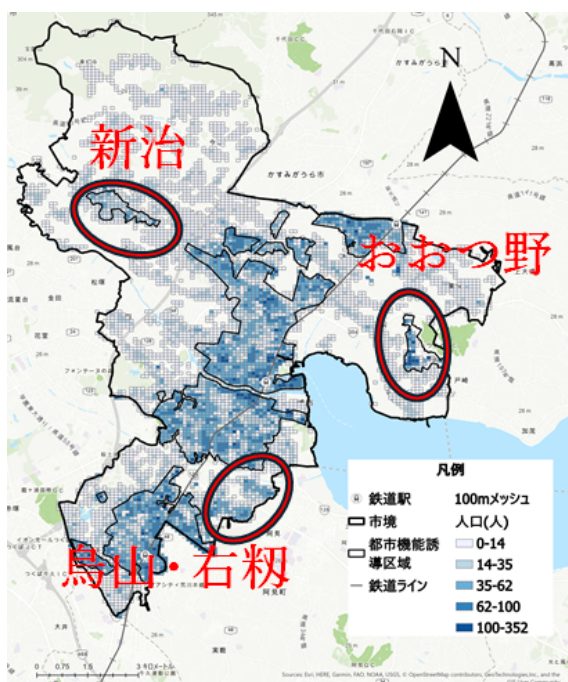


図 22 土浦市の人口 100m メッシュ

(令和 7 年 11 月 1 日時点)

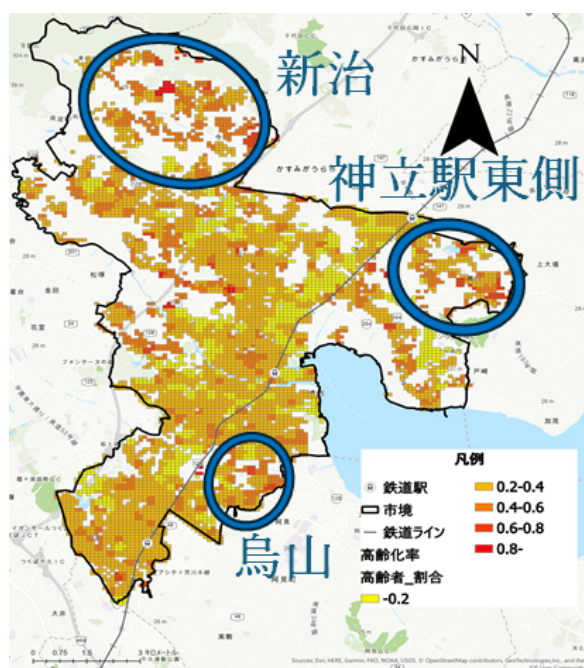


図 23 土浦市の高齢化率 100m メッシュ

(令和 7 年 3 月 31 日時点)

3) 立地適正化計画と土浦市の概況を比較

行政施設について、立地適正化計画では都心部に、支所は副都心に誘導されている。それを踏まえると、市役所や支所といった行政施設は都市機能誘導区域に立地している箇所がある。しかし、人口が比較的多い地域生活拠点にも行政施設が立地していることから、施設の配置は人口分布の影響を大きく受けるのだと考えられる。(図 24)

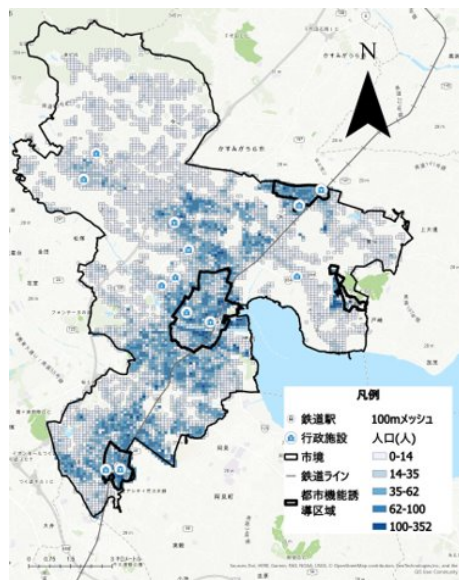


図 24 人口と行政施設の分布

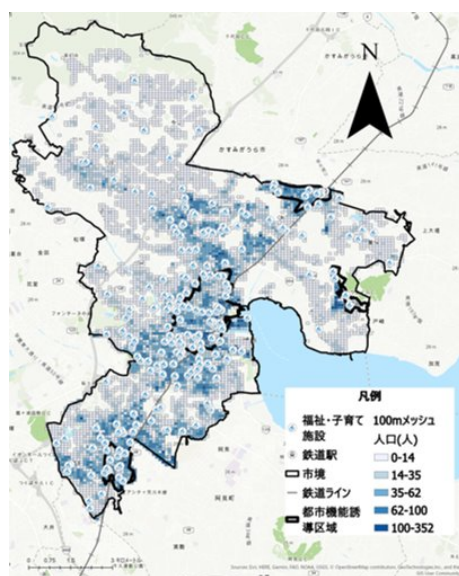


図 25 人口と福祉・子育て施設の分布

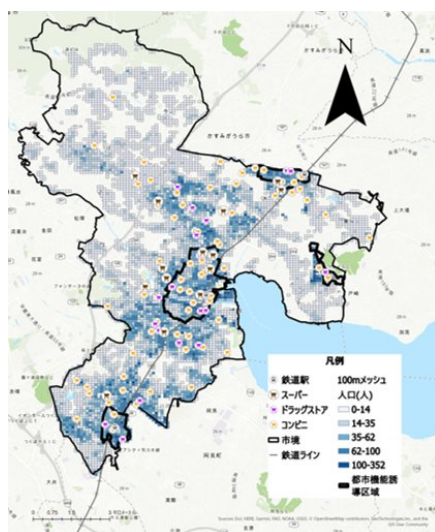


図 26 人口と主な商業施設の分布

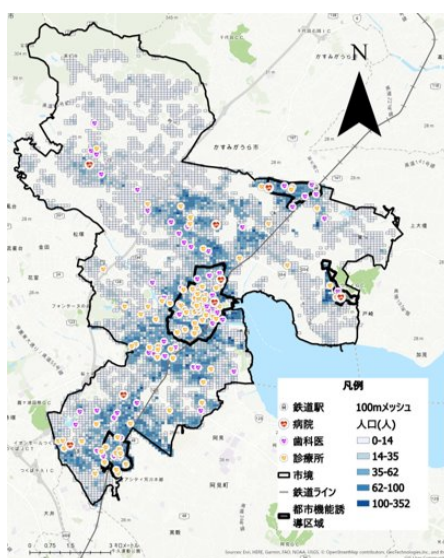


図 27 人口と医療施設の分布

福祉・子育て支援施設について、立地適正化計画では都心部と副都心及びおおつ野地区に誘導されている。それを踏まえると、都市機能誘導区域内には立地しているものの、誘導区域外にも多数分布しており、現時点では市街化区域上にまんべんなく施設が立地していることが分かる。(図 25) 商業施設について、立地適正化計画では都心部と副都心及びおおつ野地区に誘導されている。実際の立地状況を見ると、商業施設は都市機能誘導区域に集まっている一方で、その他の人口が多い地域にも商業施設が立地しているということが読み取れる。(図 26) 医療施設について、立地適正化計画では都心部、おおつ野地区に誘導されている。病院は都市機能誘導区域内に加えて人口が比較的多い地域にも立地してい

る。診療所や歯科医も同様である。(図 27) 金融機関について、立地適正化計画では都心部と副都心及びおおつ野地区に誘導されている。実際の立地状況を見ると、銀行は誘導区域内に多数立地しているものの、誘導区域外では人口が多い地域に立地しているわけではないことが分かる。一方、ATM に関しては誘導区域内かつ区域外の人口が多い地域に分布している。(図 28)

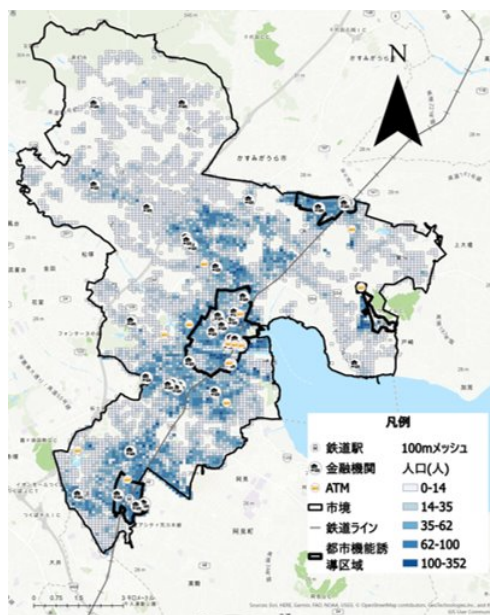


図 28 人口と金融機関の分布

教育文化施設について、立地適正化計画では、都心部に誘導されているが、公民館は各地域に分散していて、(図 29) 学校などの教育施設は人口が多い地域にまんべんなく立地している。(図 30)

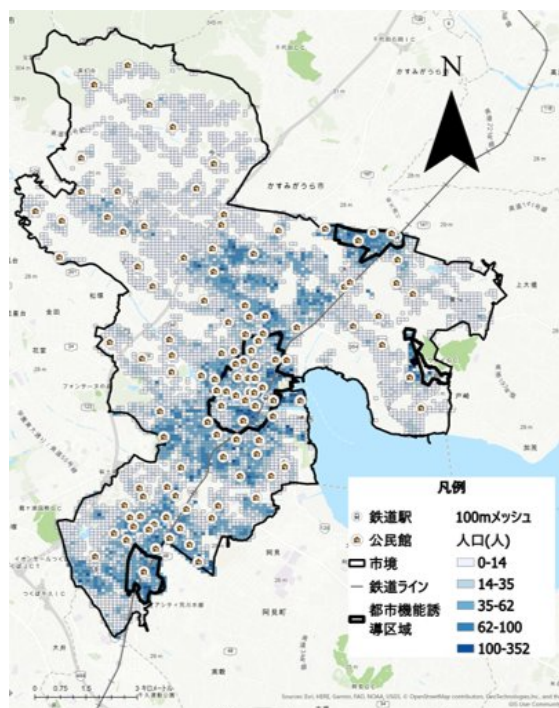


図 29 人口と公民館の分布

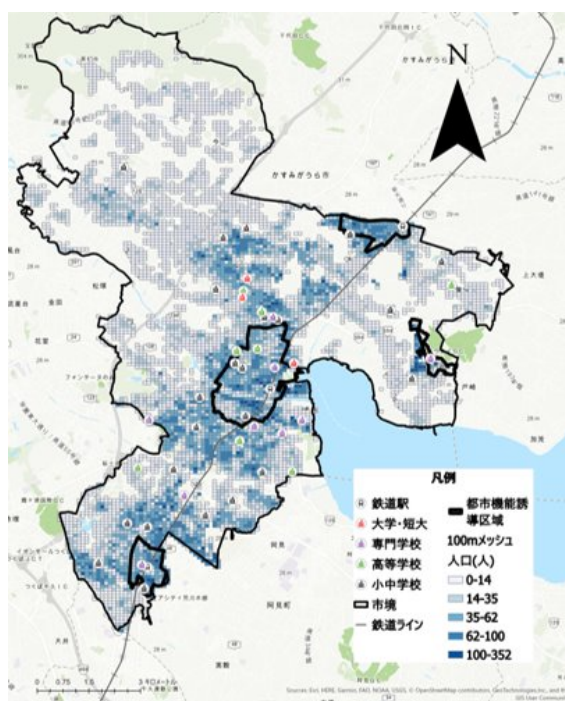


図 30 人口と教育施設の分布

(2) モビリティ

1) 自動車社会

土浦市の交通の実態を知るため、第6回パーソントリップ調査よりトリップ

の代表交通手段における交通分担率を算出した。土浦市と隣接自治体間の交通分担率は、土浦市発と土浦市着で似たような傾向が見られた。(図 31) 特徴としては公共交通の分担率と比較し自動車の分担率が非常に高くなっていることがあげられる。土浦市では自動車の交通分担率の高さに加え、国道6号などの幹線道路やインターチェンジの存在から自動車の交通量が多く、渋滞が発生している。常陸河川国道事務所によると、令和6年9月時点で土浦市には主要渋滞箇所が24か所存在している。渋滞箇所は土浦駅周辺や国道と県道の交差点などに多く見られる(図 32)。

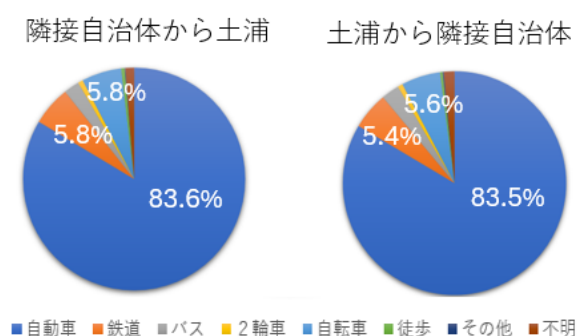


図 31 パーソントリップ

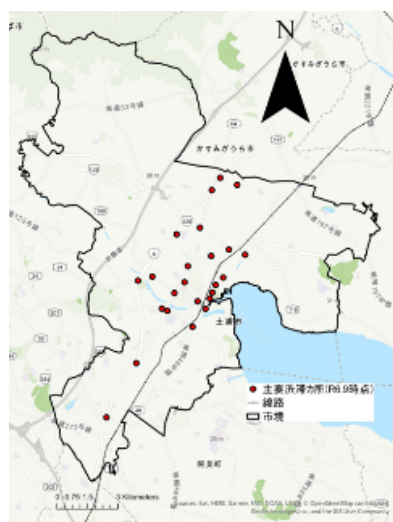


図 32 渋滞主要箇所

平日の18時ごろに、渋滞箇所の一つである土浦駅東口でその様子を撮影した。(図 33) 信号待ちをしている自動車が多く見受けられた。また、学園東大通りについても主要渋滞箇所として挙げられるが、車線数も多く時間帯によって混雑度合いが大きく異なると考えられる。(図 34)



図 33 土浦駅東口(2025.11.12.18 時 13 分撮影)

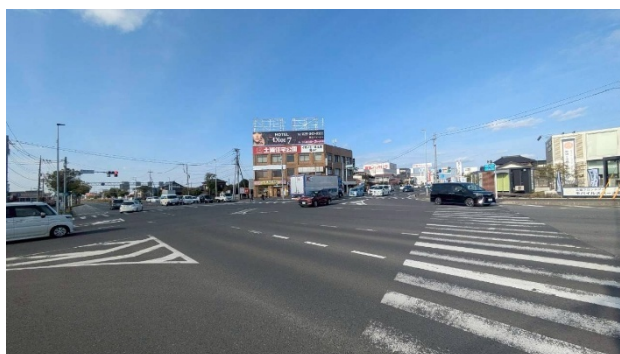


図 34 学園東大通り入口(2025.11.8 撮影)

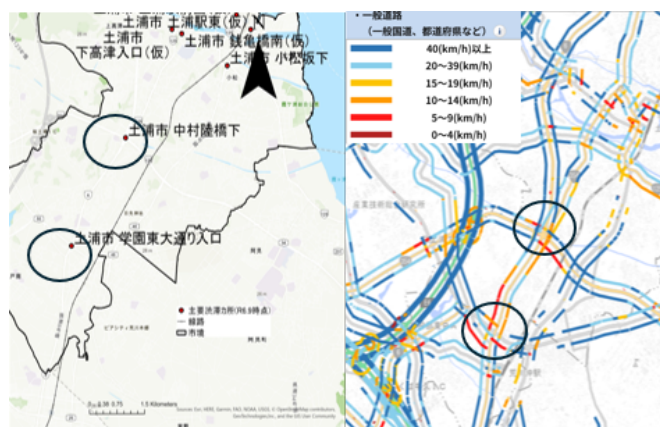


図 35 2025.8.21.17 時 30 分(木)の旅行速度の様子

次に国土交通省が公開している道路データビューアを用いて自動車の一般道路における旅行速度を調査した。前述した主要渋滞箇所でも旅行速度の低下がみられ特に通勤ラッシュとなる時間帯の低下が顕著であった。令和 5 年 7 月に土浦バイパスの全線 4 車線化が完了する。それに伴い木田余バイパス西入口や木田余

跨線橋東では、旅行速度が増加し渋滞が緩和した。自動車の交通量が多い土浦市では渋滞の対策等を行っていくことが重要であると考えられる。

2) スマート IC の新規事業化

スマート IC は ETC 専用のインターチェンジであり、簡易な料金所の設置で済み料金徴収員が不要なため従来の IC と比べ低コストで導入が可能となっている。令和 6 年 9 月 3 日、国土交通省より「(仮称) 土浦スマート IC の新規事業化の決定」が発表された。新規事業箇所は桜土浦 IC～土浦北 IC 間の土浦学園線と常磐道が交差するに場所である。(図 36) 事業の効果としては土浦駅やつくば駅へのアクセス性の向上や物流の定時性・効率性の向上が事業の効果として考えられる。

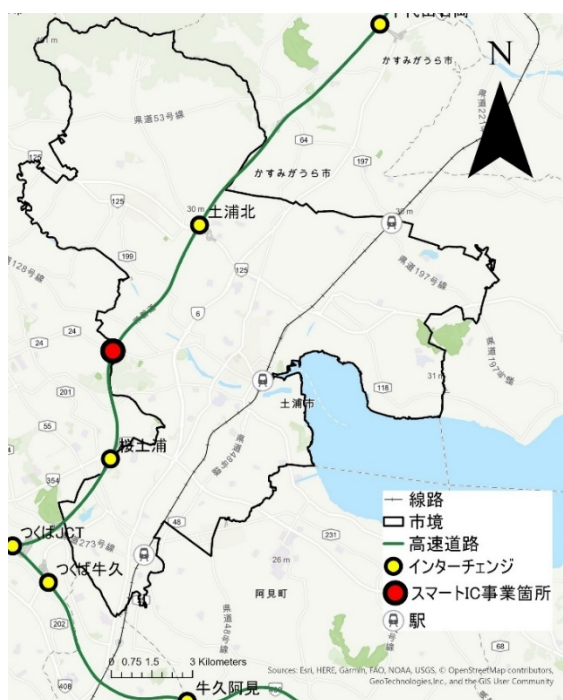


図 36 スマート IC 事業箇所

スマート IC 事業箇所の周辺の土地利用は農業地域や森林地域に指定されている。インターチェンジの周辺は物流の面で非常に優れているため、工場や物流倉庫などが立地することが多く、この地域の土地利用は今後の展開において重要である。

3) 公共交通（路線バス・コミュニティバス）

土浦市の公共交通は基幹的交通と補助的交通とに分けられている。基幹的交通は、JR 常磐線のほか、主に土浦駅を出発し医療機関や土浦市外の駅などを目的地とする路線バスがあげられる。補助的交通は、中心市街地の活性化を目的と

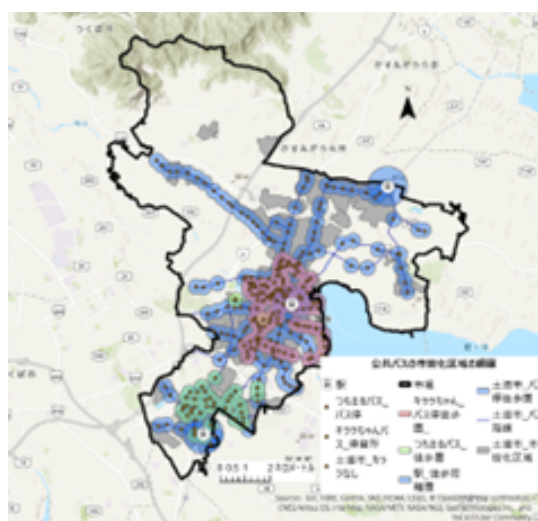


図 39 公共バスの市街化区域の網羅性

図 38 と図 39 はバス停や駅まで、利用される可能性がある距離をバッファにかけたものである。バス亭は半径 300m、駅は半径 800m になっている。図 40 は基幹交通のみの図であり、中心市街地を除いてバス停から徒歩圏にない地域が目立つのに対し、図 39 ではコミュニティバスによって今まで近くにバス停がなかった人に公共交通を届けることができている。つちまるバスの目的にあるように、交通不便地域を減少させているのである。土浦市全域としては、神立駅周辺にまだまだバスの公共交通の通っていない市街化区域が目立つが、コミュニティバスの役割は果たしている。

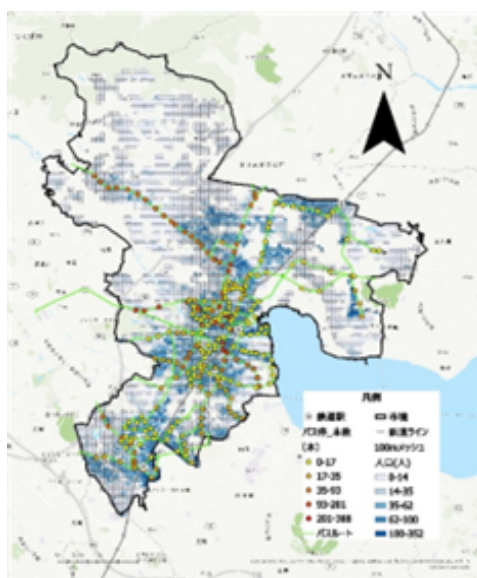


図 40 バスの頻度と人口密度

前ページの図 1-2-23 は、平日のバスの本数が入ったバスマップを用いて、人

口メッシュを重ね合わせ、どの程度の人が公共交通の恩恵を受けているのかを確認したものである。おおむね人口密度の偏りにそって黄緑のバスルートが通っていることが見て取れるが、副都心の荒川沖や神立周辺ではバスの本数も少なく、交通弱者には利便性が低い地域であることが確認できる。数的に、「出発地点が不便な人を減らすことができているといえる。

図 41 は「まちづくり活性化バスアンケート分析報告書」より、キララちゃんバス A コースの利用者を、乗車数、降車数に分けて、どの地点で乗降が多いのかをそれぞれの時間で見た図である。キララちゃんバスのどのコースも同様に、土浦駅からの利用者や、昼間の買い物帰りと予想される利用者が多い。また、降車場所・目的地としては、ぴあタウンや、土浦駅、それぞれの団地など、様々である。コミュニティバスの交通不便地域解消には、様々な目的地を周回することと、モビリティハブのである土浦駅に向けての移動を容易にしていることの2つの効果が含まれていると利用実態から考えられる。

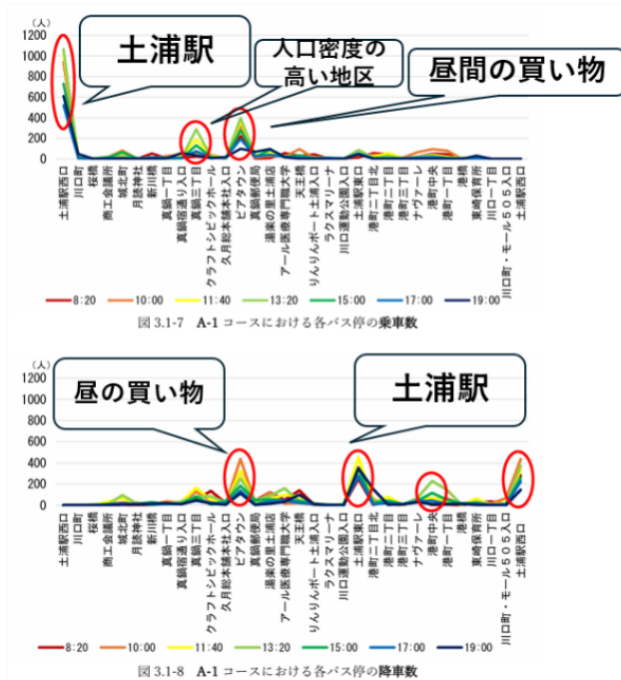


図 41 キララちゃんバスの乗降者数

4) 公共交通（鉄道）

土浦市内には北から神立駅、土浦駅、荒川沖駅にかけて常磐線が通っており、北には水戸を通過して仙台駅、南は北千住を通過して品川まで結んでいる。図 42 は、鉄道駅ごとの利用者数の推移で新型コロナウイルス以前は安定した利用者数となっていた。

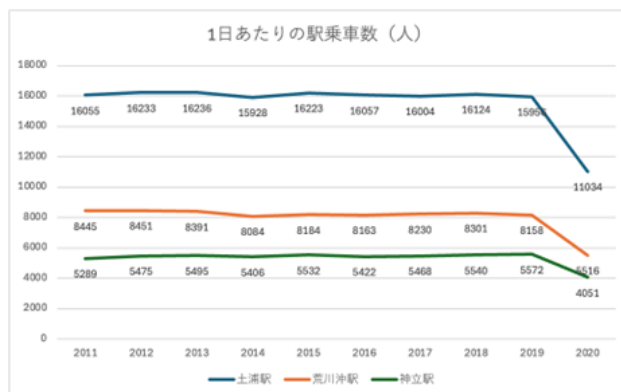


図 42 鉄道の利用者数

5) TX の延伸について

土浦駅ではつくばエクスプレス延伸が計画されている。第9次土浦市総合計画における広域ネットワークの構築の一つとして、土浦駅とつくば駅をエクスプレスで繋ぐ計画である。2045年を開業予定としている。中間駅周辺のまちづくりや居住人口の増加、不動産価値の向上などが予想されている。

6) 乗り合いタクシー土浦

土浦地区タクシー協同組合が高齢者の移動手段確保を目的に実施している事業が「のりあいタクシー土浦」である。交通不便地域において人口の少ない地域や居住誘導区域でない地域に住む人たちをサポートすることを目的としている。市内に住む65歳以上の高齢者とその介助者を対象とし、市内のみの移動に限定している。稼働台数は4台、運転手は5人である。電話予約制で、予約者を乗合しながら送迎する仕組みである。図43は各エリアの出発時刻表であり、図44は運行地区地図である。

運行時刻表					
時刻			時刻		
A C D地区発	1	8:00	B地区発	2	8:30
	3	9:00		4	9:30
	5	10:00		6	10:30
	7	11:00		8	11:30
	9	13:00		10	13:30
	11	14:00		12	14:30
	13	15:00		14	15:30
	15	16:00		16	16:30

図 43 各エリアの時刻表



図 44 運行地区地図



図 45 土浦市の将来の公共交通網

次にのりあいタクシーつちうらの強みと弱みについて考察する。土浦市役所都市交通係様とのヒアリング調査によると到着地点は B , A , D の順で多くなっている。土浦市の出している将来の公共交通網(図 45)では緑の地域が交通不便地域となっており A、D 地点が多くなっている。また、この地区では高齢化が進んでいる地域も多く存在するので頻繁にこの地区では利用されているのではと考えた。

【図 46】は乗合タクシーつちうらの会員数と利用者数を表したものであり会員

数に比べて利用者数の方がコロナ渦の落ち方が大きく、コロナ後も伸び悩んでいる状況である。のりあいタクシーの課題を探るべく、土浦市役所都市計画課都市交通係様からヒアリング調査にご協力いただいた。ヒアリング調査から見えてきた具体的な課題を挙げると、「乗合で3名乗せた場合、次の便に遅れが出る。」、「電話予約ゆえのトラブルとして、耳が遠い等で意思疎通が上手くいかない。」、「会員様が予約を取ったと勘違い。」、「利用したいけど利用できないお客様は毎月平均20件程度存在し、運転手が不足していた時期には80件弱程度発生することも」である。

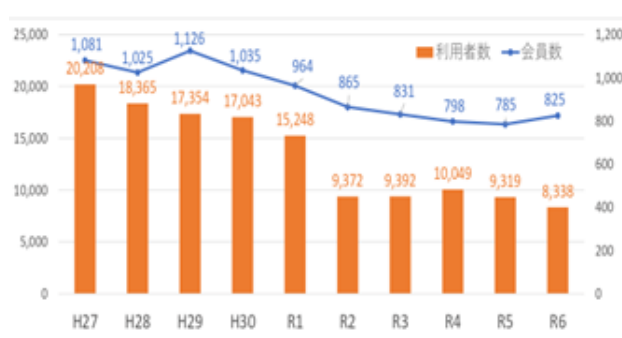


図 46 のりあいタクシー土浦の会員数と利用者数[24]

7) ライドシェア

地域連携公共ライドシェアというものがあり、交通空白地における住民や来訪者の移動手段の確保を目的に、つくば市、土浦市、下妻市、牛久市の4市で連携して実施されている。日常のお買い物や、通院、通勤・通学、家族の送迎まで、さまざまな生活シーンで利用することができ、運航エリアとしては、つくば・土浦エリア、筑波山エリア、下妻エリア、牛久エリアの4つがある。予約制のサービスであり、予約後にマッチングすることで利用できる。

8) モビリティまとめ

交通分担率・渋滞に関しては公共交通の分担率に対する自動車の分担率の高さが弱みと考えられる。また、網羅性に関しては、キララちゃんバス特有の、柔軟な運営、地域内の回遊性向上が強みとしてあげられた。新しい公共交通フェーズでは、不便地域での対応力の低さなどがあげられた。

(3) 交通×都市構造

1) アクセシビリティ

市内に限られた数しかなく、公共交通でのいきやすさが重要となる行政施設と病院を対象として、公共交通での行きやすさを考察。行政施設は駅からの徒歩

圏内、またはバスの通る頻度の高いバス停からいくことができる土地に立地している。(図 47) 一方、病院は、土浦駅や荒川沖駅からは徒歩、もしくは比較的頻度の高いバス路線で行くことができるが、神立駅からは頻度の低いバスを使わなくてはならず、不便になっている。(図 48)



図 47 行政機関と公共交通



図 48 病院と行政施設

2) 中心地区

中心地区の土浦駅周辺は土浦市の都市拠点として他の地域生活拠点や他の市

へとつながる中心となっている。(図 49) 施設は土浦駅を中心として集まっており、概ね人口密度の高い箇所に施設の集積や交通の配置が行われているという傾向がある。虫掛や木田余東台は人口が分布していながらも、バス停から 300m 以上離れた地域であり、公共交通の利用が不便な地域となっている。また、土浦駅が市内のバス路線のハブとなっているため、土浦市内の他の地区や市外の他の駅などにも行くことができるという強みがある。

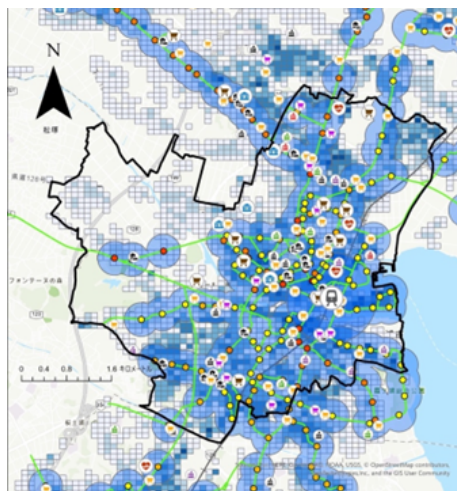


図 49 中心地区

3) 北部地区

北部地区では神立駅周辺を副都心、おおつ野を地域拠点として、かすみがうら市とつながる地区となっている。施設は神立駅周辺に集積し、人口密度が高い箇所にも施設が配置されている。板谷や並木は人口が分布していながらも、バス停から 300m 以上離れた地域であり、公共交通の利用が不便になっている。北部地区の東側は人口分布に対して適切にバス停の配置が行われているが、地区全体的にバスの本数が少なく、神立駅へつながる路線は 2 本しか通っていないというのが現状である。また、おおつ野と神立駅を結ぶ路線も本数が少なく、拠点を中心とした公共交通の整備が不完全な状況となっている。

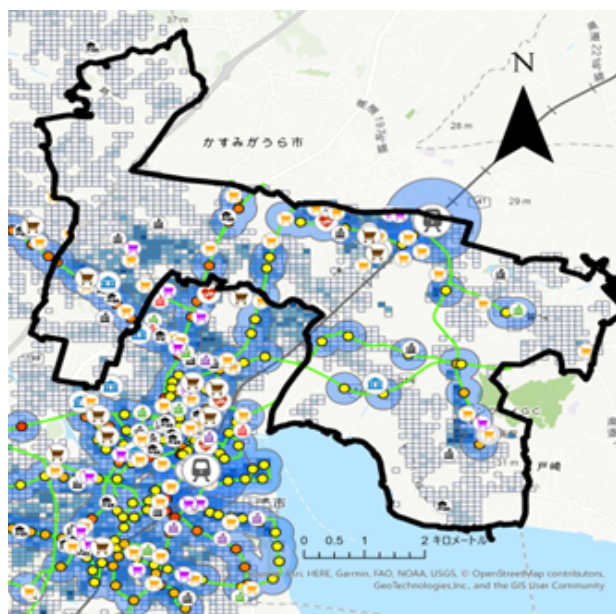


図 50 北部地区

4) 南部地区

南部地区では荒川沖を副都心として阿見町や牛久市に面していて、施設に関しては荒川沖周辺と土浦駅近辺に集積している。牛久市との市境付近の乙戸南などはバス停がなく牛久へのアクセスは電車のみで、人口が多いにも関わらず公共交通が不便な地域が見受けられる。そのほかにも公共交通の利用が不便な地域としては鳥山、中村東があげられる。また、つくば方面のバス以外は本数が少なく、公共交通の利便性が低くなっている。

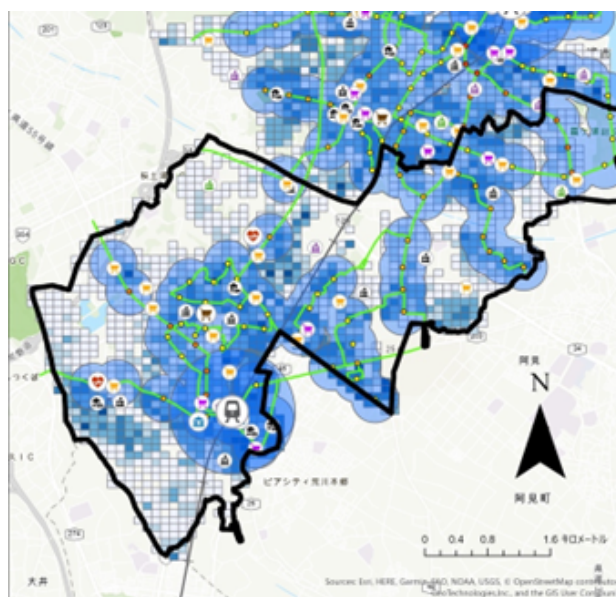


図 51 南部地区

5) 新治地区

新治地区は、鉄道駅を持たず、藤沢周辺を地域生活拠点として、土浦駅からその拠点を通り、筑波山方面へ向かうバス路線を唯一の公共交通手段として持っている。バスの本数が平日は50本以上あるため、バス路線沿いの住民は土浦駅へ行きやすい環境となっている。しかし、地区のほとんどの地点ではバス停へ徒歩では行くことができないため、自動車などそれ以外の交通手段を用いる必要があるというのが現状である。

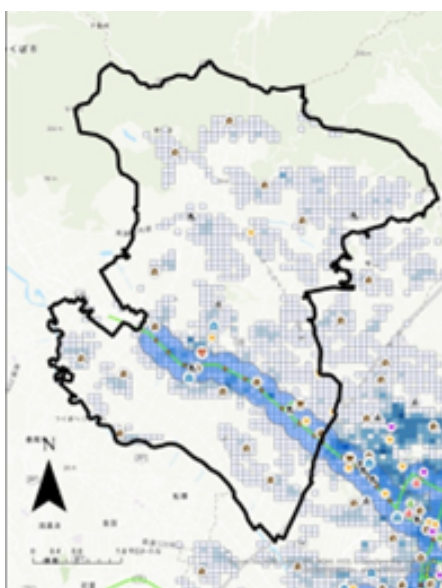


図 52 新治地区

6) まとめ

中心地区は集積による便利さや他の地区、他の市へのアクセスの良さが強みであり、複数の交通不便地域を持っていることが弱みである。北部地区は人口の集中が公共交通に沿っていることが強みであり、神立駅から他の拠点へのアクセスの悪さが弱みである。南部地区は荒川沖駅を中心に機能が集積しているところが強みであり、人口分布に対して、バス停の配置が適切ではないことが弱みである。新治地区は地区内で施設が少なく、公共交通に関しても利用しにくいことが弱みとして挙げられる。

4 住環境

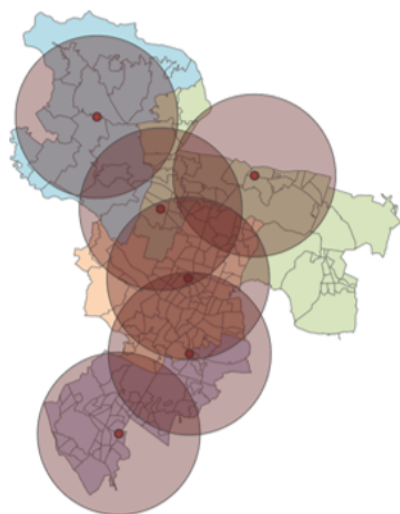
「住環境—評価方法と理論」において浅見氏は住環境の定義を以下のように定めている。「住環境（residential environment）とは、住居や生活の場を取り巻く生活環境の総体であり、狭義には物的な住宅周りの環境、広義には社会的、経済的、文化的な環境をも含む。」（本文より引用）。また、「住環境—評価方法と理論」においては、住環境の評価基準として安全性、利便性、保健性、快適性、持続可能性の5つを挙げている。我々はこの5つの評価基準に対応する要素として消防、救急医療、交通事故、防犯、商業施設、子ども、地域イベント、公園・緑の8つを挙げ、調査を行った。評価基準と各要素の対応は消防（安全性）、救急医療（保健性、利便性）、交通事故（安全性）、防犯（安全性）、商業施設（利便性）、子ども（安全性、利便性、快適性、持続可能性）、地域イベント（快適性、持続可能性）、公園・緑（安全性、快適性）である。

（1）消防

土浦市における人口1万人当たりの出火率は上昇傾向にあるが、市民意識調査によると消防・救急の整備は他の施策と比較して市民の満足度と重要度が高い。消防の分野では消防署と消防団、消防クラブに関して述べる。

1) 消防署

各地消防署については改修・再編・再配置が行われており、1978年5月開設の神立消防署と1974年7月開設の荒川沖消防署はともに2012年に改修された。また、1955年4月開設の消防本部土浦消防署も2016年に新設移転がなされており、並木出張所は2017年4月に土浦消防署に統合された。さらに、南分署と荒川沖消防署は2027年に2署の中間地点へ集約・統合予定である。一連の再編・再配置により、2015年は図53の配置だったものが、2027年以降は図54が示すように、各地域に1署の体制となる。2027年までの一連の消防署の再編・再配置によって南部の一部地域に関して、消防署から距離が離れる場所が見



られる。

図 53 消防署配置（2015 年）

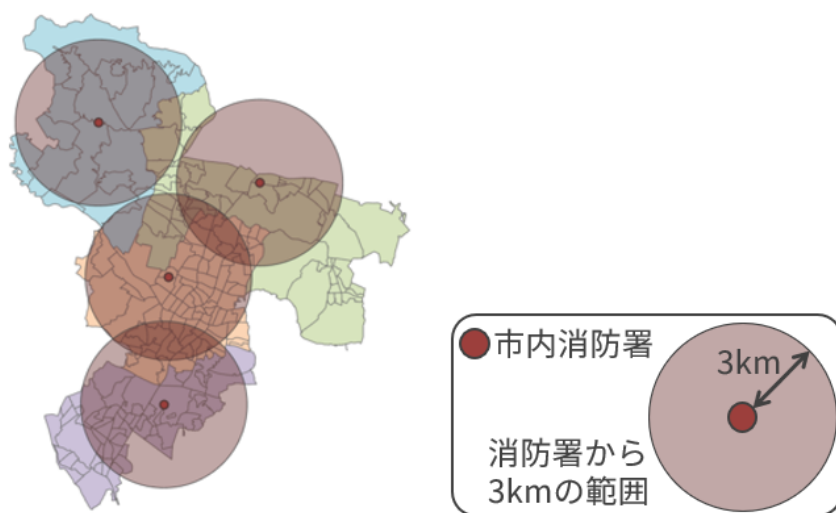


図 54 消防署配置（2027 年）

国土交通省国土数値情報より作成

2) 消防団

消防団は火災発生時の消火活動、大規模災害時の救出活動並びに避難誘導等を担う団体であり、図 55 で示すように土浦市では新治地域と中央地域で多く結成されている。また、土浦市では市内に 3 隊（通訳隊・大規模災害対応隊・ラッパ隊）からなる機能別消防団も設置している。特に通訳隊は茨城県初の全国でも

少ない事例で、災害発生時の外国人被災者に対応する。その他にも、市は消防団応援の店事業、学生消防団活動認定制度、消防団の力向上モデル事業、自主防災組織への支援などを行っている。消防年報においても消防団については「地域防災の中核を担っている。」との記述があり、消防団は消防の分野で重要な役割を担っていると考えられる。一方で、図 56 から分かるように、若年層の団員の減少が見られ、持続的な活動に関しては課題が残る。

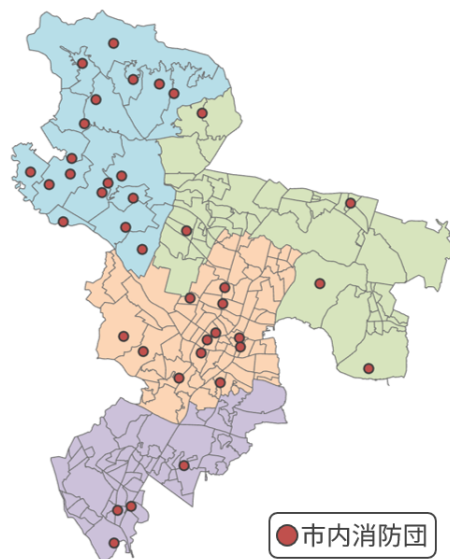


図 55 消防団配置

土浦市消防本部「消防統計（令和 6 年度版）」より作成

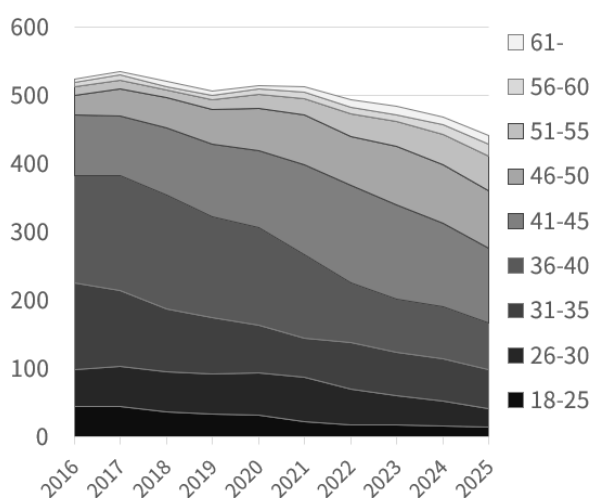


図 56 年齢階級別の消防団員数

土浦市消防本部「消防統計」（平成 27 年度～令和 6 年度版）より作成

3) 消防クラブ

消防クラブは幼年・少年消防クラブの活動を通して指導者から子供たちへ災害に対する知識や経験を伝え、防災への意識啓発を図っている。女性防火クラブという団体も存在し、地域の防火意識の向上に加え、消防行政への理解を地域住民へ繋ぐ役割を担っている。これらの自主防災組織は町内会・自治会を中心とした自主的な組織であり、土浦市はその結成費・初期費・運営費に対して支援制度を設けている。

(2) 救急医療

土浦市には多数の診療所と 8 つの病院が設置されている。8 つの病院は神立病院（病床数 160）、土浦厚生病院（280）、土浦協同病院(800)、つちうらリハビリテーション病院(42)、野上病院(28)、霞ヶ浦医療センター(250)、県南病院(83)、筑波東病院(206)である（図 57）。このうち、つちうらリハビリテーション病院は新設としては県内初の介護医療院である。土浦市民意識調査によると、医療・救急に対する市民の満足度と重要度はともに高くなっている。出動件数は上昇傾向であり、全国平均と同程度である。

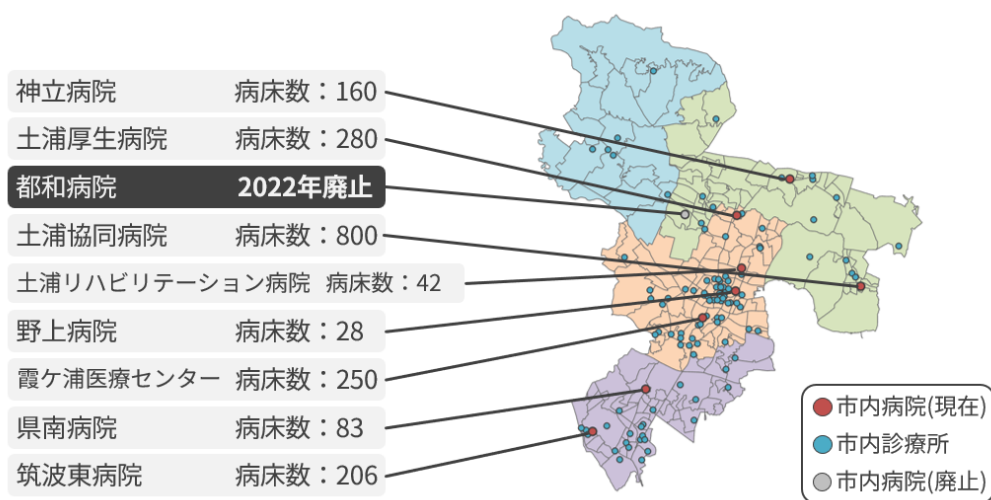


図 57 病院配置

病床数：日本医師会「JMAP 地域医療情報システム」より作成

地図：国土交通省国土数値情報より作成

救急医療における課題には、新治地区に病院が存在せず、搬送に時間を要することや、身近な医療体制が不足していることが挙げられる。また、五中・都和中地区の人口当たりの診療所数が少ない事も挙げられる。一方で、強みとしては一中、四中地区において診療所が総数、人口当たりの数ともに充実していることや、市全域において人口当たりの病床数が全国平均より多い（人口1万人当たりで土浦市は130.1床、全国平均は115.5床）ことが挙げられる。

（3）交通事故

2024年度における土浦市の交通事故発生件数は402件（3位/44市町村）、1万人あたりの交通事故発生人数は36.36人（3位/44市町村）、負傷者は513人（3位/44市町村）、死亡者は4人（5位/44市町村）となっており、県内でも交通事故が多い市である。一方で交通事故の発生件数は年々減少傾向にあり、10年間で約半分にまで減少している。（図58）土浦市は交通安全運動やヘルメット補助金、自転車通行帯の整備などに取り組んでいる。

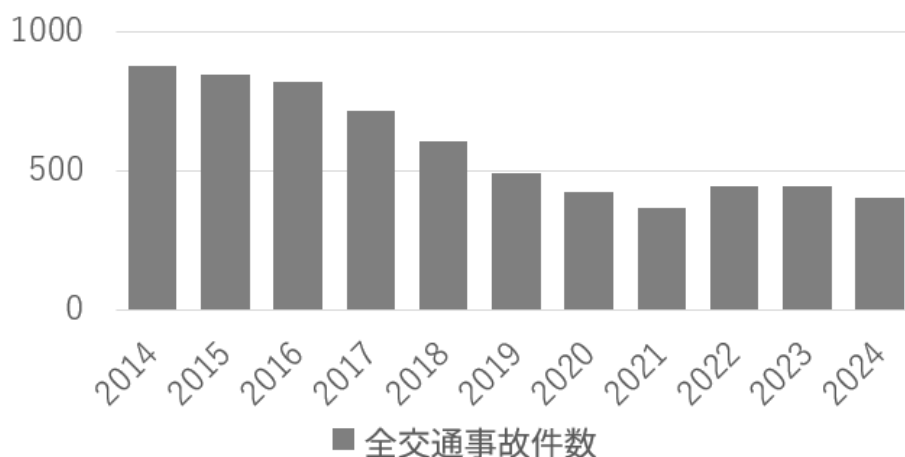


図 58 交通事故発生件数の推移

茨城県警察「交通白書令和6年度」より作成

図59と図60は、歩行者事故と自転車事故の分布である。図59と図60から歩行者事故、自転車事故ともに中央地域と南部地域にまとまって分布していることが分かる。

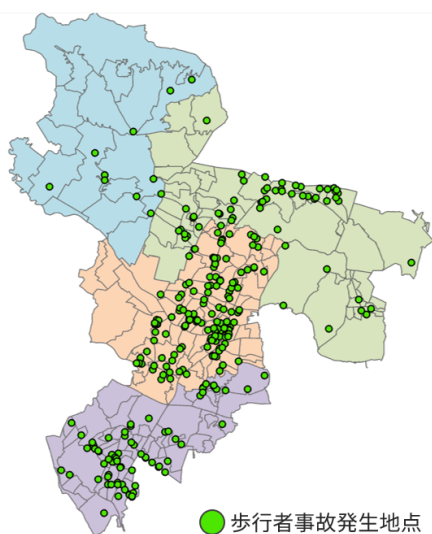


図 59 歩行者事故分布

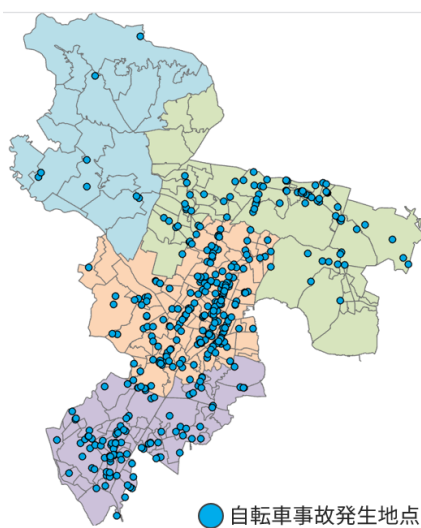


図 60 自転車事故分布

警察庁「交通事故統計情報オープンデータ」(2019 年～2024 年) より作成

図 61 は小中学校と交通事故の分布である。図 61 では特に中央地域と南部地域において小中学校周辺で事故が多発していることが分かる。中央地域では「土浦一高前」、「タイヨー前」、南部地域では学園東大通り入口交差点付近で事故が多発していることが分かった。これらの地点はゾーン 30 やガードレールの整備、横断歩道などの重点的な整備が求められる。

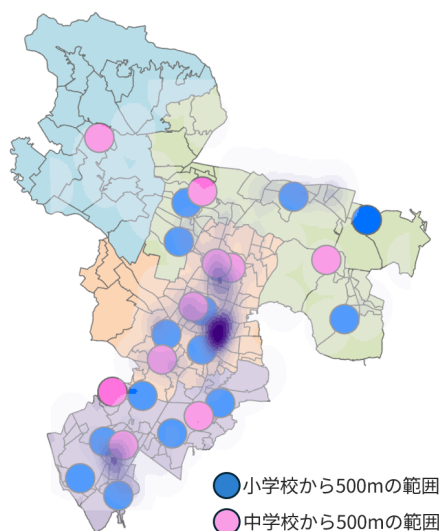


図 61 小中学校 500m バッファと歩行者事故のカーネル密度推定

国土交通省国土数値情報、警察庁「交通事故統計情報オープンデータ」より作成

(4) 防犯

警察署の配置は比較的中心部に集中しており、住居侵入は周辺に警察署がない新治地域や西部で多く見られる。図 62 より犯罪件数は 2021 年以降やや増加の傾向が見られるがここ 10 年で半減している。また、犯罪種別で見ると 1 千人当たりの自転車盗件数が茨城県の市町村内で 3 番目に多いという特徴がある。

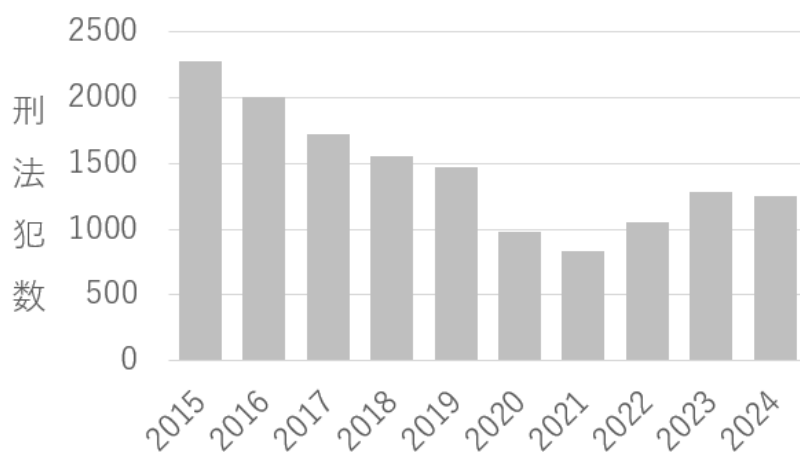


図 62 刑法犯数の推移

茨城県警察「交通事故関係統計・分析」より作成

土浦市では犯罪対策の取り組みとして、警察官による立ち回りだけでなく、警

察官 OB による防犯活動組織である防犯ステーションまちばん（図 63）の荒川沖駅と神立駅への設置や、LED 防犯灯や設置補助防犯灯を新規設置する場合の補助（一基当たり 15,000 円の補助や防犯灯を維持管理する場合一基当たり 10000 円の補助）、防犯カメラの設置が行われている。



図 63 まちばん（神立） 2025 年 10 月 24 日

撮影

現地調査では自転車盗が特に多い、土浦駅、神立駅、荒川沖駅周辺で駐輪施設の実態について調査をした。土浦駅周辺には 7 箇所の市営駐輪場と民間の駐輪場が複数ある。市営駐輪場の管理を行っていたシルバー人材センターの方によると、市営駐輪場での自転車盗は近年は見ないとお話があり、土浦駅周辺の駐輪場の整備による効果を感じられた。一方で民間の駐輪場ではロックのかかっていない自転車が乱雑に置かれている様子も一部で見受けられ、課題である。神立駅には、西口に市営駐輪場が一か所、東口に民間駐輪場が一か所ある。市営駐輪場はロック機能が付いており、防犯の観点で優れた施設であると感じられた一方で、多くの自転車が駐輪されていることが確認でき、やや駐輪場が足りていない印象を受けた。荒川沖駅では市営の駐輪場の整備が進んでおらず、民間駐輪場にはロックが見られないことから防犯の観点で改善するべきであると考えられる。

（5）商業施設

以降では生鮮食品を扱っているスーパーマーケット、ドラッグストア、コンビニエンスストアを商業施設としている。土浦市の「卸売業・小売業事業所数の推

移」によると 2014 年から 2021 年の 7 年間で 290 の事業所が撤退している。また、土浦市民満足度調査によると、「買い物が便利であると思う」という設問に関してそう思う、どちらかと言えばそう思うという回答をした市民の割合は新治地区で 32%となっており、市全体平均の 58%を大きく下回っていた。(図 64)

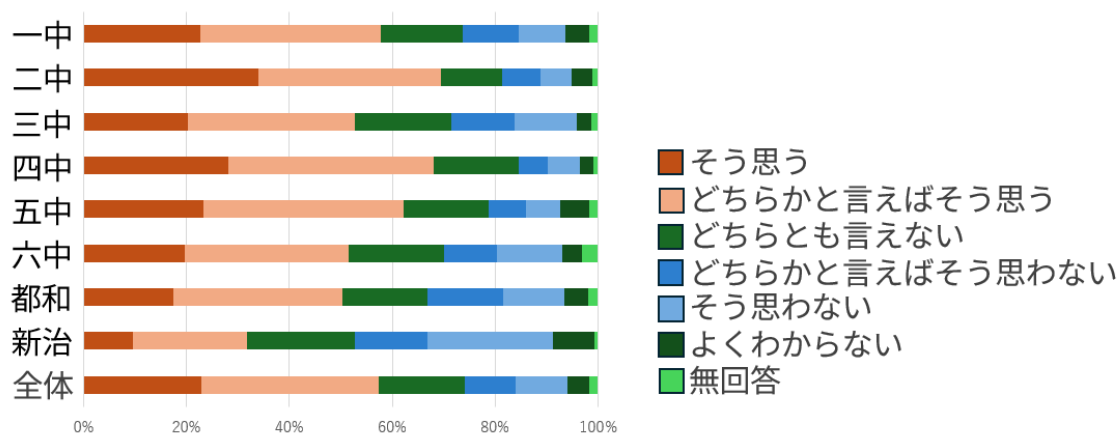


図 64 買い物が便利であると思うか（地域別）

土浦市「土浦市民満足度調査報告書令和 2 年度」より作成

土浦市では買い物困難者への支援として 3 つの事業者（カスミ、移動店舗ふれあい便、とくし丸）が移動スーパーを運営している。図 65 は先に述べた商業施設のみの配置であり、図 66 は停留場所が公表されているカスミと移動店舗ふれあい便の停留場所を含んだ配置である。地図上の赤やオレンジで示されたメッシュは高齢者人口の割合が高い地域を示している。2 つの図の比較から、移動スーパーが高齢者人口の割合が比較的高い地域をカバーしていることが分かる。一方で、移動スーパー事業の運営に関しては課題もある。ヒアリング調査によると持続性を考慮すると行政の経済的な支援を必要としている事業者もあり、行政との連携が必要不可欠であると考えられる。

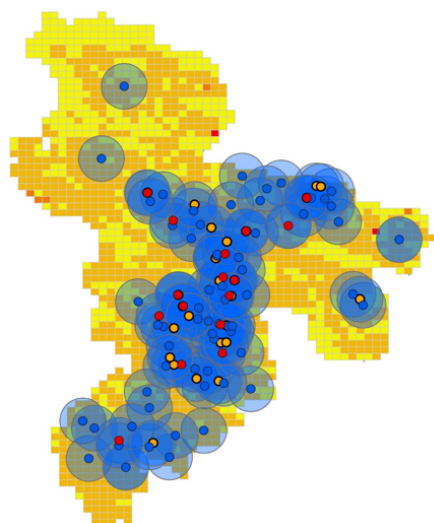


図 65 商業施設配置

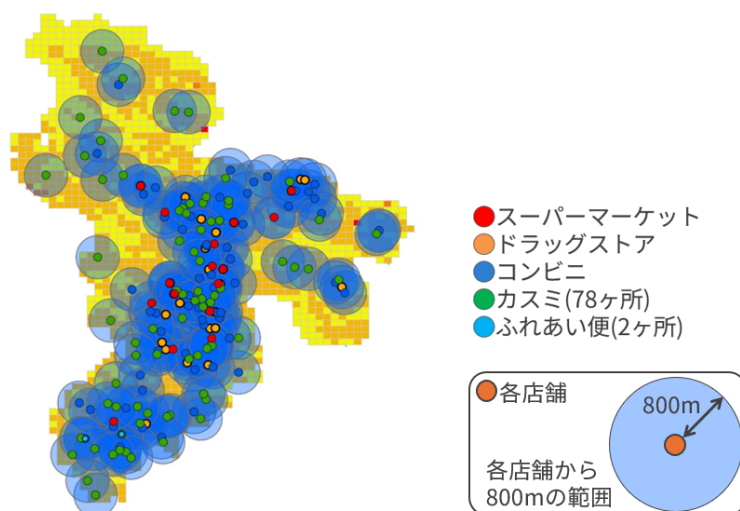


図 66 移動スーパーを含めた配置

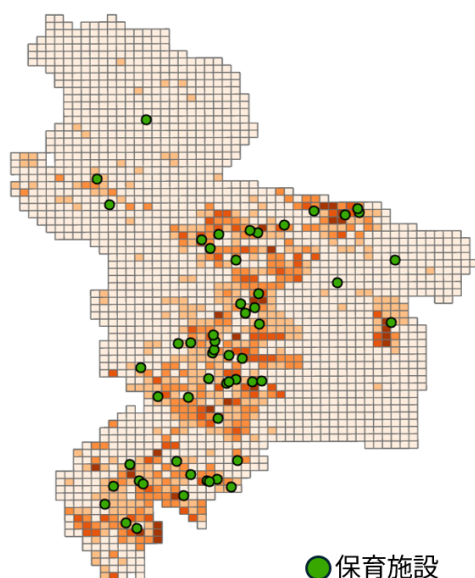
土浦商工会議所、土浦市新治商工会 「土浦市の商業令和 6 年 3 月」より作成

(6) 子ども

1) 保育施設

土浦市にある保育施設として公立保育園、私立保育園、認定こども園、地域型保育園、市内認可型保育園、企業主導型保育園、児童館、子育て交流センター、地域子育て支援センター、こどもランドが挙げられる。図 67 の色が濃い部分は 0-4 歳人口が多い地域を示しているが、0-4 歳人口が多い地域と保育施設が

多く立地している地域が概ね重なっていることが分かる。しかし、実際に現地で見学を行うと、新治地域では新治児童館で遊具が使用できないようにロープが巻かれた様子も見られたり、中央地域では園庭を十分な広さ確保できていない様子が見られたりしており、園児が遊びやすい環境の整備が十分とは言えない箇所も見受けられた。



● 保育施設
図 67 0-4 歳人口と保育施設の分布

子育て支援ガイドブックより作成

2) 小児科医

小児科医を持つ病院・診療所は土浦市内に計 29 か所あるが、日曜日も開いている小児科医は 5 か所に限られる。図 68 は土浦市の小児科医と 0-14 歳人口を重ねたものである。色が濃い部分が 0-14 歳人口が多い地域を表しているが、0-14 歳人口が多い地域と小児科医を持つ病院が多く立地している地域が概ね重なっていることが分かる。ただ、土浦市が行ったアンケート調査においては小児科医の設置が少ない新治中学校地区に加え、都和中学校地区においても小児科医への不満を持っている住民の割合が他地域と比較して大きいことが分かっている。図 68 から、北部の一部地域において 0-14 歳人口が多いにもかかわらず小児科が近接していない地域が見られる。

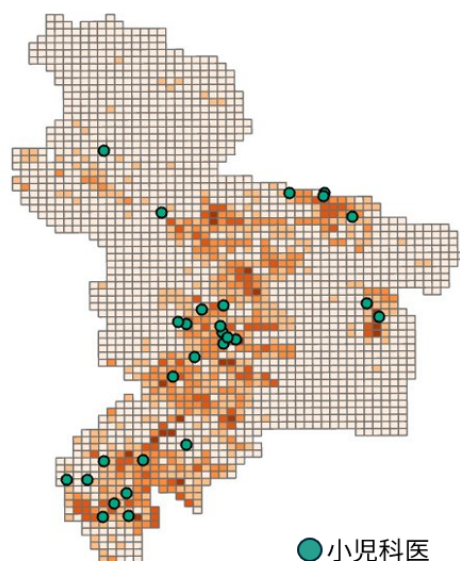


図 68 0-14 歳人口と小児科医の分布

子育て支援ガイドブックより作成

3) おむつ交換・授乳設備

土浦市では子育て中の方が安心して外出できる環境の整備を目的として、おむつ交換又は授乳のための設備等が整備されている施設を赤ちゃんの駅として登録する制度がある。2025 年 8 月 8 日時点では市内の 35 か所が赤ちゃんの駅として認定されている。図 69 に示されている、土浦市における赤ちゃんの駅の分布を見ると、特に中央地域の土浦駅周辺において充実している。全ての地域に赤ちゃんの駅が設置されているが、新治地域は登録件数が 2 件と他地域と比較して少ない。また、小町の館や乙戸沼公園といった親子の出先となる場所での登録が不十分である他、設備が整っているにもかかわらず登録がされていない施設もあり、制度そのものが浸透していないという課題も見られる。

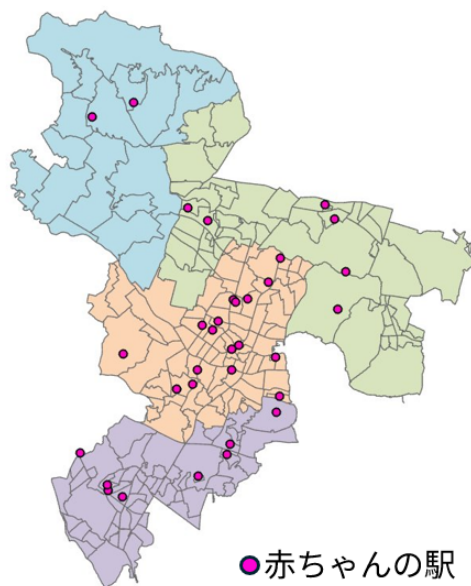


図 69 赤ちゃんの駅分布

土浦市「赤ちゃんの駅（おむつ交換・授乳施設）」より作成

4) 廃校

土浦市では穴塚小学校、山ノ荘小学校、藤沢小学校、斗利出小学校が廃校となっている。穴塚小学校は市の教育相談室、山ノ荘小学校は企業のデモサイト、藤沢小学校はスポーツクラブ、斗利出小学校はサイクリスト拠点やレストラン（計画段階）としての活用方針が定まっている。いずれの廃校についても活用方針が定まっている一方、校舎は老朽化が進んでいるように見受けられた。これらの廃校は避難所としての利用も想定されることから、廃校の老朽化に対しての対応策が必要であると考えられる。また、現在は廃校となっていない学校に関しても統廃合を考える必要がある。平成 23 年には土浦市教育委員会が土浦市立小学校及び中学校適正配置等基本方針において小学校の学級数による適正規模は 12 学級以上（1 学年 2 学級以上）と定めているが、特に南部地域では学生数の減少が著しくなっておりこの適正規模を満たしていない。平成 25 年 2 月に土浦市教育委員会によって策定された土浦市立小学校適正配置実施計画の一環で、現在、北部地域において上大津小学校と菅谷小学校の統合が進められているが、今後は他地域についても統廃合に向けた議論が必要であると考えられる。

(7) 地域イベント

土浦市は 8 つの中学校区に分かれ、各校区に市の公民館条例に記載された公民

館が一つずつ存在する。これに、小規模な公民館を加えると合計 111 の公民館の存在を確認した。図 70 はその分布である。調査では土浦市内の地域コミュニティの活動の様子を把握するため、公民館などで行われる、主な参加対象者が土浦市民であるイベントの実施状況について調査した。図 71 は 2024 年 10 月から 2025 年 9 月までの 1 年分の広報つちうら・各地区広報誌に記載された地域イベントを集計し、開催場所と件数を地図上に示したものである。イベント実施数は一・四中地区で多く、開催場所は各地区、公民館条例に記載された公民館が多い。一方で、おおつ野の公民館は公民館条例への記載はないが、町内会で独自のホームページを持つなど精力的な活動が見られた。現地調査では小規模な公民館の見学も行ったが、利活用はあまりされていないように見受けられる場所もあり、稼働率が低い場合は統廃合などの検討も必要になると考えられる。

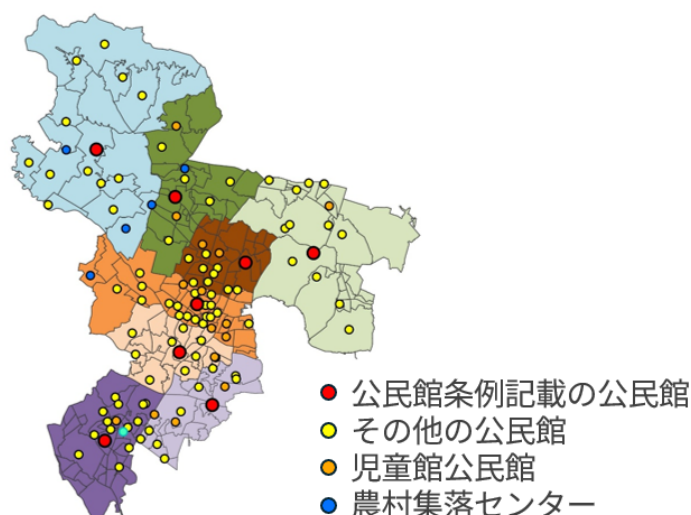


図 70 公民館配置

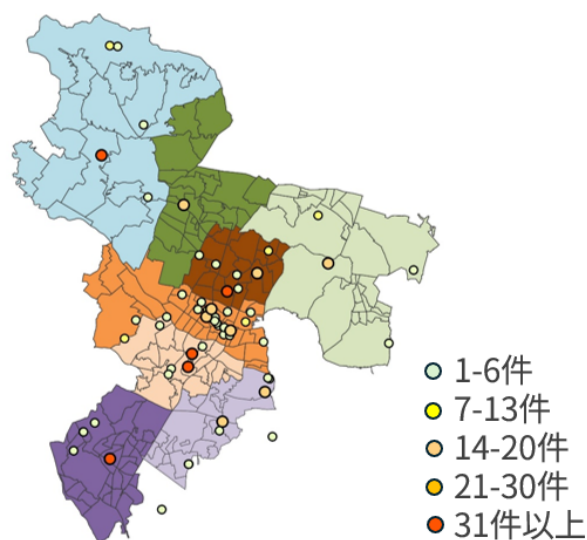


図 71 イベント実施場所と件数

土浦市「土浦市例規集」、「広報つちうら」（2024 年 10 月から 2025 年 9 月）より作成

(8) 公園

土浦市における公園に関する取り組みは第三期土浦市環境基本計画で言及がされている。この計画で公園は、健康で快適なまちの形成など身近な環境問題に関わることの環境要素として位置づけられている。また、豊かな自然の恵みを学ぶ機会の創出や健全な生態系サービスを生かしたまちの創出のために公園の整備を行うことを目指している。その他、社会資本整備総合計画の一環である公園施設長寿命化計画において、令和 6 年から 10 年の間に亀城公園を含む 9 つの公園を対象に 46 施設の整備を行うことを決定している。住宅地の緑化に関しては、緑豊かな住みよいまちづくりを進めるため、生垣設置補助制度を行っている。これは補助対象者を、新たに生垣を設置する者、または既設のブロック塀等を撤去して生垣に改造する者とし、8 つの条件を満たす者に生垣設置に必要な費用の 2 分の 1（1m あたり 5,000 円まで。限度額 15 万円）を補助する制度である。調査では実際に公園と周辺の住宅地を散策し、整備環境を確認した。古い年代に形成された住宅地は各住宅の並木や生垣が整えられている一方、遊歩道の植物や公園の整備が不十分であると考えられる場所が比較的多く見られた。また、連続する生垣の景観が空き家や新築の住宅で断絶されているという課題も見られた。

5 産業観光

(1) 商業

1) 土浦の歴史

土浦市は昔から土浦城の城下町・霞ヶ浦の港町として栄え、土浦城と霞ヶ浦の間には川口川が流れていた。しかし、水運の需要が減ったことや都市化が進んだことによって川口川は埋め立てられ、現在のモール 505 や亀城モールに面する道路となった。

2) 土浦市内の商業施設

土浦市の商業施設として、日用品以外での経済活動が行われそうな百貨店・ショッピングモールのみをリスト化し、Arc GIS にて地図とした。



図 72 土浦のショッピングモール

さんあぴおは事業主体が破産して現在数店舗しか営業しておらず、木田余ショッピングモールやおおつ野ヒルズプレミアムモールは1階建ての小規模な商業施設であるため、経済活動の主力となっているのはおそらく駅ビルのアトレや URALA、イオンモールであると考えられる。商業施設は土浦駅前か幹線道路沿いに立地している傾向にあり、車社会であることが読み取れる。神立駅・荒川沖駅前には目立った商業施設が見られない。特に神立駅は最近駅舎の改修工事を行ったばかりで、西口では土地区画整理事業も行われているためこれからの発展に期待できる。

3) 土浦市の産業構造

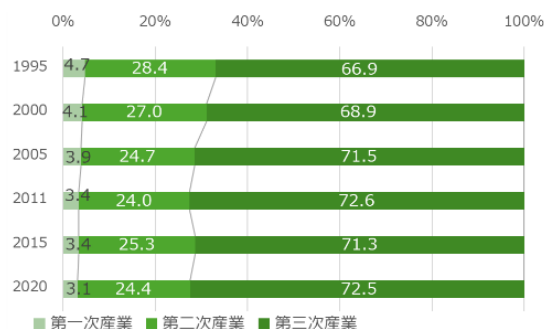


図 73 土浦市の産業形態

土浦市は商業の地として発展してきた歴史があり、常磐道や国道などの立地から物流も強く、第三次産業が盛んである。ここ 25 年間では 5.6% 上昇しており、土浦市において成長している分野である。2020 年時点での第三次産業の割合は、茨城県で 66.0%、土浦市で 72.5%、つくば市で 78.2% であり、茨城県よりも高くつくば市よりは低い割合という現状にあり、第二次産業も一定の割合を保っている。

4) 土浦市の現状

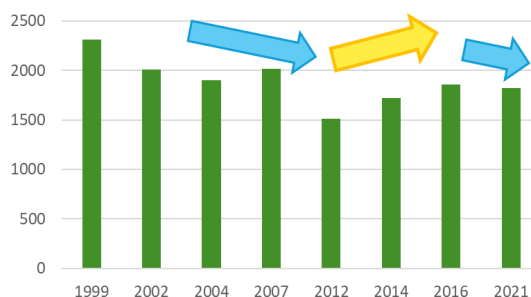


図 74 土浦市の年間商品販売額

土浦市の商業について、商店数、従業者数ともに減少が続けている。年間商品販売額に関しては、2012 年以降若干の上昇を示したものの、長期的に見ると減少しており、全体的に衰退しているといえる。もともと土浦市において、駅前には商業の中心として栄えていたが、2000 年ごろから起こった百貨店相次ぐ撤退、さらに 2008 年にはイー・アスつくば、2009 年には阿見アウトレットなどの周辺都市における大規模商業施設が開業し、車社会という土浦の背景などによってそれらに人が分散してしまったことによって、駅前の集客力は衰退した。

5) 中心市街地

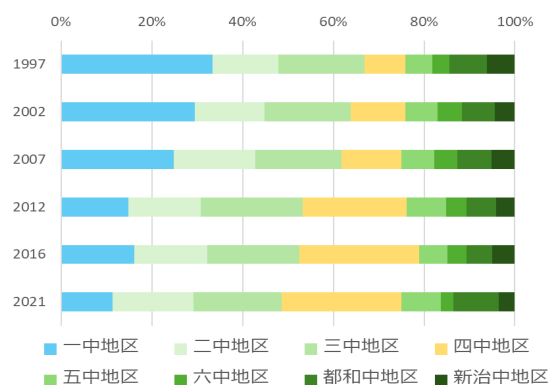


図 75 地区別年間商品販売額

一中地区（中心市街地）の年間商品額の割合は年々減少している一方、2009年に土浦イオンが開業した四中地区では、増加していて、市内の最大の割合を占めている。中心市街地の規模の縮小の理由として土浦イオンの開業が挙げられることが多いが、開業以前から商品販売額のシェアは減少しており、イオンの開業によってその傾向は強くなったものの、駅前自体の魅力低下も課題であると考えられる。

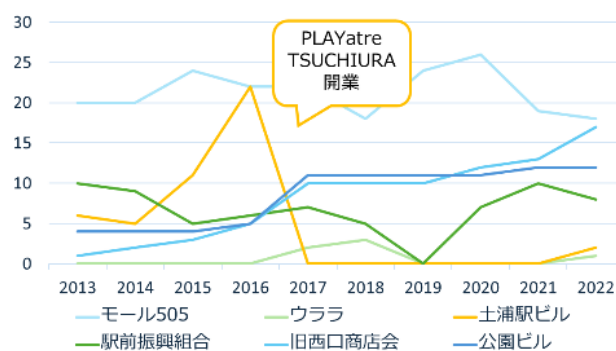


図 76 中心市街地の空き店舗

土浦市街地中心地開業支援事業などによって、駅周辺の新規店舗数・企業数などはコロナ禍以降回復傾向にあるが、空き店舗数に関してはほぼ横ばいの地域、そして増加した地域なども存在している。亀城公園近くなど、駅前通りから離れた場所、ビルのリニューアル後に増加した駅前の旧西口商店街などもあり、回遊性や、空き店舗解消などには課題が残る。

6) 市民の意識

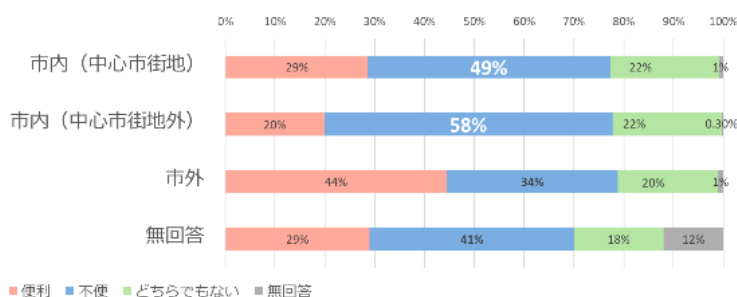


図 77 中心市街地は買い物・飲食に便利か

このような現状において、土浦市民はどのように感じているのか。令和5年に計574人に対して行われたアンケート結果では、市内の半数近くの人が、「中心市街地は買い物や飲食に不便である」と感じている。また、今後の中心市街地に必要なものについてのアンケートでは、商業施設の充実と回答した人が最も多く、市街地における要望の高さを伺うことができる。

7) 土浦市の商業まとめ

以上から、大型商業施設は土浦駅前と幹線道路沿いに多く、神立駅・荒川沖駅前に存在していないこと、市全体として市民の要望はあるものの、中心市街地の縮小は進行していること、新規出店に対する取り組みがあっても、空き店舗数の維持・増加により全体としての解消には結びついていないこと、既存店舗への支援や駅ビルとの周遊性などが少ないことが課題として考えられる。

(2) 工業

1) 土浦市の工業の現状

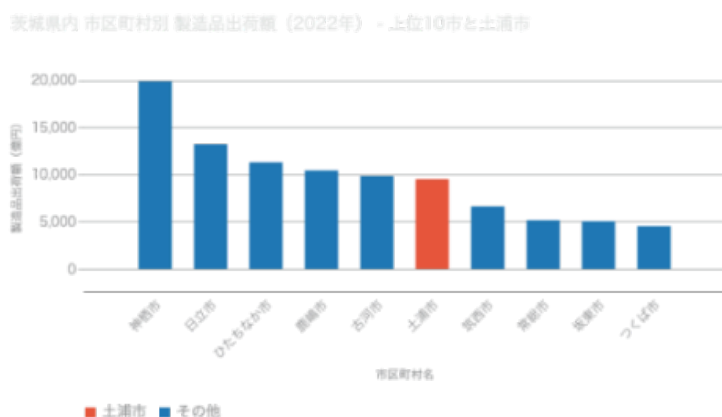


図 78 茨城県市区町村別製造品出荷額

土浦市は常磐道や圏央道、国道 6 号など交通の利便性が高いことから工業適正の高い都市である。そのことから土浦市は、令和 4 年度の製造品出荷額においては県内 44 市町村のうち第 6 位となっており、県全体の 6.4% を占めている自治体である。

土浦市の製造品出荷額 産業別割合（2019年）

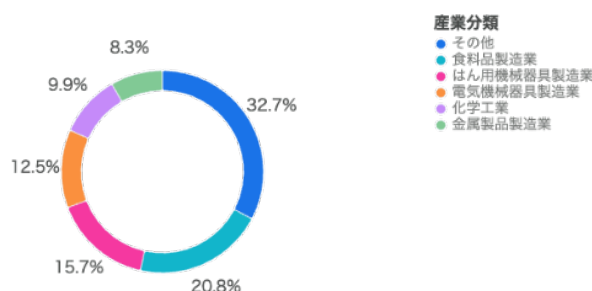


図 79 土浦市の製造品出荷額

また、製造品出荷額の中の産業別割合図 1-5-8 を見てみると食料品製造業が 20.8% と最も大きくなっており、続いてはん用機械器具製造業や電気機械器具製造業など技術集約型の産業も大きな役割を占めていることが読み取れる。

2) 工業団地

土浦市には大規模な工業団地が四ヶ所存在し、土浦市の工業を支えている。しかし、それぞれ東つくば新治、テクノパーク土浦北、神立、土浦おおつ野ヒルズのいずれの工業団地もすでに分譲が完了している。土浦市は現在、交通の便から工業用地としてのポテンシャルがありながらも新しく企業を誘致するのに十分な開発がなされていないことがわかっている。

3) スマート IC

土浦市には現在、新しくインターチェンジを作る計画がある。令和 6 年に国交相からの認可がおり、開通が決定している。立地は土浦北 IC と桜土浦 IC の間で、常磐道と土浦市道矢作 25 号線が連結するものである。この土浦 SIC の策定によって交通アクセスの改善、物流の効率化、防災機能の強化そして地域の利便性向上などの好影響がもたらされ、土浦市の工業全体を活性化させることとなる。しかしその一方で、開通後の交通量過増や費用負担と維持管理などの問題を抱えることになるだろう。

また、土浦 SIC の設置に伴い工業団地を新規に開発することが見込まれる地域周辺は、農村水田が広がるポテンシャルが十分ある地域であると評価できる。東側にはイオンモール土浦があり、他地域への輸出だけでなく同地域内での製

造・消費も期待できる。土地利用規制の変更や道路基盤の整備も含めて整備が必要。

4) 物流

土浦市の物流を工業の製造品目、首都圏(消費地)への距離、工業の規模が類似している二都市として定性的な選出にはなるが埼玉県加須市と栃木県佐野市を選定した。前者は北自動車道加須インター、後者は東北自動車道佐野藤岡インターを起点として物流が盛んである。土浦市の物流を工業の製造品目、首都圏(消費地)への距離、工業の規模が類似している二都市として定性的な選出にはなるが埼玉県加須市と栃木県佐野市を選定した。前者は北自動車道加須インター、後者は東北自動車道佐野藤岡インターを起点として物流が盛んである。

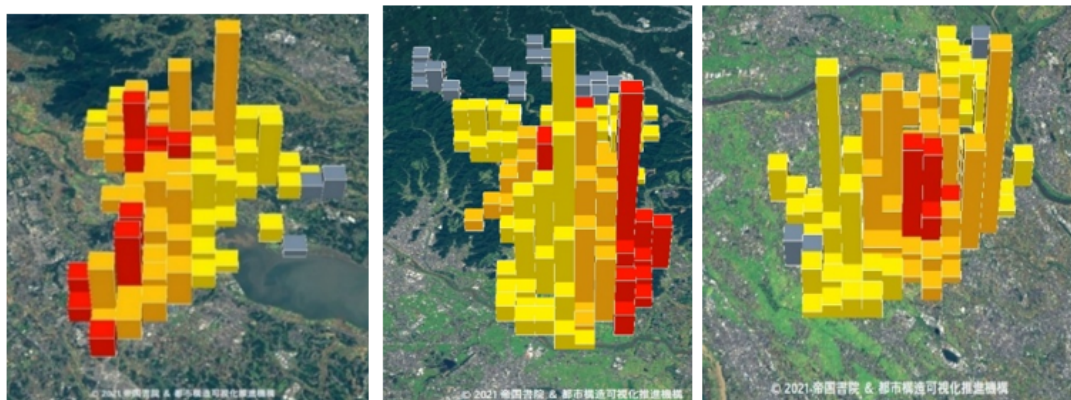


図 80 佐野市(左)と加須市(中)と土浦市(左)の製造事業所と高速道路までの距離

以上がジオグラフより作成した製造事業者数(高さ)と高速道路までの距離(色)を示した図である。土浦市は両市と比べて高速道路までの距離が相対的に近く、立地面で優位であることがわかる。一方で郊外にあるはずの高速道路に近い地域に事業者数が効率的に集積していない。南部の桜土浦インター周辺は距離の近さと事業者数が比例していない。北部の神立工業団地周辺は高速道路への距離が遠いにも関わらず事業者数が多く、立地に観点からは非効率である。

(3) 観光

1) 土浦市の現状

土浦市は霞ヶ浦と筑波山塊の豊かな自然に囲まれ、様々な観光地が存在する。また、土浦花火競技大会や土浦キララまつりなどの様々なイベントが存在する。複数の視点から土浦市の観光における強みと弱みについて考察していく。

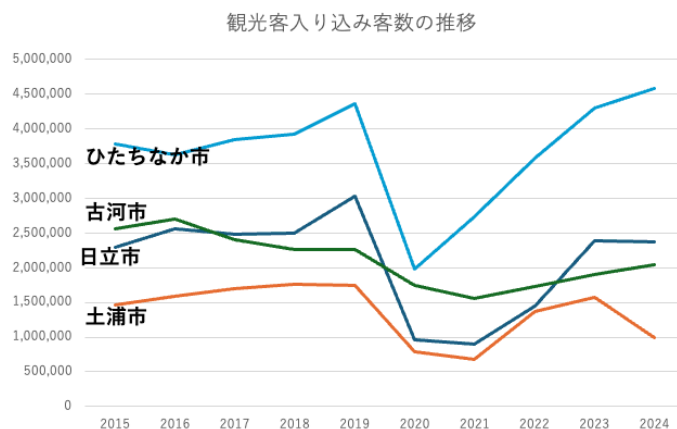


図 81

図 1-5-10 より、土浦市は同程度の人口規模の他の市町村とは異なりコロナ禍後の観光入り込み客数が減少しているように見える。この結果は昨年度に土浦花火大会が中止となっているためであると考えられる。

そのため、例年の来場者数である約 70 万人を足した場合、観光入り込み客数はコロナ禍前の水準に戻っていることがわかる。土浦市は同程度の人口水準の自治体と比較して入り込み観光客数が少ないことがわかる。

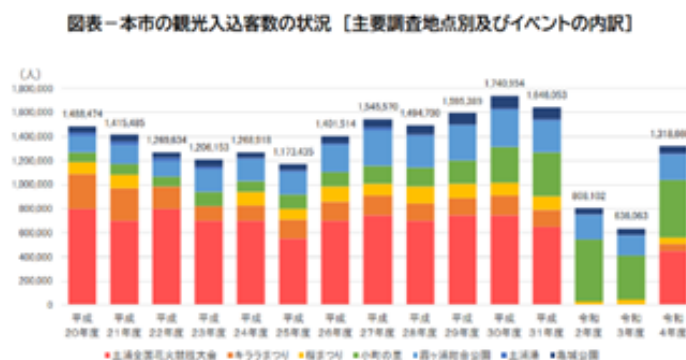


図 82 観光施設ごとの観光入込客数の状況

図 1-5-11 より土浦市の観光客は土浦全国花火大会を初めとした一時的な催し物に依存していることがわかる。小町の館の観光入り込み客数は増加していることがわかる。観光業の安定性を担保するために地域資源を活用した独自性の観光地の創出などをしていく必要がある。

また、下図は土浦市の観光サイトで収集したサイト訪問客の知っている土浦の観光コンテンツのトップ5を示している。

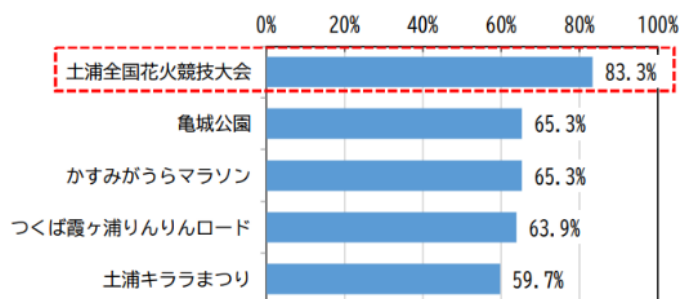


図 83 知っている土浦の観光コンテンツ

この図からも一時的なイベントが上位に入っており小町の館等の恒常的な観光資源や土浦市が推しているカレーフェスティバルは知名度が低く、情報発信も弱みとして挙げられる。

2) つくば霞ヶ浦りんりんロード

独自性のある観光資源としてつくば霞ヶ浦りんりんロードの価値向上が挙げられる。つくば霞ヶ浦りんりんロードはルート距離や一定区間での休憩所の整備などの条件を満たし、2019年にナショナルルートに指定された。自転車道は土浦駅付近にも整備されており、サイクリングを行いやすい環境が整っていると言える。

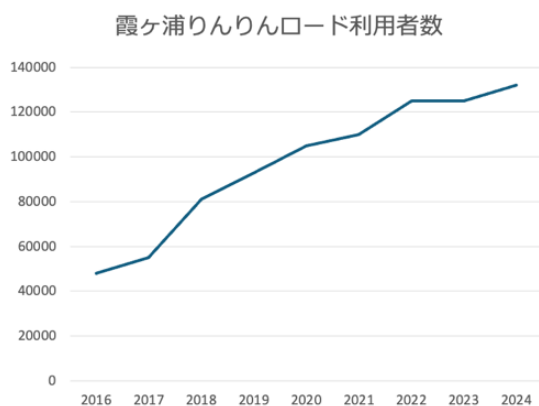


図 84 霞ヶ浦りんりんロードの利用者数推移

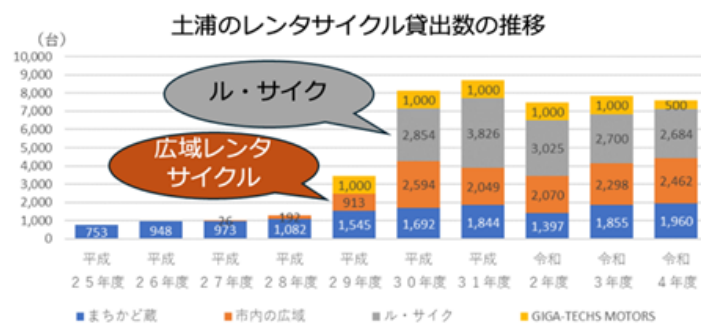


図 85 土浦市のレンタサイクルの利用台数の推移

図 1-5-13、1-5-14 より当サイクルロードの利用者数は増加しており、付近の広域レンタサイクルの貸出数はコロナ禍以降でも安定した需要がある。

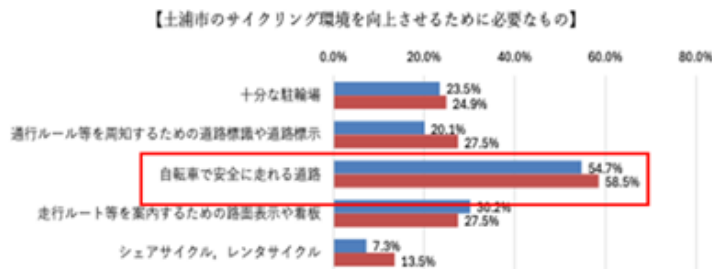


図 86 市民がサイクリング環境において必要だと感じるもの

つくば霞ヶ浦りんりんロードは今後安全面での改善が求められている。ナショナルサイクルルートへの指定の際、土浦市は交通量の多い区間への注意喚起案内表示の設置等、自転車走行空間の安全性向上を試みた。ルートを走行する際には交通量が多い国道を走行したり信号がない箇所を横断したりする必要があるエラー！参照元が見つかりません。市民は自転車で安全に走行できる空間を求めており（図 1-5-15）、観光地としての発展には走行空間の環境整備を進めていく必要があるだろう。

3) 小町の館

パラグライダー体験など地域資源を活用した魅力を提供する小町の館では、近年利用者数が増加し続けている。しかし、下の図 1-5-16 より小町の館を訪れた利用客は早い時間帯での利用が多く、宿泊客の獲得には至っていないことがわかる。



図 87 小町の館の時間帯ごとの利用客数(右：平日 左：休日)

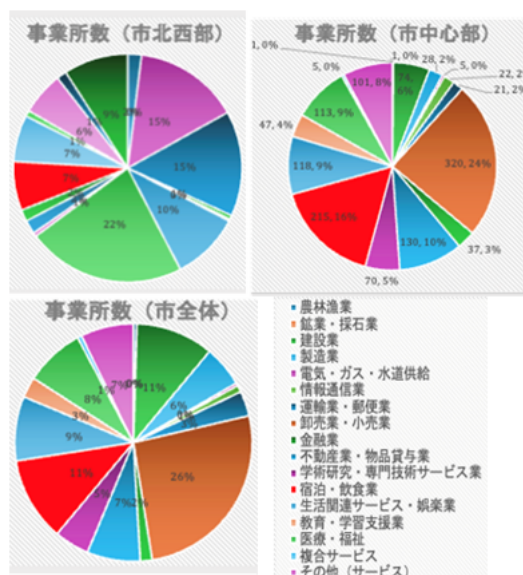


図 88 産業小目別事業数の土浦市中心部・北西部・全体での比較

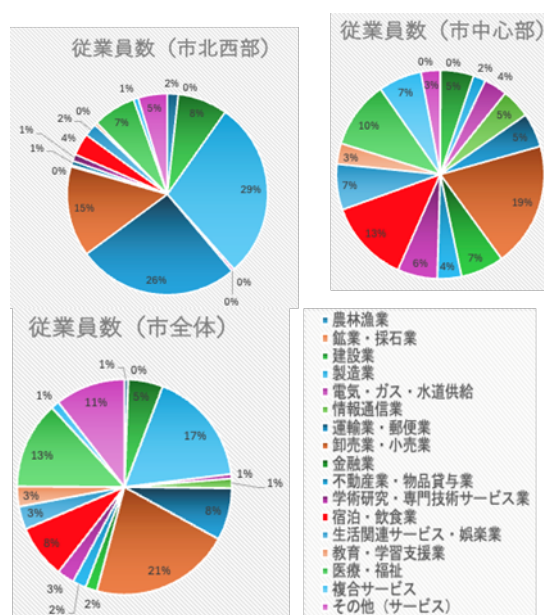


図 89 産業項目別従業員数の土浦中心部・北西部・全体での比較

図 1-5-17、1-5-18 はそれぞれ市北西部、市中心部、市全体の産業事業所数、従業員数を比較したものである。小町の館が位置する土浦市北西部は事業所数、従業員数ともに宿泊業の割合が低くなっている。市全体としては卸売業・小売業の事業所数が多く、卸売業・小売業、製造業に従事する者が多いことがわかる。このことから、土浦市には一度に多くの従業員を雇う大規模な工場が立地すること、観光に関連した事業は少なく、第二次産業や卸売業・小売業が産業の中心になっていることがわかる。また、小町の館が立地する市北西部も観光地に特化したエリアではなく物流施設や工場が多く立地すると考えられる。

4) 道の駅

恒常的な観光客の獲得を見込めるものとして道の駅が存在する。全国道の駅連絡会によると、令和 4 年度の道の駅平均年間売上額は約 2 億 4 千万円、平均年間来場者数は約 28 万人と安定した集客を見込むことができる。また、地域別来訪者構成は地域外からが仕事・プライベート合わせて 67.5%と、観光資源としても十分に働くと考えられる。そこで茨城県の道の駅数に関するデータを収集したところ右図のようになった。

比較対象は関東地方に位置し、茨城県と隣接している地理的条件として大きく変わらない千葉県と栃木県を選んだ。

	駅数	道100kmあたりの駅数	1000km ² あたりの駅数	100万人あたりの駅数
茨城	16(40位)	0.57(45位)	2.62(36位)	5.69(40位)
千葉	30(12位)	1.13(19位)	5.82(4位)	4.78(41位)
栃木	25(19位)	1.09(21位)	3.90(24位)	13.28(29位)
全国平均		1.07	3.27	9.86

図 90 茨城県と隣県の道の駅に関するデータ

茨城県はそもそもの道の駅の駅数が少なく、全体的に低水準な値をとっている。道路 100km(国道・地方主要道)の道の駅数に関しては全国 45 位となっており、愛知(0.62)、大阪(0.58)、福岡(0.58)、長崎(0.61)などといった主に大都市を持った都道府県に近い値をとっているため、まだまだ道の駅の開発のポテンシャルはあると考えられる。そこで茨城県の道の駅設置状況を見ると下の図のようになり、土浦周辺に道の駅の分布に空洞があることがわかる。



図 91 茨城県の道の駅分布

また、国道 6 号線付近の道の駅は柏市に存在する”道の駅しょうなん”から小美玉市にある‘恋瀬橋ロードパーク’まで存在せず、その間は車で 1 時間かかる見込みである。さらに、国土交通省が公表する「道の駅第 3 ステージの取り組み情報」においては、生活圏に道の駅があるということの指標として 30 分以内と 60 分以内を挙げているが、土浦市の広い範囲は 30 分圏内に道の駅がない状況となっている。北部に関しては、恋瀬橋ロードパークは駐車場とトイレしかない道の駅であり、拠点としての機能は果たしていないと考えられ、実際にはさらに道の駅までのアクセスに時間がかかると予想され、土浦の道の駅のポテンシャルは高いと考えられる。

(4) 産業連関表を使った分析

1) 特化係数レーダーチャート

産業連関表から、茨城県全体を1とした土浦市の産業特化係数とつくば市を1とした土浦市の産業特化係数の図を作成した。



図 92 つくば市を1としたときの土浦市の産業特化係数



図 93 茨城県を1としたときの土浦市の産業特化係数

上の図から、土浦市の商業・運輸は平均以上で、製造業は平均以下であることが分かる。課題が多い商業も、県全体で見ればそこまで劣っていない。逆に製造業は県全体と比較するとまだまだである。

次に、つくば市と比較してみると、製造業や運輸は非常に強く商業は弱い。

これらのことから、製造業の分野では土浦市とつくば市が競合することはなさそうである。つくば市より優秀な運輸と合わせて製造業を伸ばすことは有効なのではないか。

2) 産業間ネットワーク

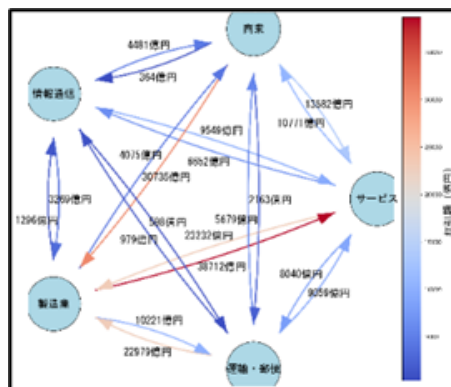


図 94 土浦市の産業間ネットワーク

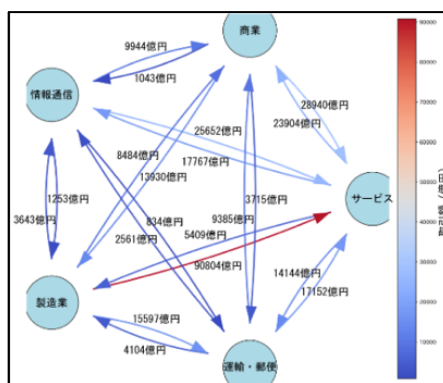


図 95 水戸市の産業間ネットワーク

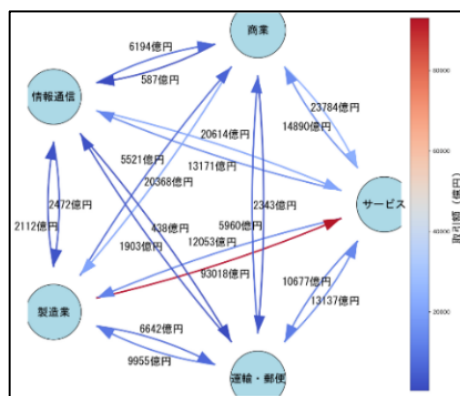


図 96 つくば市の産業間ネットワーク

図 1-5-23、1-5-24、1-5-25 は土浦市、水戸市、つくば市の産業連関表より作成した産業間ネットワークである。3つの自治体について商業、情報通信、製造業、サービス、運輸・郵便の5つの観点から比較する。矢印が赤いほど産業間のつながりが強いことを示している。

土浦市は水戸市、つくば市よりも取引額が少ないことがわかる。他の2自治

体と同様に製造業からサービス業への投入が非常に多い。他の2自治体と比較して商業、サービス、運輸から製造業への投入額が非常に大きくなっている。サービス業と製造業は互いの産業を補完し合っていることがわかる。産業間ネットワークより土浦市は製造業が地域経済の中心的な役割を担っていること、製造業が他の多くの産業に支えられていると考察できる。

産業ネットワークより、土浦市は製造業を介した取引が多く、商品の取引・流通活動の中心になっていると考察できる。また、各産業から製造業への取引額が多く、製造業が地域産業を支えていることもわかる。

他方、多くの産業が製造業と強く関わっているため、製造業が滞った場合に産業全体が停滞してしまうリスクを有する。

全体として、商業やサービス業の底上げを行い製造業への取引額をさらに増やしていくこと、そして、土浦市の中心的な産業である工業の需要を高めていくことが土浦市の発展のために効果的であると考えられる。

6 環境

(1) 自然環境

1) 水質

霞ヶ浦及び河川の水質は、やや改善が見られたものの、近年では停滞傾向にあり、多くの水域で環境基準の達成は得られていない。

水質汚染の指標となる COD の値は近年 10 年でほぼ横ばいであり環境基準値を満たしておらず、霞ヶ浦で安全に泳ぐことは難しい状況である（図 97）。富栄養化の原因である全窒素・全リンの値は長期的にはほぼ横ばいである（図 98）。

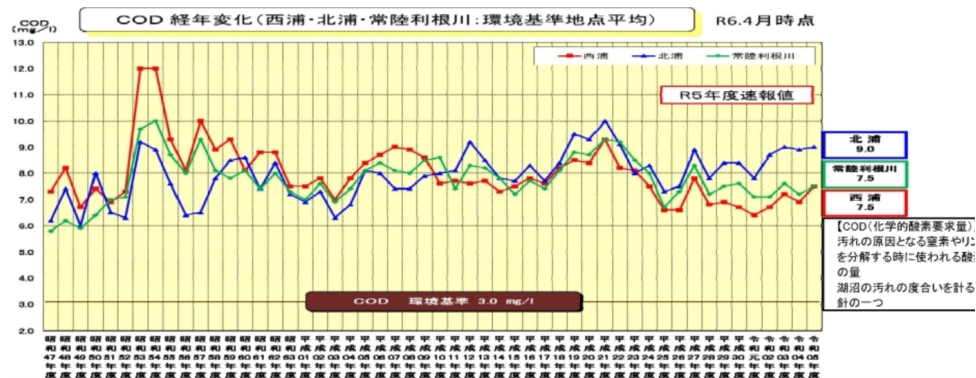


図 97 霞ヶ浦の COD の推移

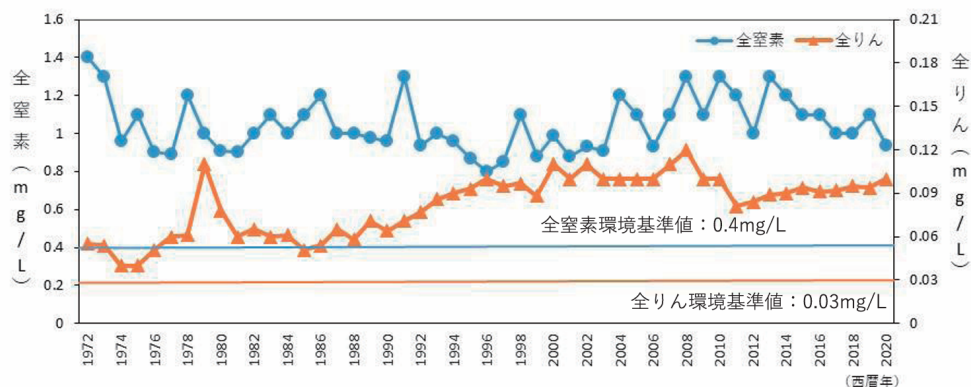


図 98 霞ヶ浦の全窒素・全リンの推移

市内の各水辺では汚れた水を好むイトミミズ、ユスリカ類が多く確認されており、全般的に有機汚濁の進んだ水域であるといえる。

2) 排水

近年では、小規模な工場・事業所等の排水や生活排水、農地・市街地等から

の面源による負荷の比率が大きくなっている。

ハス田からの環境負荷量は、原単位で見ると水稻と比較して COD、リンが高くなっている。適正な施肥管理により、環境にやさしいれんこんの栽培を進めていく必要がある。生産者の理解醸成を図るため、これまで以上の情報発信と生産者・関係機関の認識の共有が重要である。

3) 外来生物

霞ヶ浦では近年オオクチバス（ブラックバス）、ブルーギル、ペヘレイについては減少傾向がみられるが、アメリカナマズなどの外来魚は未だ多く生息しているのが現状である。アメリカナマズによる、甲殻類やハゼ類を捕食することによる漁獲高の減少および生態系への影響、本種が優占種となることによる操業効率の低下、定置網などでの混獲時における他の漁獲物の食害、鰭の棘による漁師の怪我および網などの漁具の損傷などといった被害が報告されている。

アライグマ・オオキンケイギクについては、防除実施計画を策定し、防除を実施している。

4) いきもの

魚類(ミナミメダカ・タナゴ等)、水生昆虫(タガメ・ホタル等)、イモリ等の両生類など水辺の動物類が減少している。

開発に伴う樹林地や農地の減少、農業の担い手不足等による農地の荒廃、農業用水路のコンクリート化等により、生物たちの生息環境が狭まりつつある。

県内のイノシシは生息数増加、生息域の拡大傾向にある。市内においても農作物被害や、民家の敷地内や住宅街など人の多いところでの目撃などが多くなっている。市では「茨城県イノシシ管理計画」に基づき、他躯体による捕獲活動を行っている。

5) 里山

ため池、湿田の減少や荒地の増大が問題となっている。

ため池は岸辺が土手ではなく、コンクリートや矢板護岸に改修されている部分があり、水域と陸域の連続性がなく、生物にとって住みにくい環境になっている場所がある。

植林された二次林においても近年は適切な手入れがされていない場所が多い。林と開けた環境の境界（林縁）は、植物や昆虫等にとって重要な環境である

が、クズ等のツル植物やアズマネザサに覆われてしまうと、植生が単純化し、昆虫類等に影響を及ぼすと考えられる。

(2) 生活環境

1) 都市公害

公害に対する苦情や相談は、工場・事業場活動による産業型公害から、都市生活による騒音や悪臭等の都市生活型公害へと変わっている。その内訳は、近隣から発生する騒音が最も多く、続いて悪臭が多くなっている（図 99）。騒音に関する苦情については、隣家や飲食店のカラオケ等による近隣騒音が目立つ。悪臭に関する苦情の原因は小規模事業所や家庭でのごみ焼却など屋外燃焼行為（野焼き）によるものが多い。平成 28 年から公害の苦情・相談件数は減少傾向で、中でも悪臭の件数が大幅に減少していることが分かる（図 100）。土浦市は市民に対して野焼きに関する指導の成果がみられていると考えられる。しかし、未だ二番目に件数が多くなっているのは、例外規定によってすべては取り締まることができないことが関係していると考えられる。

これら都市生活型公害は、騒音の発生源が住宅と近い、さらに、不法投棄やポイ捨てによるごみの散乱、ペットのふん害などによるまちの美観が損なわれている現状があり、近隣関係の希薄化やマナー、モラルの低下等の自己中心的な風潮が大きな要因と考えられる。

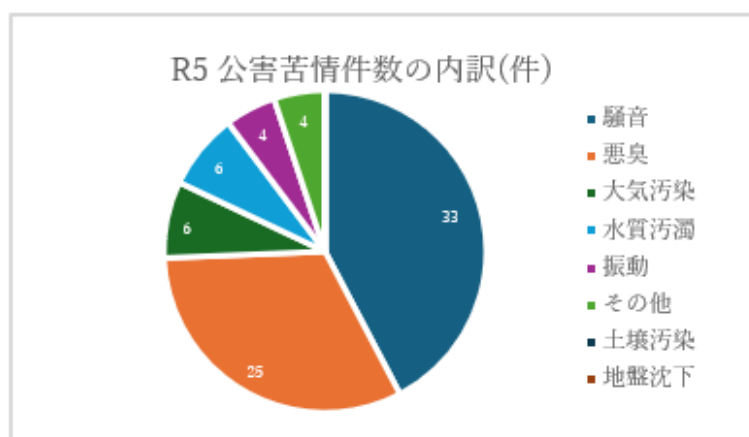


図 99 公害苦情件数の内訳

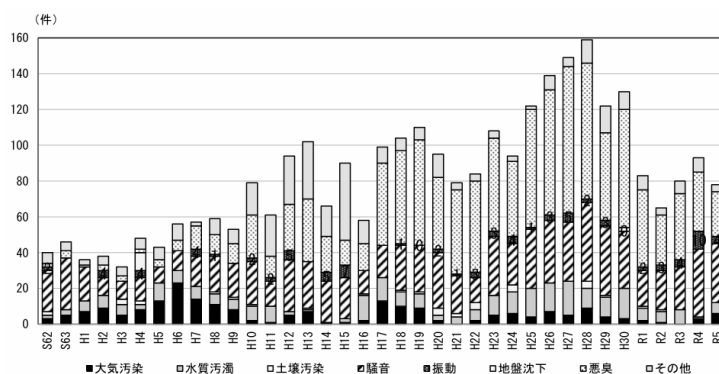


図 2-4-8 公害苦情・相談件数の推移

図 100 公害苦情・相談件数の推移（環境白書より引用）

2) 大気汚染

大気環境の状況は、市及び県による工場等の監視・規制体制も整備されており、概ね環境基準が達成されている状況にあるが、近年は、主要幹線道路の沿道において浮遊粒子状物質の環境基準未達成の地点が出るなど、自動車交通等に起因すると思われる都市型の大気汚染への対応が必要。光化学オキシダント（光化学スモッグを引き起こす）が大気環境基準を達成していないが、汚染物質が移流するため、土浦市だけでは解決が難しい。

3) ごみの不法投棄

不法投棄の新規発生件数（軽微な物を除く）は、近年、10件前後の件数で推移しているため、減少はしていない。近年は、産業廃棄物の不法投棄は減っている。市内南部では、大規模な不法投棄は少なく、家庭系のごみの不法投棄が多い。家庭系の不法投棄では、出し方が分からず捨ててしまっている人がいる可能性も考えられる。不法投棄によって、景観の悪化・悪臭・害虫が発生する・処理費用がかかるといった問題が起こりうる。不法投棄を減らすためには多くの監視の目が必要であり、市民に今以上に現状を知ってもらう必要があると考えられる。また、ごみの捨て方の周知も改めて必要である。市は、市民に現状を知ってもらうために「不法投棄マップ」を作成し、公開している。

4) ごみ排出量

土浦市のごみ排出量は近年ゆるやかに減少傾向にある。また、1人1日当たりのごみ排出量も現状傾向にあり、平成30年に行われた家庭ごみ処理有料化の

影響が出ている。しかし、県平均、国平均よりも未だ多くなっている(図 101)。

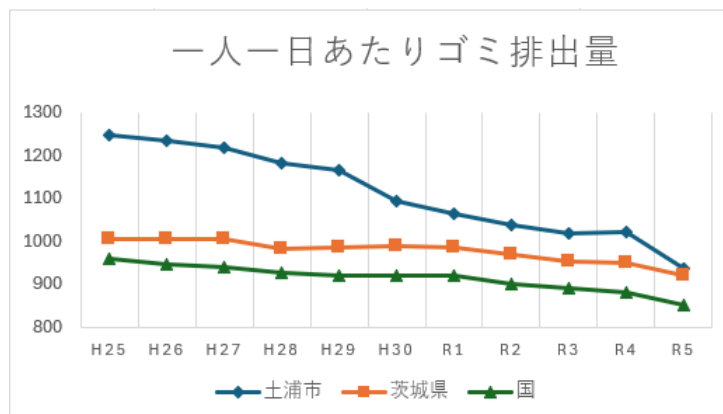


図 101 一人一日あたりのごみ排出量

土浦市は事業系ごみの割合が国、県と比較して高い(図 102)。そのため、事業系のごみの削減をより強化する必要がある。

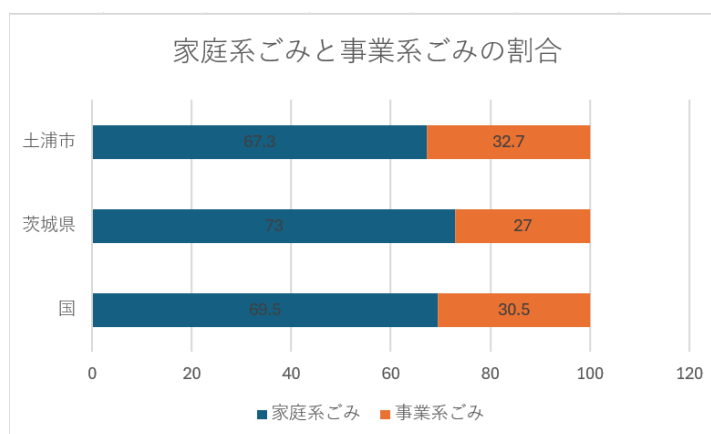


図 102 家庭系ごみと事業系ごみの割合

平成 26 年度と比較し 21.1%減と大きく減少傾向を示しているものの、未だ国や県よりも排出量が多い。各事業所がごみの排出量を減らす意識がさらに必要である。(図 103)

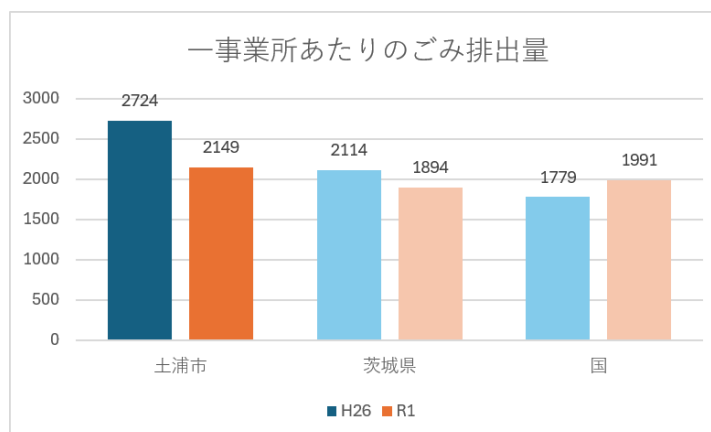


図 103 一事業所当たりのごみ排出量

5) リサイクル率

リサイクル率とはごみの総排出量に対する資源化量（直接資源化＋中間処理後資源化＋廃品回収）の割合である。リサイクル率は、生ごみと容器包装プラスチックの分別収集を開始した平成 27 年度に大幅に増加(図 104)。平成 30 年 10 月には、家庭ごみ処理有料化が開始され、県平均を上回った。ごみ処理基本計画後期計画では、令和 3 年度のリサイクル率の目標値を 24.6%と設定していたが、令和 2 年度実績では 21.4%にとどまり、目標を達成することが難しい状況。また、令和 13 年度までに 31.4%とすることを目標にしている。そのためには、ごみに混入した資源物の分別の強化が必要である。

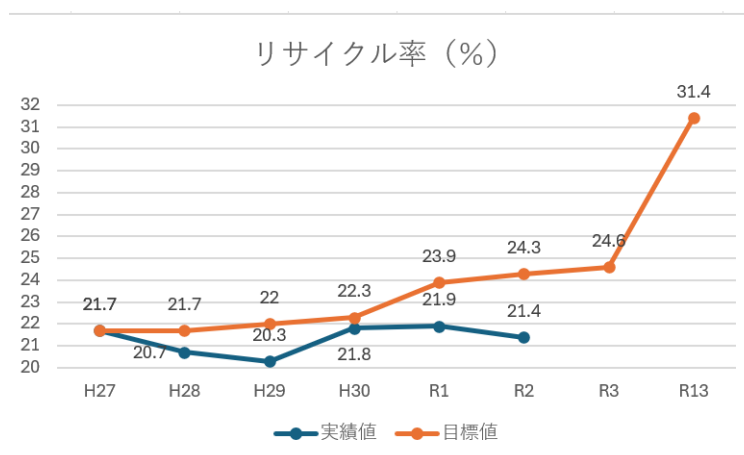


図 104 リサイクル率の実績値と目標値

6) ごみの組成

燃やせるごみの組成を見ると、家庭系ごみ、事業系ごみともに、資源化可能なものが半分以上含まれていることが分かる。土浦市で資源物として回収されているのは、生ごみ・容器包装プラスチック・紙類（雑紙、新聞、段ボール）・ペットボトル・古布等・缶・ビン・乾電池・蛍光灯などである。

また、本来燃やせないごみである金属類・ガラス類も含まれていた。分別をより徹底し、資源化を図ることで、さらなるごみの減量化・リサイクル率の上昇が見込める（図 105、図 106）。

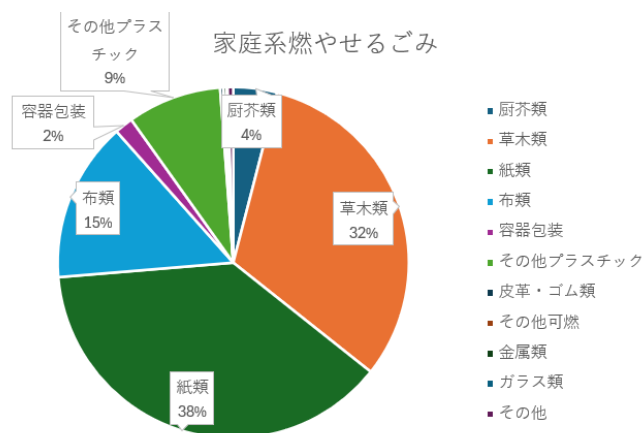


図 105 家庭系燃やせるごみの組成

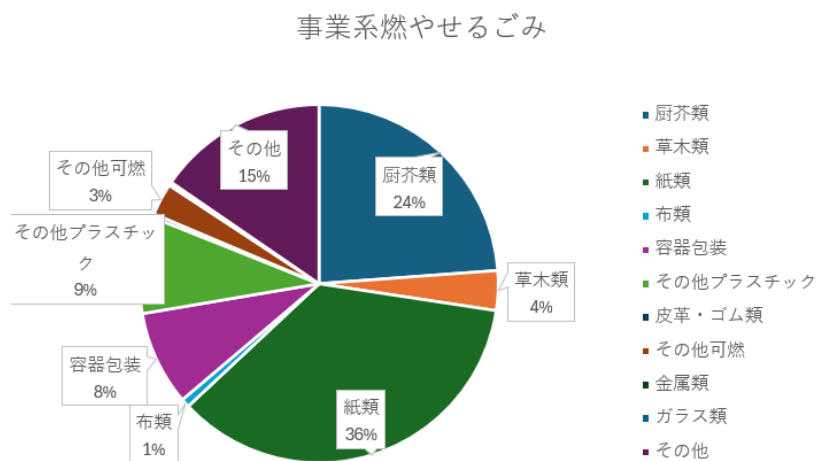


図 106 事業系燃やせるごみの組成

7) 緑地・公園

市域面積に対する緑被率は、58.1%で比較的緑に恵まれた都市環境である。しかし、そのほとんどは、農地や樹林地などの民有地の緑により支えられている。都市公園は、市内に51か所あり、市民の憩いの場やレクリエーションの場となっているが、市民1人当たりの都市公園面積は令和5年度時点で6.2㎡と国や県と比較すると少ない状況である（図107）。また、令和2年に行われた市民満足度調査によると、「公園、子どもの遊び場などの整備」の項目が五段階評価のうち、重要度は4.13であるが満足度は2.82となっており、満足度が低いことが課題として挙げられる。

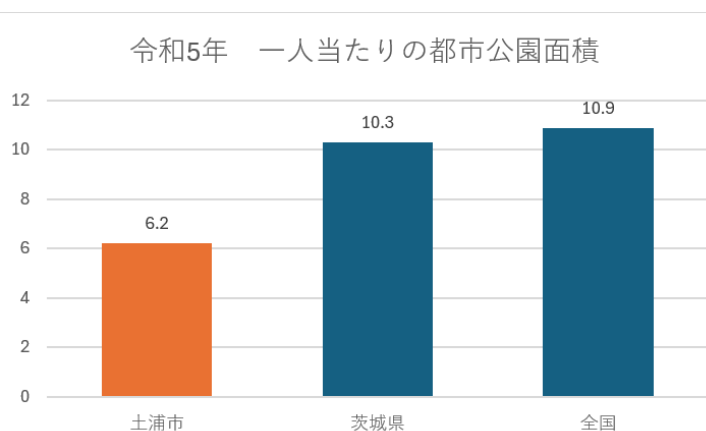


図 107 一人当たりの都市公園面積

(3) 地球環境

1) 地球温暖化対策

土浦市の温室効果ガス排出量は2013年度以降減少傾向である。排出量の内訳をみると6割以上が産業部門であることが分かる。土浦市は2030年度までに2013年度比で18%以上の削減を目標としていたが、2021年度時点で達成している。部門ごとの目標値を見ると、2021年度時点で産業部門だけが達成しており、他は大きく届いていない。多くの割合を占める産業部門において目標を達成しているため全体の目標も達成していると考えられるが、すべての部門での目標達成が求められる（図108）。

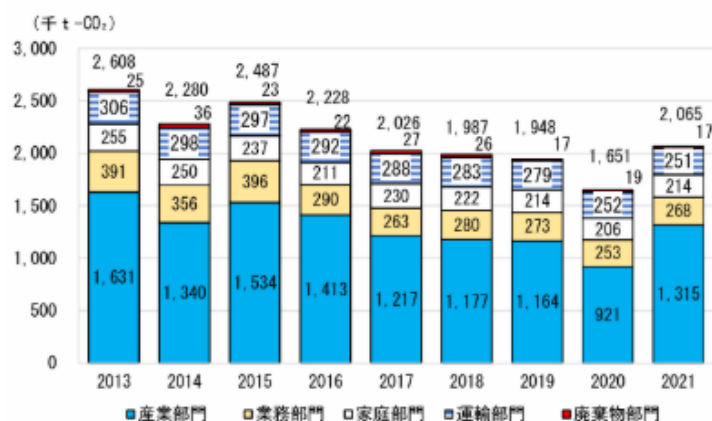


図 108 二酸化炭素排出量の推移（環境白書より引用）

地球温暖化への市民意識調査では、家庭でできる身近な省エネ設備の導入が進み、日常生活での取り組みが増加している一方で、自動車での取り組みのうち、外出時の公共交通機関の利用については減少している。土浦市は車社会であることから交通機関への転換や公共交通の利用促進が難しい。

2) 省エネ

土浦市の EV 充電スタンドは、40 拠点ある。充電口数は急速充電が 24 個、普通充電が 55 個。

7 農業

(1) 農業産出額

近年農業産出額は 2018 年までは 90 億円後半を推移していたが、2019 年から大きく減少し 70 億円台となり、そのまま 2023 年まで推移している。最新の 2023 年の農業産出額は 74.9 億円となっている(図 109)。

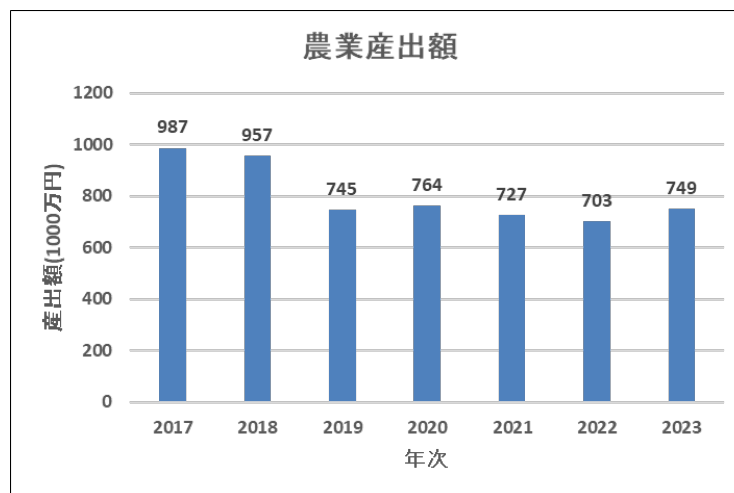


図 109 農業産出額（農林業センサスより作成）

(2) 農業人口・経営体数・経営耕地面積

農業人口・経営体数・公営耕地面積のすべてが近年減少していることが分かる(図 110)。

特に農家人口は顕著であり、それに伴い農業経営体も減少していることが予想される。また、農業人口が経営耕地面積の減少幅を大きく上回っていることから、土浦市内で農地集積が進んでいることが推測される。

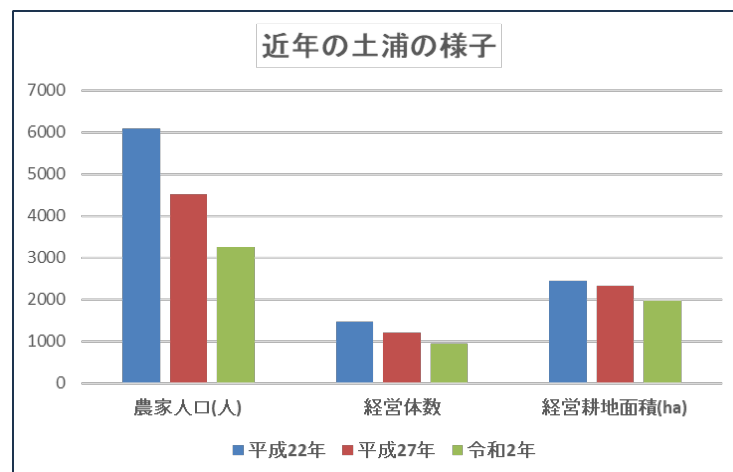


図 110 農家人口・経営体数・経営耕地面積（農林業センサスより作成）

(3) 農地集積・集積

まず、農地集積とは「分散していた農地を、特定の農業者や法人に集めるこ

と」、農地集約とは「集積された農地を、物理的にまとまった形に整理・再配置すること。」である。この2つを同時に行うことで、作業効率や機械化を高める効果がある。

つくば市内の農地集積率は、令和3年時点で37.4%であった。また、土浦市内の農業経営体は、経営耕地面積規模のボリュームゾーンが「50a～100a未満」であることが分かる（図111）。このことから土浦市は比較的小さな土地を持つ農家が多く、今後農地集約を進めていく余地があると考えられる。

また、近年全国的に農地バンクを用いて農地の貸し借りを行うことで農地集積・集約を進める動きがあり、そのおかげか令和7年時点でそれぞれ土浦北地区、上大津地区、新治地区における農地集積率が46%、45.2%、45.1%と大きく改善されていることが分かった。（参考文献「地域計画について」より）

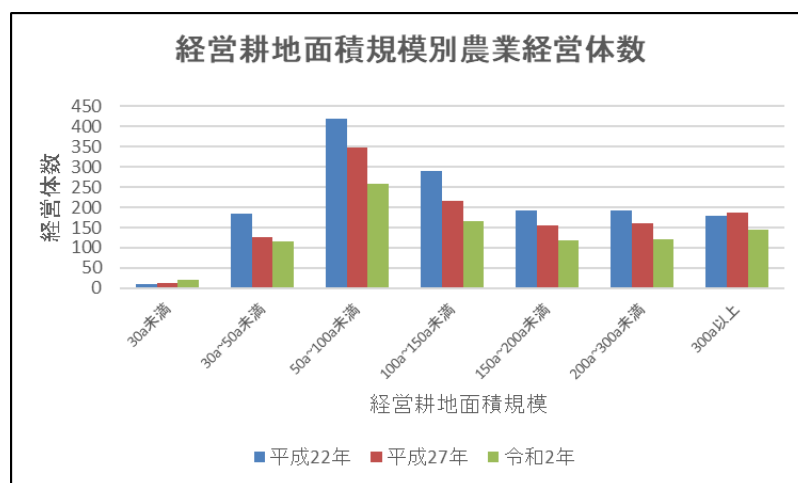


図 111 経営耕地面積規模別農業経営体数

(4) 近郊農業

土浦市は常磐自動車道が通っており、一番近い東京中央卸売市場の北足立市場まで約70km、かつ常磐自動車道を使用して約50分で到着することができる。この東京の市場へのアクセスしやすさ、そして鮮度を保ったまま農産物を運搬することが可能でありという特徴を生かし、近郊農業が盛んであるという点が長所となっている。

(5) 地域振興

土浦市は地元の魅力として、特に日本一のレンコンの産地であるということや、歴史的にカレーと深い関係があることからカレーのまちを打ち出し、カレー

フェスティバルを開催するなどしている。また、レンコン以外の農産物についても、土浦ブランドの取り組みの一環として「土浦ブランドアッププロジェクト推進事業」を行っている。

しかし、首都圏在住者向けアンケートでは、「レンコンが日本一とれる町」や「カレーフェスティバルが開催されるまち」への来訪意欲がどちらも15%以下と、なかなか魅力が伝わっていない現状があることが分かった（図 112）。

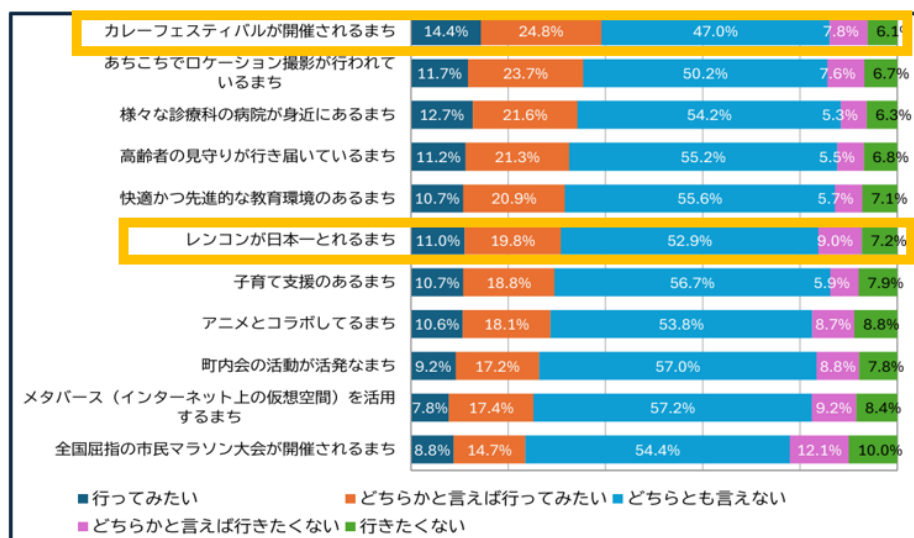


図 112 【イメージに対する来訪意欲】（首都圏向けアンケートより）

（6）農業基盤の弱体化

土浦市農家の平均年齢は約 67 歳と高齢である。また、農家人口の年齢別分布を見てみると 15～34 歳くらいまでは土浦市の方が茨城県より低く、65～85 歳以上は土浦市の方が多いことが分かる（図 113）。また、5 年後の後継者有無と引き継ぎ意思の有無についてのグラフである（図 114）。この図からも茨城県全体に比べて土浦市は 5 年後の後継者が不足していることが分かる。

これらのことから、今後引退していく農家の数に対して、その後を担う世代の数が足りなくなる、またはすでに足りなくなっていることが考えられる。

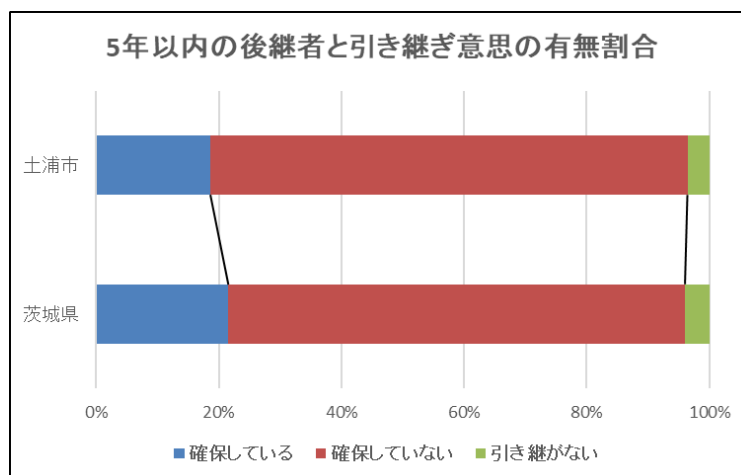


図 113 5年後の後継者有無と引き継ぎ意思の有無割合

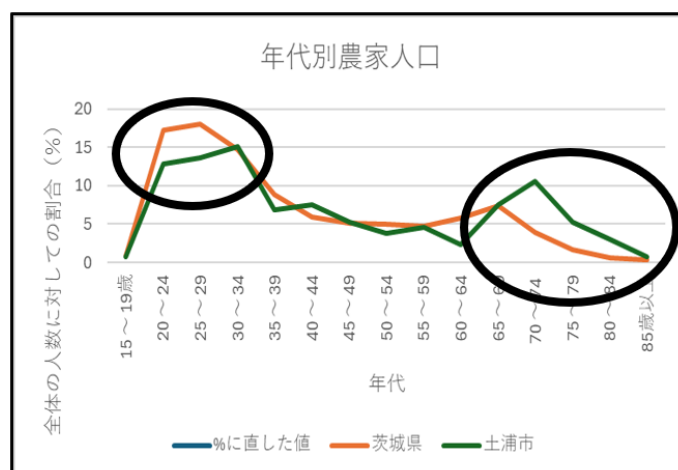


図 114 年代別農家人口

(7) 農地転用

近年農地転用の件数は増加しており、その約半分は住宅用地である。また、市街化調整区域付近でも農地転用が見られ、都市のにじみ出しが発生している可能性があり、そうなるインフラ整備も非効率になることが考えられる（図 115、図 116）。

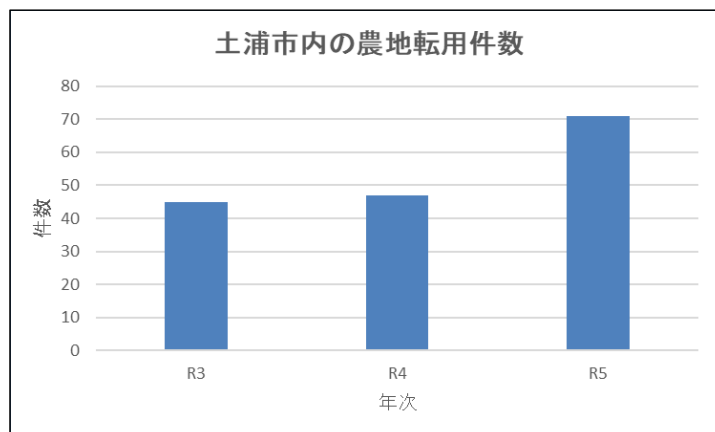


図 115 土浦市内の農地転用件数

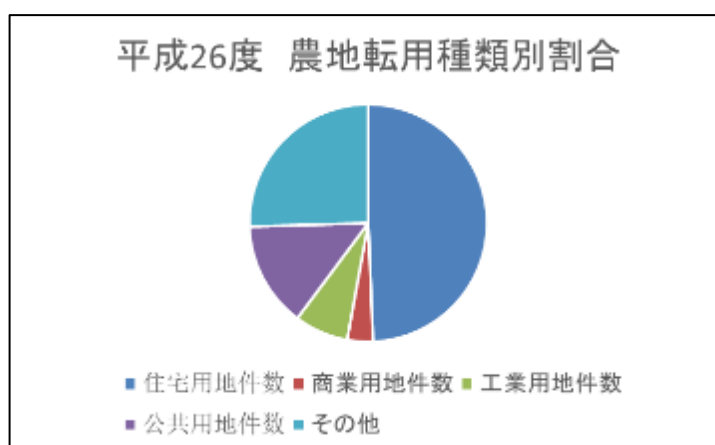


図 116 平成 26 年農地転用種類別割合

また農地転用が増加することで、耕地面積の減少や土地の保水機能が弱まり洪水リスクが高まるなどの課題も考えられる。

(8) 耕作放棄地

年々耕作放棄地が増加していることが分かる(図 117)。今後も耕作放棄地が増加すると、不法投棄や獣害などの問題につながる可能性がある(図 118)。

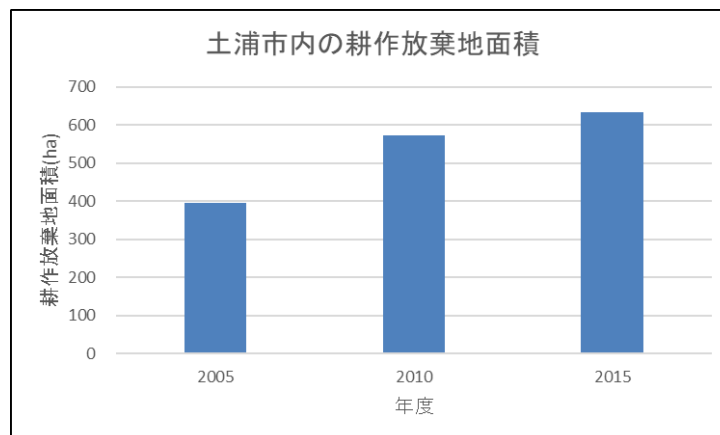


図 117 土浦市内の農地転用件数



図 118 耕作放棄地の写真

8 防災

(1) 概要

1) 地形

土浦市は市の東部から西部にかけて広がる比較的標高の高い丘陵地や台地で市域の約 54%が構成されている。一方、市の主要な地理的特徴は、南東部に広がる霞ヶ浦と、そこに流れ込む桜川をはじめとする多くの河川が作る低湿地帯であり、土浦市は霞ヶ浦ジオパークの一部を構成している。

かつて土浦市は霞ヶ浦を利用した水運の拠点として栄えた反面、歴史的に洪水が頻繁に発生しやすい地域でもあった。特に、昭和初期には大規模な水害が発生し、これを契機に桜川の大改修工事が開始され、現在の治水基盤の基礎となっ

た。

また、中心市街地の一部は、土浦城の堀や霞ヶ浦の一部を埋め立てて造成された。

こうした複合的な地形を持つ土浦市では、災害リスク也多岐にわたり、特に水害と地震に関するリスクが高い水準にある。水害では、洪水（外水氾濫）、内水氾濫、地震リスクとしては、建物倒壊や液状化が挙げられる。さらには、土砂災害や火災などのリスクも存在する。（図 119）

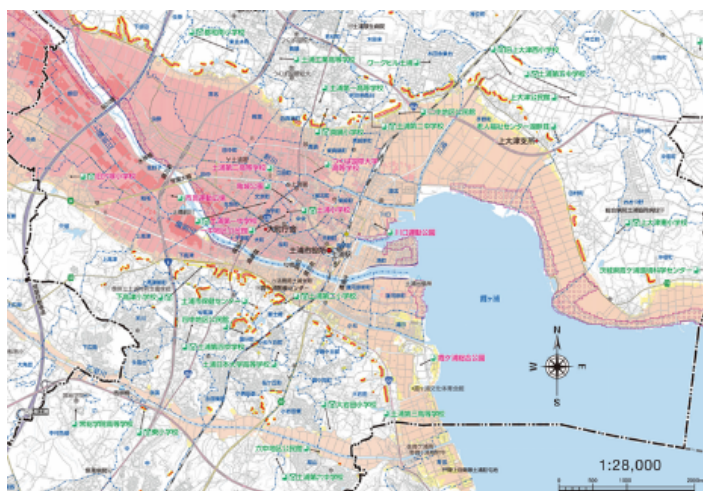


図 119 土浦市全体図（洪水・土砂災害避難地図）

2) 予算

土浦市の防災費は、令和 7 年度は 65829（千円）で、令和 6 年度は 43155（千円）である。この差額のほとんどは「茨城県防災情報ネットワークシステム設備更新負担金」が 0（千円）から 27600（千円）に変化した影響であるため、増加・減少の傾向はほとんど無いといえる。

（2）水害

1) 洪水（外水氾濫）

土浦市は、霞ヶ浦沿岸および桜川を中心に、天の川や花室川など複数の河川流域で広範囲な浸水リスクに直面している。特に桜川南側の飯田～下高津地域は、かつて水田や低湿地であったため、市内でも最も浸水深が深くなると想定されている。

このリスクは、2017 年 9 月に桜川の浸水想定区域が大幅に見直され、面積が

以前の 1.75 倍に拡大したことで一層深刻化した。その結果、市役所、消防本部、警察署といった行政の中核機能を含む中心市街地一帯が浸水想定区域に含まれている。浸水想定区域内人口は茨城県内でも比較的多く（図 120）、土浦市は歴史的経緯と最新の想定から、市民生活と中核機能も麻痺させる大規模な水害リスクに直面している。

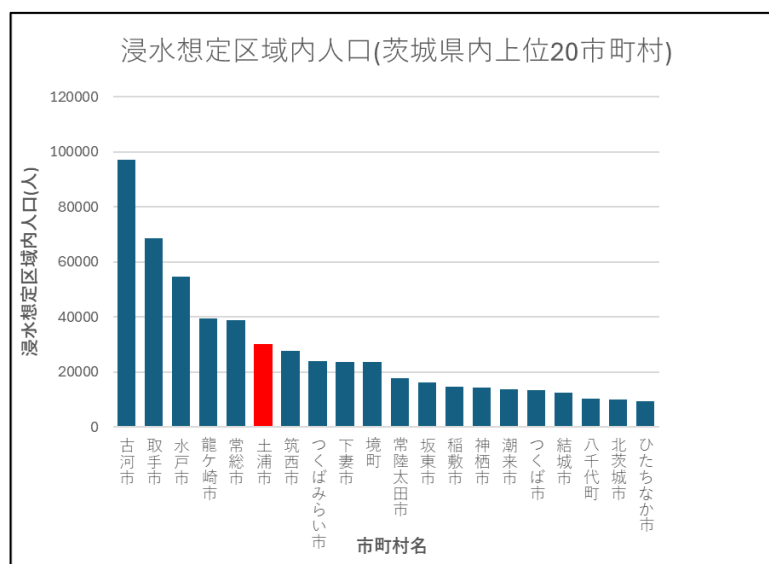


図 120 浸水想定区域内人口の茨城県内市町村別ランキング(ArcGIS Pro にて作成)

土浦市で現在行っている対策としては、まず、河川や霞ヶ浦が氾濫する恐れがある場合には、浸水想定区域内にある市役所庁舎は浸水の恐れのない市保健センターに本部機能に移す、非常用発電機やサーバーなどの重要設備を 3 階以上に設置する、同じように浸水想定区域内にある消防署・警察署は高台にある市施設に機能を移転するなどが挙げられる。

2) 内水氾濫

土浦市の内水氾濫に関する課題について、市役所下水道課の青山さん、藤原さんにヒアリングを行った。まず、図 121 上で、赤丸で示されている二中地区についてである。この地域の浸水想定が多くは田畑や蓮田であるが、戦後の宅地化によって土地の貯水量が低下し、既存水路の排水容量が不足している。この対策として、現在は木田余ポンプ場へつながる新しい水路を建設中である。市によれば、この工事が完了し排水先が切り替わった後は、二中地区の内水氾濫危険性は「ほぼ無くなる」見込みである。



図 121 土浦市内水ハザードマップを加工

対して、マップ上、青丸で示された市街地中心部についてである。この地域は、浸水深そのものは浅いものの、被害を受ける住宅戸数が非常に多いという特徴がある。しかし、道路幅員が狭く住宅が密集しているため、排水路の拡張といった対策工事の実施が困難な状況にある。そのため、市街地中心部に関しては、有効な改善策がない状態が続いている。以上の点から、対策が進捗している「二中地区」よりも、改善が困難なまま多くの住宅がリスクにさらされている「市街地中心部」の方が、内水氾濫に関する課題の重要度は高いと考えられる。

(3) 地震

1) 被害想定

想定される地震の中で土浦市に最も大きな被害を及ぼすとされる茨城県南部地震（マグニチュード 7.3）の被害想定は、最大震度が 6 弱、最大で全壊焼失する建物数が 670 棟、負傷者数は 340 人とされている。

2) 建物崩壊

令和 3 年の土浦市の住宅の耐震化率は 93%であり、茨城県の住宅の耐震化率 91.5%と比較すると住宅の耐震化は進んでいる。一方で、民間建築物の耐震化率は 87.2%（特に病院、診療所は 80.3%）と比較的低いため、病院等をはじめとした民間建築物の耐震化の促進は課題である。また、特に倒壊危険性の高い建物の多い土浦市中心部についても、耐震化を進めていくべきである（図 122）。

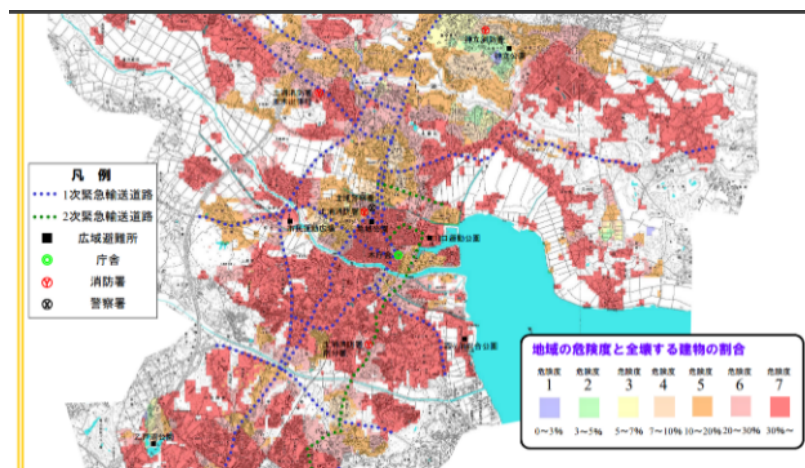


図 122 土浦市地域危険度マップを引用

3) 液状化

液状化については、土浦城の堀や霞ヶ浦の港を埋め立てた歴史から、桜川兩岸～霞ヶ浦周辺を中心に危険性の高い地域が広がる。特に、真鍋新町や港町などは、水防計画内で重要水防区域（液状化）に指定されている。そのため、液状化によって市街地を通る緊急輸送道路が寸断されてしまう可能性もある(図 123)。そのため、緊急輸送道路を中心に液状化危険度の高い地域に対して優先的に地盤改良を行うべきである。



図 123 液状化マップと緊急輸送道路ネットワークを引用して加工

(4) 土砂災害

土浦市内で土砂災害の危険性が高い場所は、土浦地区（がけ崩れ）や新治地区（土石流）を中心に 100 か所以上存在し、補強工事などがされていない箇所

も多く見られる（図 124）。さらに、国道 125 号沿いなど、緊急輸送道路のすぐ近くに土砂災害の危険性が高い箇所が広がる地域もあるため、特に緊急輸送道路沿いのがけ整備を早期に行うべきである。

また、竹が生い茂る箇所も多い。竹は根が浅く、繁殖力が大きいため、土砂災害リスクの上昇やリスク拡大の危険性もある。したがって、補強工事と並行しながら竹の適切な維持管理も行っていくべきである。

また、里山に関しても手入れされていない場所が多く、保水力が低下し土砂が流出しやすい状態になっている。土砂災害防止の観点に加えて下流の洪水緩和の観点からも、里山整備は重要である。

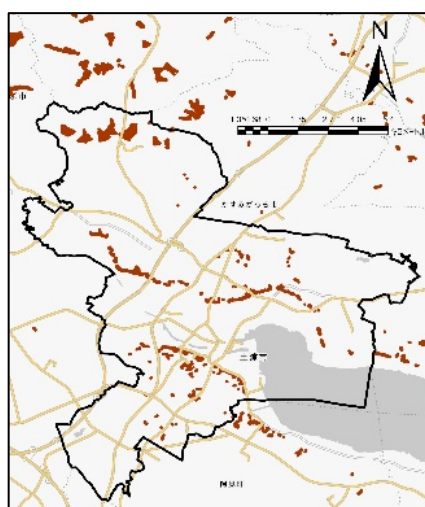


図 124 土砂災害警戒区域と緊急輸送道路（ArcGIS Pro にて作成）

（5）火災

土浦市では、毎年 40～60 件（2.8 件～4.2 件/万人）の火災が発生しており、令和 2 年度から令和 6 年度までの 5 年間では増加傾向にある。令和元年の全国平均は 3.0 件/万人であることから、比較的火災件数は多いといえる。内訳としては建物火災が約半分を占め、「その他」の項目が残りの大半を占める。林野火災も約 2 年に 1 件ほど発生している。原因は多岐にわたるが、こんろ、たき火、電気配線類等によるものが比較的多い。したがって、各家庭への火災予防啓発や電気機器の定期的点検、火災報知器の設置・交換の促進が課題であると考えられる。

延焼火災の危険性が高いのは主に土浦地区で、他には神立駅西側一部、荒川沖駅西側・東側一部である。これらの地域は防火地域、準防火地域に指定されて

いる。したがって、延焼火災を低減させるために、延焼危険性の高い地域に対し、初期消火訓練等のソフト対策の促進や地震時の出火点低減のための感震ブレーカーの購入助成を行う必要があると考える。

(6) 避難

避難場所不足、運営準備の不足

避難所の不足は課題のひとつである。

茨城県南部地震の予測被害では、被災1週間後の避難者数は10000～11000人と推定されているが、現在土浦市の指定避難所は市内27ヶ所の小・中学校体育館のみである。つまり、1避難所あたりの収容人数は370～407人となり、体育館の広さを鑑みると内閣府防災担当が定める最低3.5 m²/人を充たすことは難しく、低質な避難所環境となることが予想される。また、もし被害を受けたことで避難所としての使用が難しくなった避難所があれば、さらに状況は厳しくなると考えられる。

さらに、土浦市は避難所における避難者収容可能人数と避難者1人当たり収容面積を把握しておらず、現状が不明確であることも課題である。

加えて、避難所運営は自主防災会や自治会・町内会、地域住民等による自主運営が基本とされているが、高齢化やなり手不足によってそれらの組織の存続が難しくなっている例も少なくない。したがって、災害時の避難所運営を確実に行うためにも、地域住民による組織の存続に関して支援を行うことも課題のひとつであるといえる。

1) 誘導看板の設置

まちなかには避難場所・避難所を示す看板も複数設置されている。モール505近くの高架橋下にも避難場所・避難所の案内板が設置されているが、掲載されていない避難場所・避難所が複数ある(図125)。一方で、このような看板設置は避難施設の周知に役立つと考えられるため、適切な維持管理が求められる。



図 125 避難誘導看板とハザードマップとの比較

上の看板の他にも、歩道上に誘導看板が設置されている例もあり、その1つは土浦亀城ライオンズクラブが17年前に設置した看板である（図126）。クラブ事務局によれば、これは土浦市と協議して地域貢献活動の一環として設置したものであり、費用はクラブが負担したとのことだった。

しかし、写真からも分かるように設置後は維持管理がされていないと考えられる。そこで、民間による誘導看板の設置に加え、その後の継続的な維持管理の仕組み作りも必要である。その際には、費用負担の所在についても考える必要がある。



図 126 歩道上に設置された避難誘導看板

（7）その他

1）災害リスク

土浦市が「30年以内に震度6弱の揺れに見舞われる確率」は26%以上であり地震のリスクは高いといえる。また、前で述べたように浸水想定区域内の人口も

多いため水害発生時の被害は大きいと予想される。ほかにも、土砂災害や内水氾濫、液状化のリスクもある。しかし、複合災害の際の具体的対策は策定されていない。そこで、早期に複合災害時の具体的計画を策定すべきである。

2) 地域防災支援の強化

土浦市の自主防災組織の組織率は比較的高いが、高齢化や活動拠点・役員の不足が課題になっている。そのため、自主防災組織の存続に関してさらなる市の支援が必要だと考える。

加えて、経済的自助支援の周知不足も課題であるため、市民向け補助金制度の情報提供を拡充する必要がある。

3) 市民の重要度と満足度

令和2年度に行われた土浦市民満足度調査によれば、「地震や台風などの自然災害に対する防災対策」の項目に関して、重要度の点数は1位だったのに対し、満足度の点数は21位という結果であった。つまり、土浦市民は防災対策の重要性を強く認識しているが施策の現状には満足していないと言える。

あくまで推測ではあるが、この理由としては二点が考えられる。一点目は、そもそも施策の不足や施策内容の不適當さを感じているということであり、二点目は市の情報提供が不足しているということである。したがって、この二点に対し改善を行っていくことが課題であると考えられる。

4) 事前復興計画の策定

土浦市は、具体的な事前復興計画を策定していない。和歌山県太地町の事例では、災害後の町の姿を具体的に定め、絵図を用いたパンフレットも作成している。この事例と同様に、災害リスクの高い土浦市においても具体的な事前復興計画を策定すべきである。

(8) 環境・農業・防災分野の関連性

3分野の関連性のひとつとしては、里山の保全が挙げられる。里山の保全によって、環境分野では生き物の住処の減少を改善することができ、農業分野では獣害を抑制することができ、防災分野では土砂災害の抑止につなげることができる(図 127)。

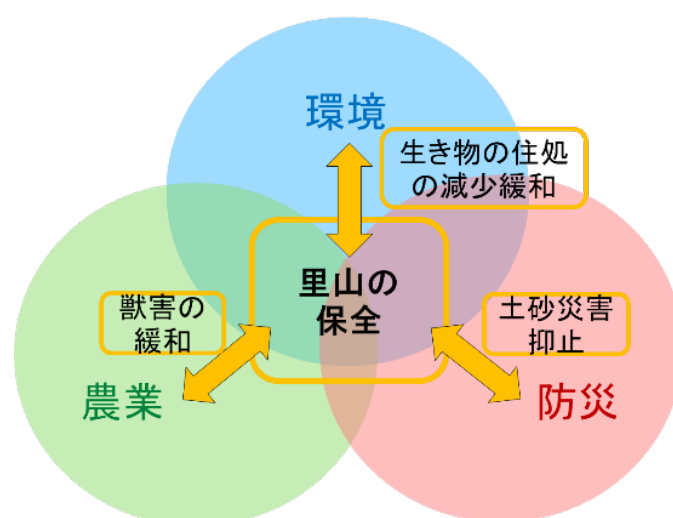


図 127 3分野関連図

9 公共・インフラ施設

土浦市では年々人口が減少しており 2055 年には人口が 10 万人を下回ると推計されている。さらには公共施設・インフラ施設ともに建設から時間が経っている施設が多く存在しており老朽化の問題も表面化している。本年 9 月には土浦市公共施設等再編・再配置計画が改訂されており「1.適切な改修・更新等の推進」、「2.施設配置・運営適正化の推進」、「3.施設量適正化の推進」の3つの目標を設定し、「令和 37 年度における施設総量(延床面積)を現在の 30%縮減」を縮減目標としている。インフラ施設に関しても、水道施設・ごみ処理施設・橋梁を中心として老朽化が深刻化しており、事業の見直しも急務となっている。公共施設、インフラ施設の分類は土浦市公共施設等総合管理計画改訂版に基づき実施した。

(1) 文化施設

1) 現状

市民会館、市民ギャラリー、亀城プラザ、博物館、上高津貝塚ふるさと歴史の広場の 5 つの施設を対象としている。類似施設である市民会館、市民ギャラリー、亀城プラザはホールやギャラリーが主な施設であり、建物総量を圧縮しつつ、ホールとして活用できる広さ・機能を持つ施設の有効活用により、機能の確保が目指されている。市民会館や亀城プラザでは、指定管理が行われていて、民間ノウハウの活用も行われている。また、博物館や上高津貝塚ふるさと歴史の広場などの歴史館は、現状施設数維持、収蔵品が年々増加していることから既存の施設の活用を図りながら、建物総量の増加抑制が努められている。

2) 強み

歴史館である博物館、上高津貝塚ふるさと歴史の広場はともに入場者数が穏やかな増加傾向にある。

3) 弱み

市民会館、亀城プラザでは、ホールを中心に稼働率が低い。特に亀城プラザではどの部屋の稼働率も極めて低く(図 128)、市民のニーズに対して規模が大きすぎると考えられる。

施設名称	大ホール	小ホール	多目的ホール	ギャラリー
市民会館	28.1%	11.9%		
市民ギャラリー				59.3%
亀城プラザ		6.3%	3.2%	13.3%
類型平均	28.1%	9.1%	3.2%	36.3%

図 128 文化施設の稼働率

また、長寿命化改修コストも大きいことから、閉館が検討されている。しかし、類似施設である生涯学習館の閉館により、生涯学習館を利用していた住民が亀城プラザを利用するようになったことから、早期の閉館が困難となっている。周辺の集会施設として、一中地区公民館もあげられるが、部屋の種類と部屋数の比較(図 130)から分かるように、一中地区公民館だけでは、生涯学習館、亀城プラザの利用者をカバーすることは困難と考えられる。亀城プラザ閉館のためには、生涯学習館、亀城プラザの利用者をカバーできる代替施設の確保が必要である。



図 129 亀城プラザ周辺地図

	会議室	研修室	集会室	学習室	和室	その他
生涯学習館 (閉館)	2	10			3	2
亀城プラザ	8			1	4	2
一中地区公民館	2		1		3	2

図 130 各施設の部屋の種類と部屋数

(2) 図書館

1) 現状

市立図書館と新治地区分館、都和分館、神立地区分館、三中地区分館の4つの分館の計5つの図書館がある。市立図書館は、築6年と比較的新しく、使いやすくなったという意見もあるが、新しい建物であることから利用者一人あたりの純行政コストが高くなっている。一方、三中地区分館は、築40年が経過し、ニーズもあることから、長寿命化のための改修が必要である。市の方針としては、施設数の維持とともに、サービス内容の見直しにより、純行政コストの削減を図りつつ、より多くの市民が気軽に利用でき、市民生活の身近な存在となるよう、利便性の向上を図ることが目指されている。

2) 強み

利用者アンケートによると、利用したことがある施設(図 131)、利用してみたい施設(図 132)のアンケートでともに、「図書館」と答えた人の割合が最も高く、市民のニーズや期待の高さがうかがえる。

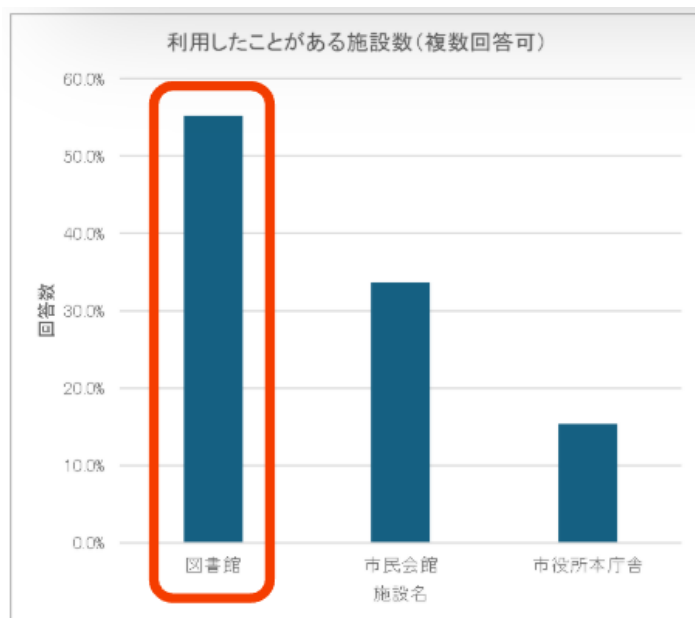


図 131 利用したことがある施設に関するアンケート調査

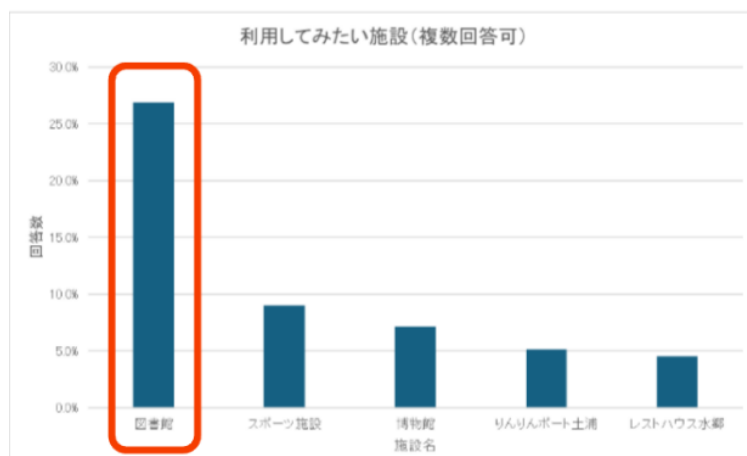


図 132 利用してみたい施設に関するアンケート調査結果(複数回答可)

また、地区ごとに設置されていて、人口の多いところに分布している。(図 133)

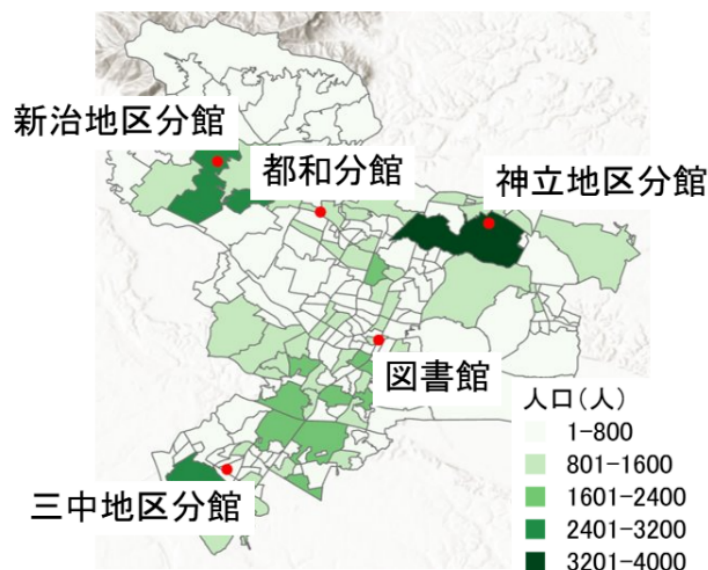


図 133 土浦市の人口と図書館の分布

3) 弱み

都和分館の利用者数が少ない。土浦市の人口と図書館の分布(図 133)から、都和分館周辺の人口が少ないことが分かる。また、神立図書館と新治分館緒間に位置していることや延べ床面積が非悪的の小さいこと、学習スペースがないことが理由として考えられ、サービス内容の見直しが必要である。

(3) 生涯学習施設

1) 現状

生涯学習施設は、各地区の公民館に加え、生涯学習館（閉館）、荒川沖東部/西部築学習等併用施設、青少年センター、青少年の家（閉館）、男女共同参画センター（閉館）、神立地区コミュニティセンターがある。生涯学習館、青少年の家、男女共同参画センターの主な閉館理由は老朽化であり、他の施設で代替可能であったため閉館になったものが多い。公民館は各地区にあり、住民の活動・交流拠点となるため、地区ごとの検討が必要になる。そのため、1地区のみの外資も困難であるため、老朽化が進む施設の改修が必要となる。荒川沖東部/西部築学習等併用施設は、市が設置したものの、現在は地元町内会の団体による利用がメインで、地域の公民館と同様の利用がされていることから、地元への譲渡が検討されている。

2) 強み

公民館は、その地区の住民による利用が多い。また、利用者アンケートで

は、公民館を利用した理由として、「家から近い」「受講したい講座がある」が多くあげられている。これらのことから、土浦市の公民館は、地域の交流の場としてのやく真理を果たしていると考えられる。

3) 弱み

全体的に公民館稼働率が低い(図 134)。また、現状、地域によっては同種の代替施設が存在する。よって、類似施設との複合化や、公民館へ多機能の集約を地区ごとに検討することで、施設やコストの削減につながると考えられる。

	会議室	集会室	和室	視聴覚室	調理室
二中地区	17.4%	37.4%	5.1%	42.5%	6.6%
上大津	9.6%	32.7%	4.9%		4.2%
都和	29.7%	56.4%	6.0%	7.9%	12.3%
新治		37.3%	7.1%	9.9%	6.5%
類型平均	21.4%	44.2%	11.2%	28.1%	8.0%

図 134 公民館の稼働率

(4) スポーツ施設

1) 現状

土浦市内には、市営のスポーツ施設だけではなく、民間のスポーツジムや県所有の体育館などの類似施設がある。市の方針としては、他類型の施設共有によりサービス供給量の確保、施設の機能や運営内容の見直しによる、様々なニーズに対応した魅力あるサービス提供、民間ノウハウ活用による収益性、サービスの向上を目指している。

2) 強み

全体的に稼働率が高い傾向にある。また、新治トレーニングセンターでは、運営を一部委託し、受付予約の万ストップ化による利用者の利便性向上及びサービス向上を図っている。

3) 弱み

どの施設も純行政コストが高い傾向にある。

(5) 観光・交流施設

1) 現状

観光案内所やまちかど蔵、レストハウス水郷、小町の館などの観光・交流施設があり、指定管理による運営が積極的に行われている。例えば、レストハウス

水郷では、土浦産業文化事業団による管理で、民間事業の資金・ノウハウの活用で財政負担軽減やサービスの向上が図られている。市の方針としては、民間ノウハウ活用による施設整備や運営手法の見直しにより、利用者ニーズを捉えた事業展開を目指している。

2) 強み

利用者は穏やかに増加傾向にある。また、民間ノウハウの活用を積極的に進めている。

3) 弱み

老朽化が進んでいる施設、コストが高い施設、受益者負担割合施設など施設ごとに課題がある。

(6) 高齢者福祉施設

1) 現状

土浦市における高齢者福祉施設は令和7年9月時点で湖畔荘、つわぶき、うらら、ながみね、新治総合ふれあいセンターの5施設がある。老人福祉センターは昭和38年制定の老人福祉法が設置の根拠法であり、当初から浴室の規定があった。老人福祉センターは市内在住の60歳以上が無料で利用できる浴室及び健康器具、集会室等を設置しており、「憩い・くつろぎ」「教養の向上」を中心としたサービスを提供している。しかし、老人福祉センター開設当時と比べ、健康寿命の延伸や高齢者の就労者数の増加など社会情勢が大きく変化した。利用状況としても実利用者は60歳以上の市民の2%程度であり、利用者が一部に限られている現状がある。また令和7年11月10日(月)にお話を伺えた「つわぶき」所長塩ノ谷さんによると施設で行うイベントについてもつわぶきは明治安田生と包括提携を結んでいるが、基本はボランティアが運営するものに頼っている。

2) 強み

令和4年度及び5年度に土浦市が行った利用者アンケートによると、高齢者福祉センターを利用した理由はいずれの施設も「立地場所が良い(家から近い等)」と「料金が安い(もしくは無料)」が多くなっており、家から近いことや利用料金が安いまたは無料、送迎が10人以上で無料になることが高齢者視点からみた強みである。

3) 弱み

高齢者福祉施設は設置から30年前後の施設が多いが、老人福祉センター「湖

畔荘」は設置から 44 年が経過し老朽化が深刻な問題である。また他の施設についても故障した空調設備の修理費や浴室サービスのボイラーなどの設備や配管等の故障が度々発生するなどして、維持管理費が高額になっていることが課題である。さらに、受益者負担割合でみると、ふれあいセンター「ながみね」を除き全ての施設で 1 %を下回っている。また課題として「湖畔荘」は土浦市地域防災計画において、福祉避難所として位置づけられているため、閉館後の要支援者の対策については検討しなければいけない。

4) 市の方針

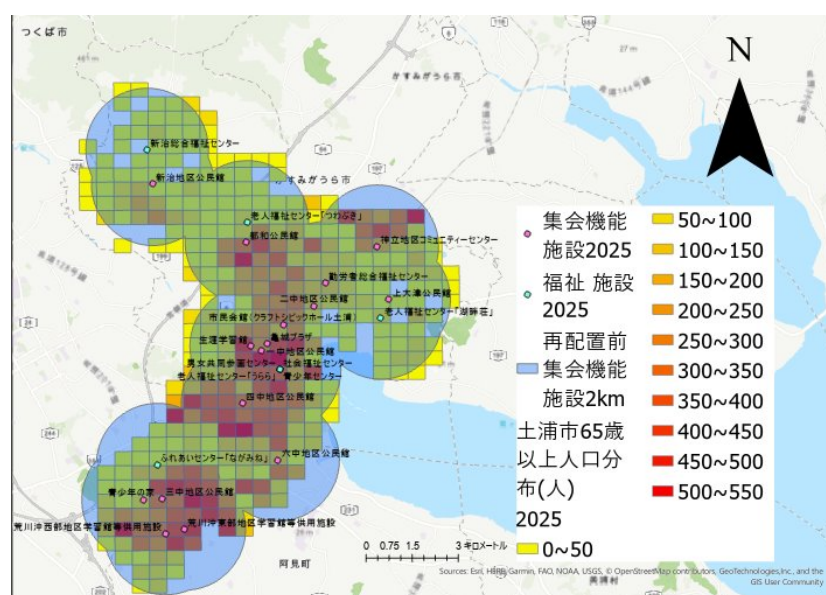


図 135 現状の集会機能

土浦市が令和 7 年 9 月に改定版を出した「土浦市公共施設等再編・再配置計画(案)[改訂版]」によると、すべての施設の再配置計画が完了するのが令和 19 年である。そのため 2040 年の予測人口で再配置前後を比較していく。高齢者福祉施設は再配置計画の対象施設であり、他類型の施設との複合化を図りつつ浴室サービスは段階的にサービスを縮小していく方針である。特に統合の対象となる施設は「湖畔荘・つわぶき・うらら」の三施設である。土浦市が老人福祉センターの残すべきサービスとして考える介護予防・健康増進に係るサービス・生きがい居場所としての役割は公民館など他の集会機能を持つ施設で提供できると考えている。集会機能施設は高齢者福祉施設のほか、公民館や市民会館、コミュニティーセンターなどがある。これら高齢者福祉施設以外の市が再配置計画において計画対象とする集会機能を持つ施設を集会機能施設として 2025 年時点での施設配置と高齢者人口分布は以下の図のようになる。

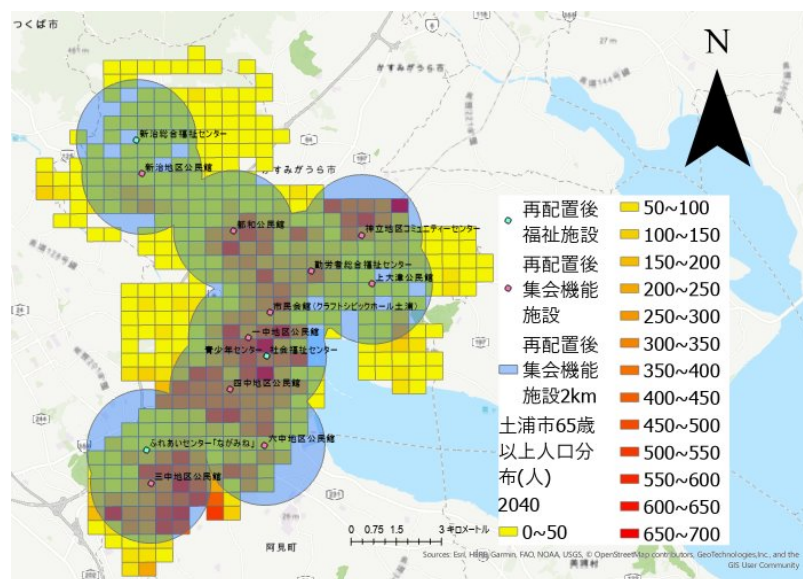


図 136 再配置後の集会機能カバー範囲

前述の市のアンケート結果から福祉施設へは車でアクセスする人が多く、不動産業界で広く使われる車1分=400mを参考に5分でアクセスできる2kmでバファーをかけるとほぼ市内全域をカバーしていることが分かる。これが再配置計画によって老人福祉センターの「つわぶき」が都和公民館、

「湖畔荘」が上大津公民館、二中地区公民館が勤労者総合福祉センター、「うらら」・亀城プラザが他施設へ集約、生涯学習館は閉鎖済み、荒川沖東西学習等共用施設が地元へ譲渡される、以上の8施設の減少を踏まえた再配置後のカバー範囲が以下の図のようになる。

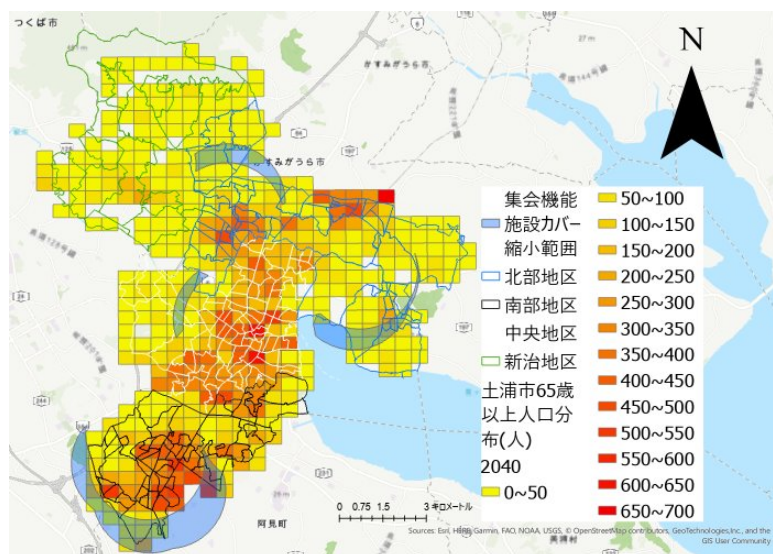


図 137 縮小する集会機能のカバー範囲

再配置前後で8施設が減少したことを踏まえると、カバー範囲の減少面積は少ないことが分かる。よって集会機能に関しては再配置計画の前後で著しく集会機能に支障がでるとは考えられない。

次に高齢者福祉施設で現在提供しているサービスである浴室サービスについて、行政が提供するサービスの中では優先順位が低いため段階的にサービスを縮小していき、浴室サービスの役割は民間に移すこととしている。しかしながら高齢者福祉センターの利用内容はいずれの施設も「入浴・浴室」が最も多いため、廃止の影響は大きいと考え、再配置計画前後でこちらも比較した。

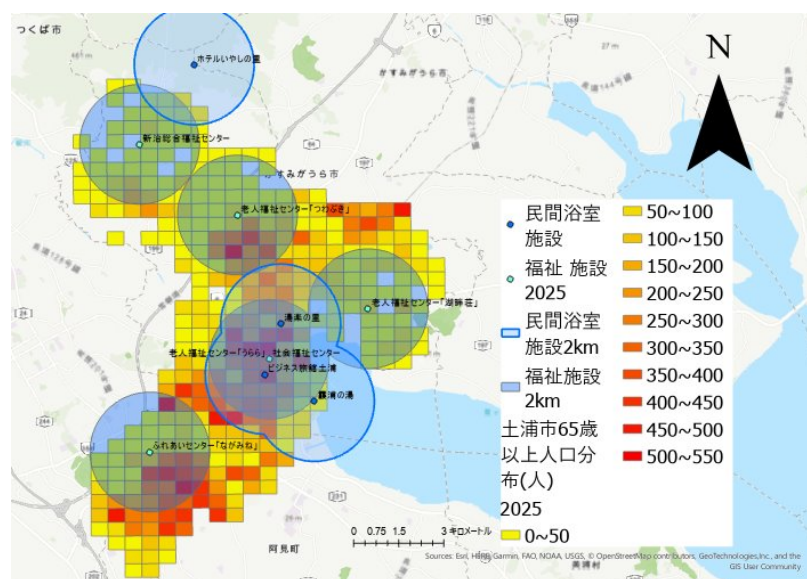


図 138 現状の浴室機能のカバー範囲

2025年現在に確認できた民間の浴室施設は4施設であり、中央地区に3つと新治地区に1つある。再配置計画では「湖畔荘」・「つわぶき」の浴室サービ

スが廃止されることが決まっている。

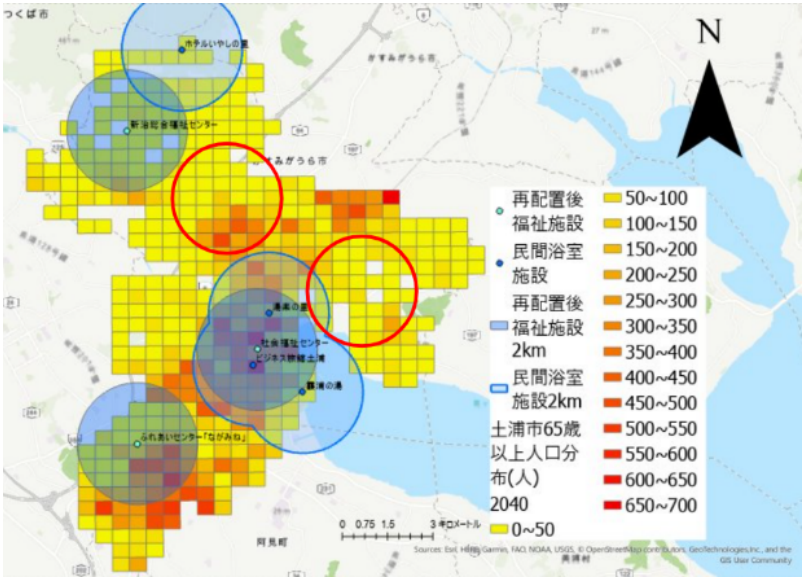


図 139 再配置計画後の浴室機能カバー範囲

これを反映させた上記図では北部地区で明らかに浴室サービスを提供する施設へのアクセスが悪くなったことが分かる。都和地区では高齢者人口の多い地区をカバーしていた浴室施設が無くなったため、影響が大きいと考えられる。

(7) 市営住宅

1) 現状

土浦市は令和 5 年 4 月 1 日時点で 1 5 団地 1 1 9 9 戸を管理している。

図表-33 市営住宅の概要

No.	住宅名称	所在地	建設年度	構造	階数	棟数	戸数	住戸形成
1	板谷第 1	若松町5,12～14,36,37番	昭和33,34	木造	1階	10	10	2K
2	板谷第 2	若松町30,32～34,37番	昭和36	簡易耐火,木造	2階(簡耐),1階(木)	9	29	2K
3	下坂田	下坂田2011番地	昭和37	木造	1階	3	3	2K
4	竹の入第 1	西根南3丁目1番	昭和39	簡易耐火	1階	4	20	2K
5	竹の入第 2	西根南2丁目2,5,6番	昭和40	簡易耐火	1階	11	40	2K
6	南ヶ丘	鳥山4丁目2065番地2	昭和41～44	簡易耐火	2階	23	138	2DK
7	都和(テラス)	都和3丁目1～5,7番	昭和45～47	簡易耐火	2階	32	177	2DK
8	都和(中耐)	都和3丁目6,8番	昭和48～50	中層耐火	4階,5階	4	118	3K, 4K
9	神立	神立中央4丁目2番	昭和51,52	中層耐火	4階	2	64	3DK
10	中村	中村東2丁目19番	昭和53,54	中層耐火	5階	2	79	3DK
11	中高津	中高津2丁目18番	昭和55,56	中層耐火	5階	2	69	3DK
12	大岩田	大岩田2153,1715番地	昭和58～62	中層耐火	4階	12	192	3DK
13	西板谷	板谷3丁目713番地1	昭和63～平成7	中層耐火	3階,4階	11	194	3DK
14	霞ヶ岡第 2	霞ヶ岡町12番	平成8,9	中層耐火	3階	3	45	3DK
15	霞ヶ岡第 1	霞ヶ岡町5番	平成13	中層耐火	3階	1	21	1DK～3DK
合計						129	1,199	

【資料】「土浦市建設部住宅営繕課 提供資料」

図 140 市が管理する市営住宅一覧

市営住宅の入居率は平成 2 6 年度の 88.7%から 79.3%へと 9.4%減少してい

る。入居世帯では65歳以上のみ世帯が全体の42.3%を占めている。国土交通省の「ストック集計プログラム」によると、令和37年度の「著し困窮年収未満の世帯」は2554戸と推計されるため、県営住宅・民間賃貸住宅の居住者を除くと市が供給すべき市営住宅は780戸と推計される。

2) 強み

国勢調査を基にした2025年度の土浦市の65歳以上の高齢者人口分布と市営住宅の立地に着目すると、高齢者の多い地区が集まっているところに市営住宅があるため、高齢者向けサービスを提供する場合には拠点性を持てる可能性がある。

3) 弱み

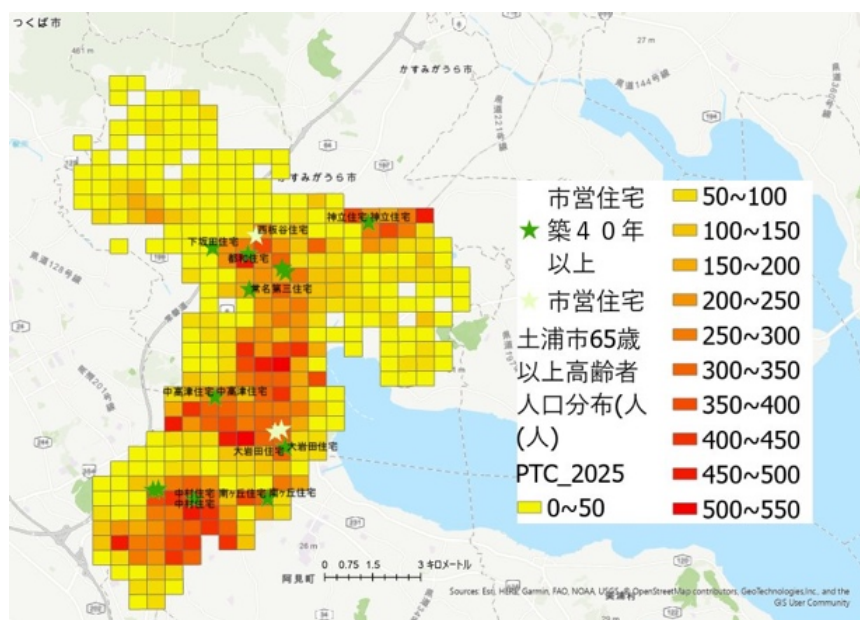


図 141 市営住宅と高齢人口分布

市営住宅とバス停の立地、バス停に留まるバスの頻度を表したポイントデータ、バス停から高齢者が自宅からバス停までの許容距離として2割の方が答えた300mの距離でバッファを掛けた図が下図である。

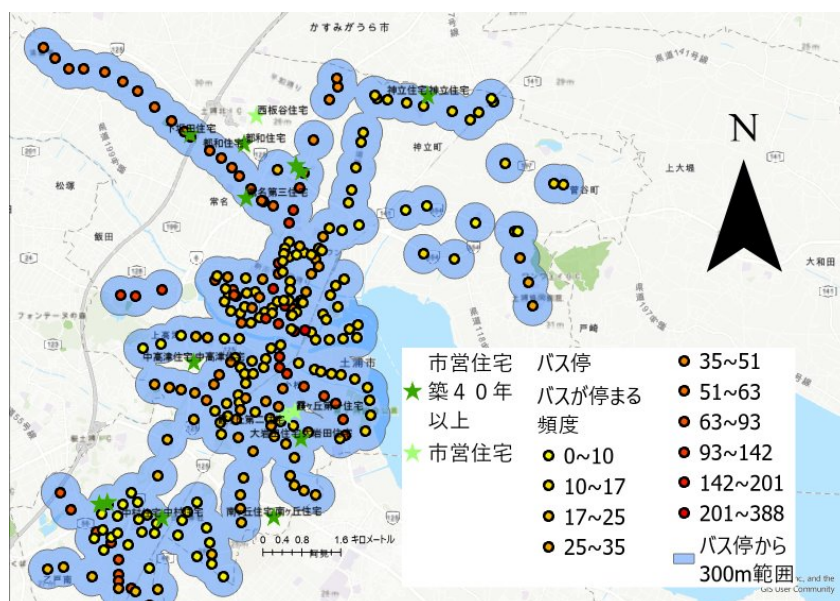


図 142 市営住宅とバス停の立地

これを見るとバス停から300mの範囲に含まれていない団地が15団地中4つあることや、バス停までの距離が300m以内であっても停まるバスの頻度が小さいバス停の近くである団地がほとんどである。また、築40年以下の団地が5つしかなく、老朽化が進んでいる。

4) 市の方針

築後50年を経過した募集を停止した木造、簡易耐火造の施設は用途廃止・除却を進める。耐火住棟については長寿命化を図りつつ、入居率向上を目指す。また管理運営費の縮減を図るため、指定管理者制度など民間活力導入を検討する。

(8) 行政施設

1) 現状

公共施設分類別延床面積は学校教育施設、住宅施設に次いで3番目に多く17.6%を占める。延べ床面積の経過年数割合では築20~30年が53.2%と半数以上を占めている。支所出張所の取り扱い件数は減少傾向であり、支所・出張所5施設のうち受付件数が多いのは南支所と神立出張所である。逆に一番少ない上大津支所は令和7年に閉鎖済みである。

2) 強み

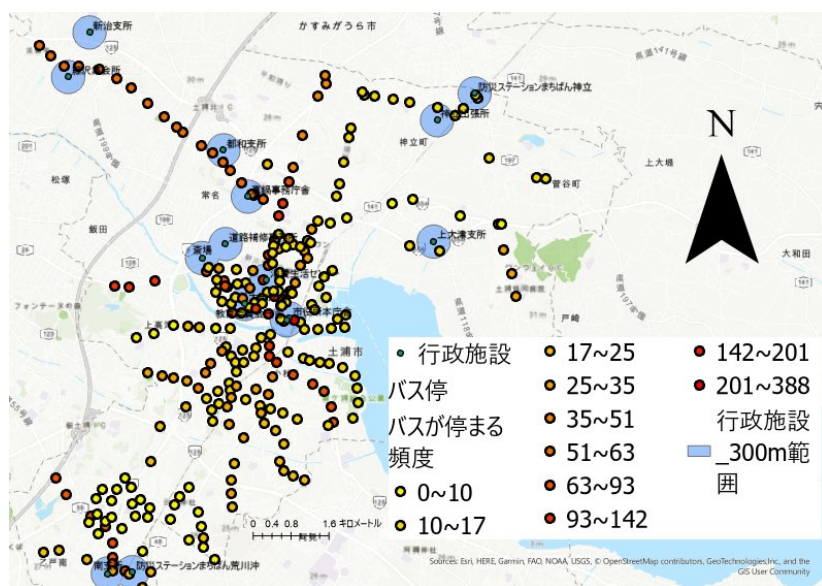


図 143 行政施設とバス停の立地

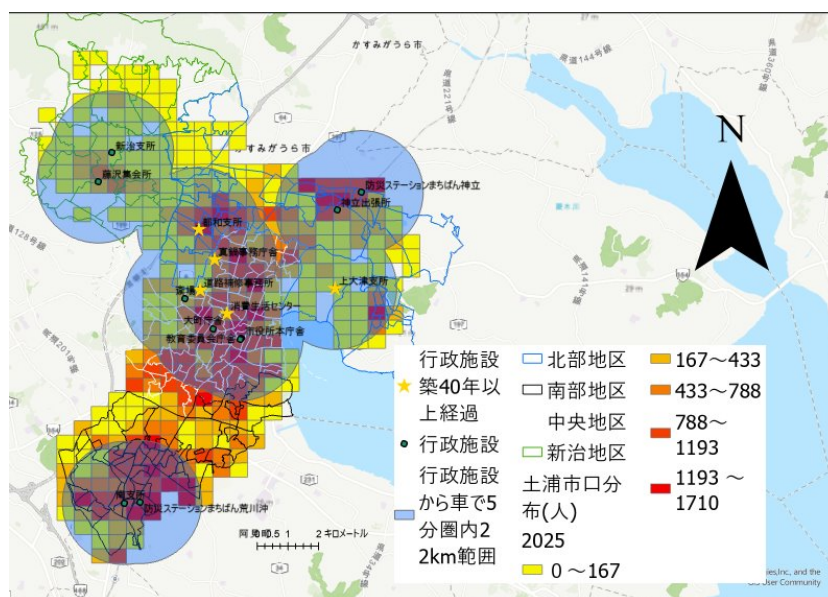


図 144 行政施設とカバー範囲

行政施設から高齢者が自宅からバス停までの許容距離として2割の人が答えた300m範囲以内にバス停が立地している施設が12/14と多数を占めている。

土浦市を四つの地区で考えた場合に、行政施設から車で5分の参考とする2km バッファが各地区の人口の多いメッシュをカバーできている。

3) 弱み

浸水想定区域内に6施設立地していることや、土砂災害危険区域に近い施設もあることで、今後増えると考えられる豪雨などによって災害が発生した場合に行政施設が被災することや、災害拠点となるべき施設の機能に支障がでる可能性がある。

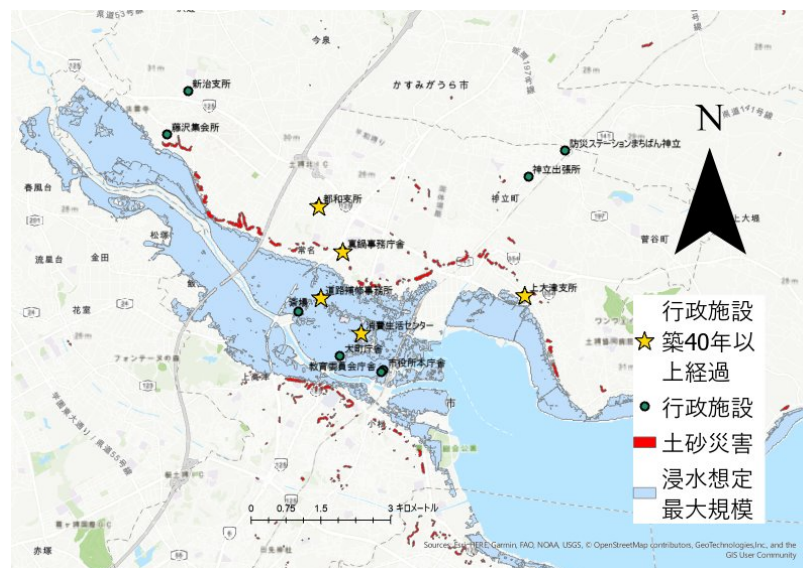


図 145 行政施設と災害区域図

4) 市の方針

消費者生活センターは機能移転を検討し、現施設を閉鎖する。道路補修事務所と大町庁舎は移転も含めた今後の在り方を検討する。真鍋庁舎は閉館を検討する。都和支所は都和公民館に、新治支所は施設閉館後新治公民館へ、上大津支所は上大津公民館へ移転予定である。

(9) 学校教育施設

1) 現状

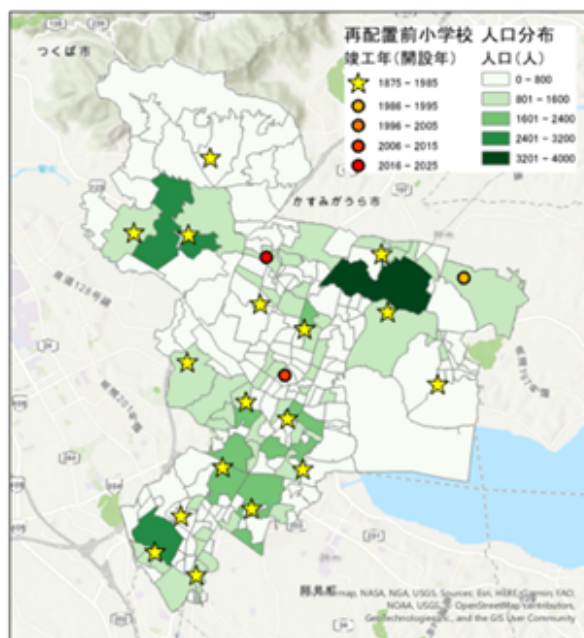


図 146 2012 年土浦市の小学校配置

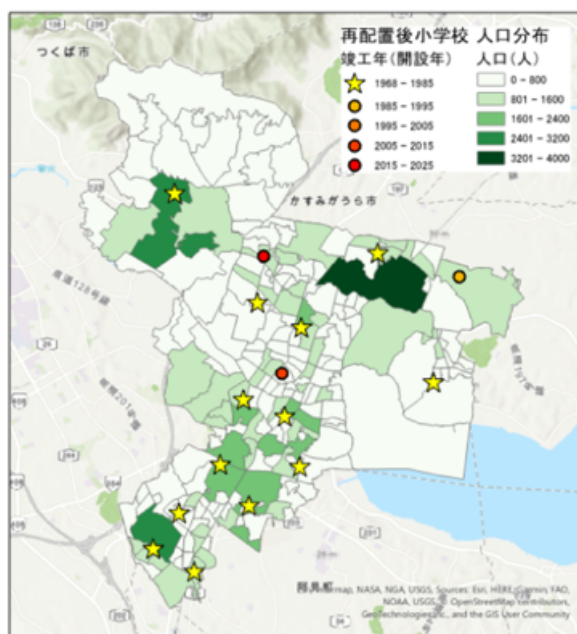


図 147 2025 年土浦市の小学校配置

土浦市では、小学校と中学校の適性規模をそれぞれ 12 学級以上 24 学級以下、9 学級以上 18 学級以下としており、これを満たしていない学校は平成 25 年

の段階で穴塚小学校山ノ荘小学校、藤沢小学校、斗利出小学校、上大津西小学校、菅谷小学校、新治中学校の7学校であった。2025年までに穴塚小学校は土浦小学校に統合、山ノ荘小学校と藤沢小学校、斗利出小学校が統合し新治学園義務教育学校が新設され、上大津西小学校と菅谷小学校は菅谷小学校に統合された。

小学校の統廃合後、例えば旧穴塚小学校には教育相談室と公文書書庫が移転されている。教室の改修工事や校庭に駐車場を整備する工事などが進められているものの、現地で実際に見ると全体的に老朽化が進んでいる印象を感じた。一方、菅谷小学校については、校舎自体は築後39年が経過していながらも他の土浦市内の小学校と比較すると校舎自体はきれいであるが統合後も適正規模には達していない。

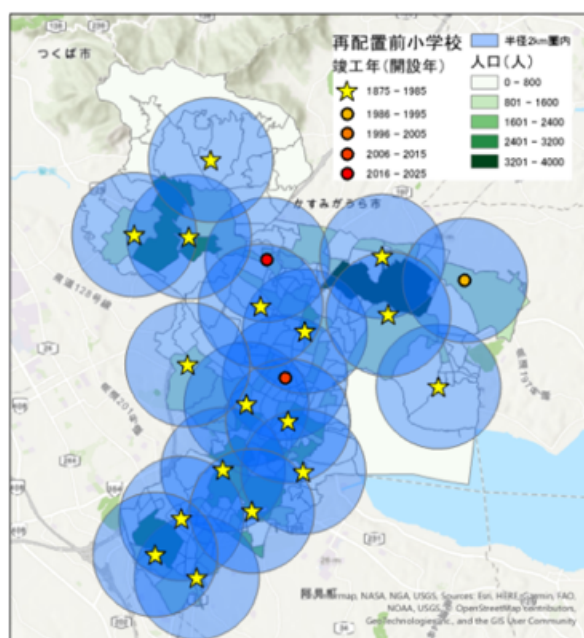


図 148 2013 年小学校から半径 2km 圏内

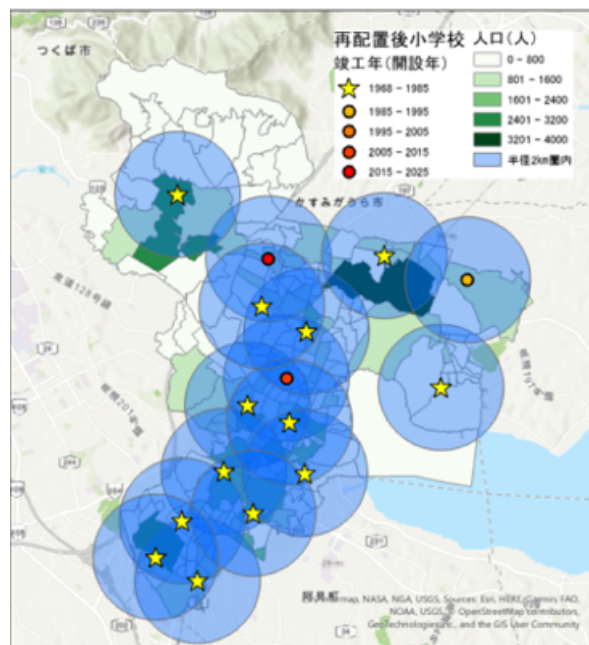


図 149 2025 年小学校から半径 2km 圏内

また、統廃合により小学校の数が減ったことで通学距離が 2 km以上の児童数が増加した。

2) 強み

小学校の統廃合により適正規模に満たない小学校の数が減少した。このことにより、行政コストが減少しただけではなく、クラス替えやグループ活動などの充実というような児童の学習の質も向上した。

一方で通学範囲が広がったが、このことに対し各小学校は無料のスクールバスを運行している。例えば新治学園義務教育学校では学校から直線距離で 2 km以上の地域に住む児童を対象として大型バス二台と小型バス二台のスクールバスを運行している。これにより児童の通学時間はおおむね 1 時間以内となるようにされており、通学範囲の拡大がカバーできていると言える。

3) 弱み

現在、土浦市だけではなく全国的にバス運転手の不足が問題となっている。このことは 2025 年の段階ではスクールバスの運行にあまり影響は出ていないが、長期的な目線を見た時に通学手段をバスに依存することが正しいのかどうかは疑問が残る。

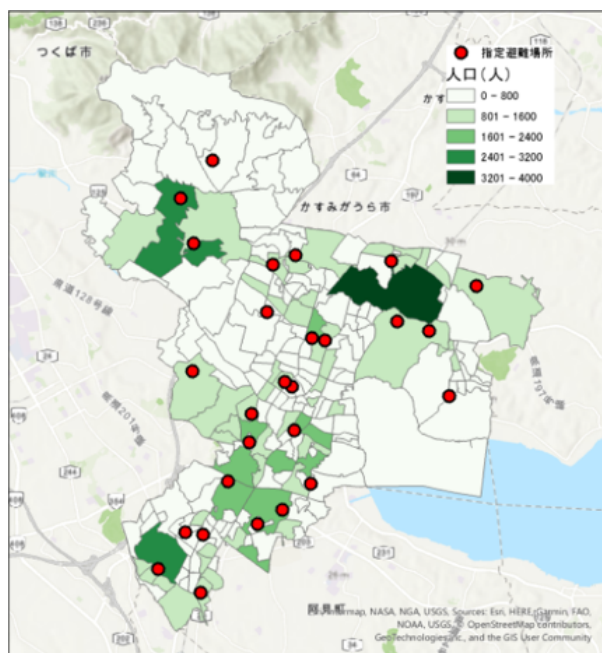


図 150 指定避難場所

また、公立の小学校・中学校の多くは指定避難場所にも指定されている。現在は旧小学校もそのまま指定避難場所として利用されているが、仮に校舎が建て壊され別の用途に使われることになった場合、避難場所としての機能は失われることになってしまうためよく検討する必要がある。

(10) 保育所等

1) 現状

現在土浦市には認可保育施設 52 施設と認可外保育施設 11 施設で合わせて 63 の保育所・幼稚園が存在し、そのうち 7 施設が公立保育所・幼稚園である。平成 28 年度の段階では 15 施設あったが、「市立幼稚園適正配置計画」や「公立保育所民間活力導入実施計画」を経て配置や運営形態を見直した結果、7 施設まで減少した。7 施設のうちのひとつである霞ヶ丘保育所も令和 7 年度から民間活力を導入する予定である。

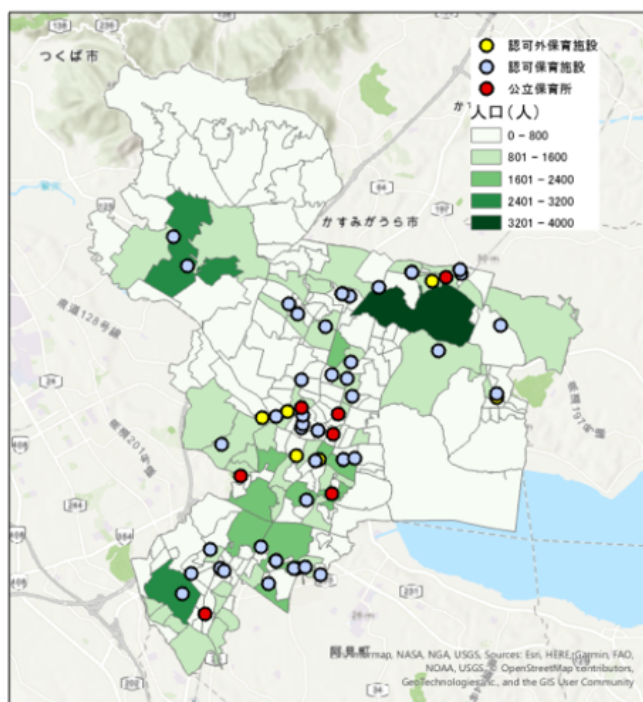
保育所の機能を民間に移していくことで、市の負担が軽減するが、全てを民間に変えることはできない。これは、民間の保育所や幼稚園は運営主体によって教育方針等に特色が出やすいためである。例えば、民間の認定こども園である土浦聖母幼稚園はカトリック土浦協会が運営しており、カトリック精神に基づいた教育が行われている。また、利益を生みにくい地域には保育所等が作られづらい。最低限の公立保育所・幼稚園は残しながら民間活力を導入していくことが求

められている。

2) 強み

民間活力導入の動きにより市の行政コストが減少している。また、民間の保育所・幼稚園は運営主体によって独自の教育理念を持っていたり、特色のあるサービスを提供していたりと、個人のニーズに合った保育所・幼稚園を選択することができるようになっている。

3) 弱み



保育所・幼稚園の配置に偏りが見られ、特に線路沿いに集中している。また、新治地区には公立保育所・幼稚園が存在せず民間に頼っている。最低限の福祉を保障するためにも、適切な施設配置が求められる。

(1 1) 消防署

1) 現状

平成 27 年度に消防本部庁舎が建替え、平成 29 年度には並木出張所が土浦消防署に統合され、現在土浦市には中央地区に 1 施設、北部地区、南部地区、新治地区に各 1 施設ずつ消防署が配置されている。

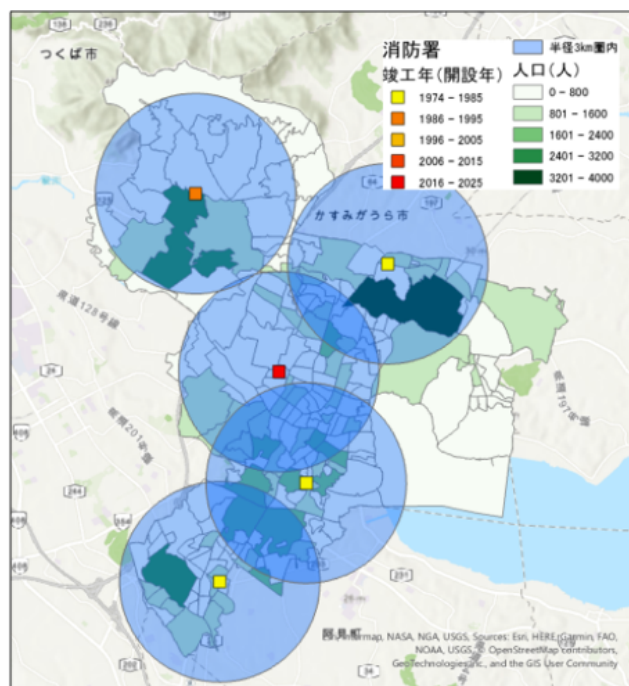


図 152 消防署から半径 3km 圏内

また、2027 年には南分署と荒川沖消防署が統合される予定であり、統合後は各地区に 1 施設ずつの配置となる見込みである。

2) 強み

現在の配置では、各施設から半径 3 km 圏内のエリアが南分署と消防本部庁舎、荒川沖消防署で大きく重なっている。だが 2027 年の南分署と荒川沖消防署の統合後はより効率的な施設配置になることが予想され、重なりは大きく減少するのではないかと考えられる。

3) 弱み

神立消防署は築後 40 年以上経過しているものの、改修の目途は立っていない。

(1 2) 消防分団

1) 現状

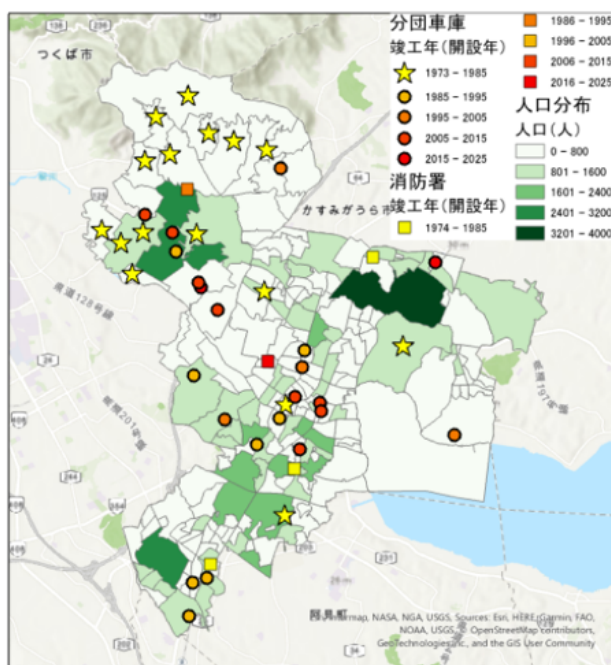


図 153 消防団と消防分団の配置

消防分団は現在、全体に 38 施設存在しておりそのうち 18 施設が新治地区にある。また、築後 40 年以上経過しているものは市内に 14 施設あるがうち 12 施設は新治地区にある。新治地区は市内全体で見ても人口が少ない地域であり、面積も他の地域とあまり変わらない。それにも関わらず、新治地区に消防分団が集中し、2/3 の施設で老朽化が進んでいるのはなぜだろうか。これには、新治地区のもつ歴史が関係していると考えられる。

新治地区が土浦市にできたのは 2006 年のことで、それまでは新治村として独立して存在していた。新治村が土浦市に編入した時、新治村にあった消防団 3 箇分団 19 部団員定数 367 名を新治支団として土浦市の消防団に編入された。2007 年に新治支部第 2 分団第 6 部を廃止したものの、その後消防分団の再編成はなく新治村の時に編成された分団がほとんどそのまま受け継がれている。

2) 強み

新治地区と比較すると、他の 3 地区は比較的地域に特徴に沿った施設配置が行われていると言える。中央地区は分団車庫が消防署の近くに密集して配置されている傾向があるが、これは中央地区が住宅用地と商業用地の割合が高いことが関係していると考えられる。一方で北部地区と南部地区は消防署から離れた場所

に消防分団が配置されており、初期消火活動等を考慮した配置となっているのだと考えられる。

3) 弱み

新治地区では消防分団の数が多く、また施設の老朽化も進んでいる。消防団員の数も減少傾向にあることから、人口規模に合った施設配置の検討が求められる。

(1 3) 公園

1) 現状

土浦市民憲章に「自然を愛し 水とみどりのきれいなまちを つくりましよう」という文言が含まれており土浦市としてみどりを重視していることがわかる。

しかし市民一人あたりの都市公園面積は 2025 年 11 月 1 日時点で約 6.05 m²となっており茨城県の平均の 10.3 m²を下回っている。令和 2 年度土浦市民満足度調査では「公園、子どもの遊び場などの整備」項目において重要度が高いものの満足度が低い結果となっている。さらには令和 4 年土浦市まちづくり市民・事業者アンケートでは「身近な公園の整備」項目の満足度が低い結果となっており、公園面積、公園数ともに拡充していく必要がある。

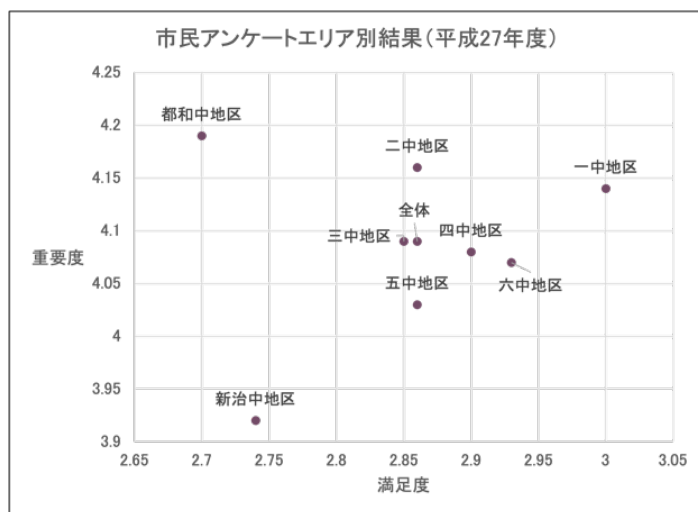


図 154 市民アンケートエリア別結果(平成 27 年度)

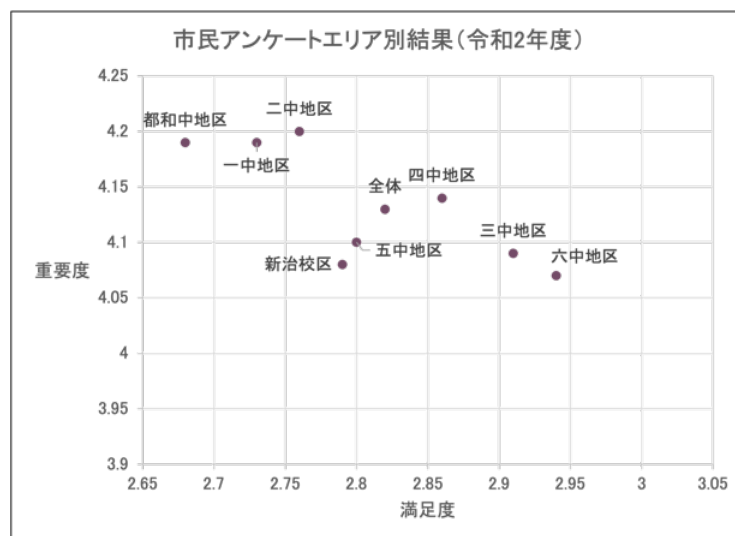


図 155 市民アンケートエリア別結果(令和 2 年度)

土浦市には土浦市公園里親制度がある。これは市に認定された里親団体がごみの収集、美化活動、施設や樹木の損傷に関する情報の提供を行い環境美化に対する市民意識を向上させて住みやすいまちづくりを進めることを目指している。市民 1 人あたりの都市公園面積をエリア別に分析してみると平成 27 年度と比べて令和 2 年度は満足度が全体的に低下していることがわかる。特に一中地区では満足度が 3.00(平成 27 年度)から 2.73(令和 2 年度)へと大きく低下している。

公園里親制度に登録されている団体は年々増加しており現在では市内 289 の公園のうち 40 の公園で登録されている。里親団体が登録されている公園とされていない公園で違いは存在しているのかを確認するために現地見学を行なった。市内にある 7 つの公園を見学した。里親団体の有無と環境(良い・悪い)の 4 つに類型化してそれぞれを評価することとした。環境が良い悪いについてはごみが散乱していないか、公園施設・樹木に損傷がないかを分類の基準とした。里親団体がなく環境が悪い公園(森林公園、紫ヶ丘公園)は手入れがされておらずベンチなどの公園施設が破損していたほか物陰などにごみが散乱していた。里親団体がなく環境が良い公園(かすみ公園、みやわき公園)は公園の立地上 360 度どこからでも公園を見ることができるため見晴らしが良く地域住民の自然な監視がされる環境となっていた。かすみ公園に関しては備蓄倉庫が設置されておりごみ置き場も自治会によって清潔な状態で整えられていた。里親団体があるが環境が悪い公園(けやき公園)では遊具やベンチ周辺にごみが散乱しており快適とは言えない環境となっていた。遊具は住宅地より低地に設置されているため人目につきづらい。里親団体があり環境が良い公園(木余田中央公園、榎の木公園)には認証団体

があることを示す看板が設置されており視界を遮るものがなく見晴らしが良かった。ごみがほとんど落ちておらずトイレ、井戸など衛生環境も良い状態で整備されていた。

2) 強み

公園里親制度は市民が主体的にまちの管理に携わる制度であり公園の持続的な管理を進める上では効果的な制度と言える。

3) 弱み

土浦市はみどりを重視する街でありながら公園整備に関して市民の満足度が低い状況である。そのため市民が求める形で公園整備を進めていく必要性がある。また、公園里親団体が登録されていても環境が悪い公園がある一方で公園里親団体が登録されていなくても環境が良い公園もあった。里親団体の有無だけではなく周辺住民同士の連携や立地的な特性が公園の環境には大きく影響していると考えられる。単に団体数を増やしていくのではなくて公園の実情を考慮して団体認定を進めていくべきである。

(1 4) 水道

1) 現状

土浦市では人口減少や節水機能の普及などによって水道需要は減少傾向にある。さらには水道施設の老朽化が進んでいることで多額の更新費用が必要である。こうした問題に対応するために 2021 年に土浦市水道事業経営戦略が策定された。この計画は 2030 年までの 10 年間の計画であり本年 2025 年が折り返し地点となる。そこで中間評価を行い計画が順調に進んでいるか、計画と現状に乖離はないかを評価する。土浦市の水道事業の経常収支比率(=(営業収益+営業外収益/営業費用+営業外費用)×100)は例年 100 を上回っている。この数値だけを見ると安定した経営を行えていると言える。次に中間評価を行うため水道事業収益と水道事業費用を経営戦略と現時点でわかっている 2021 年度から 2024 年度までの 4 年間の決算を比較する。水道事業収益、水道事業費用いずれも決算では経営戦略で予測されている数値を上回っている。収支で考えると計画と実情は大きな乖離はない。

土浦市水道事業経営戦略では施設の老朽化に伴い必要な更新費用は 2021 年から 2060 年までの 40 年間で 1,285 億円必要であると試算されており、優先度を考慮した場合でも 364 億円必要とされている。つまり優先度を考慮する場合、年間約 9 億円の更新費用がかかる。配水設備費と営業設備費を合計した水道建設

改良費(これが施設更新費用)の年ごとの数値を調べ9億円に抑えられているのかを確かめる。図からわかる通り中間地点においては毎年目標値である9億円を下回っている。今後もこの状態を維持することにより、40年間で364億円という費用の目安を超えることなく施設更新を進めていくことができる。

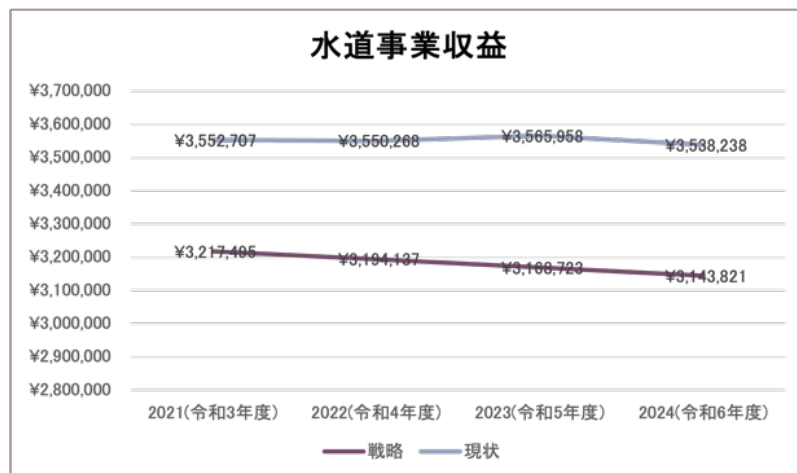


図 156 水道事業収益推移(戦略と現状の比較)

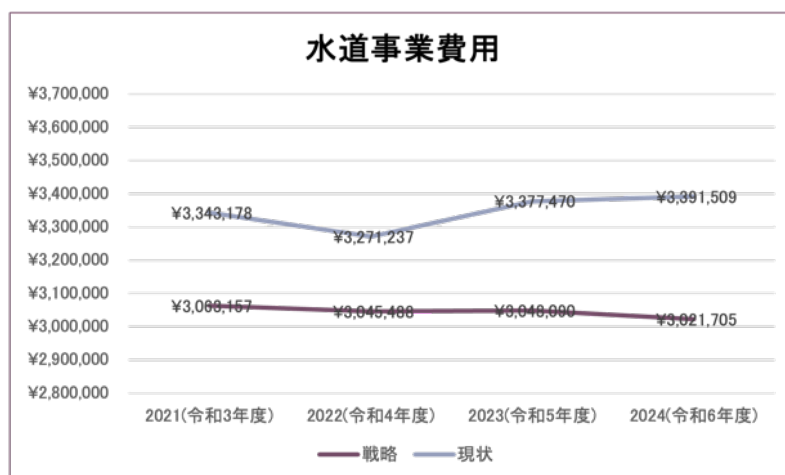


図 157 水道事業収益費用(戦略と現状の比較)

これらの水道事業収益、水道事業費用、建設改良費の数値をもとに考えると水道事業経営戦略において定められている数値目標は概ね達成されており今後も戦略を安定的に進めていくことが必要となる。

管路経年化率(=(法定耐用年数を超過した管路延長/管路延長)×100)は年々増加しており法定耐用年数を経過した管路が増えていることを示している。管路更新率(=(当該年度に更新した管路延長/管路延長)×100)は全国平均を下回っており管路の老朽化が深刻化している中で更新があまり進んでいないことがわかる。財政的に計画うまく進んでいても施設の更新が進まなければ意味がない。土浦

市の経常収支比率は比較的良好な数値を残しているがこうした実際に施設、設備が更新されているかの視点も必要である。

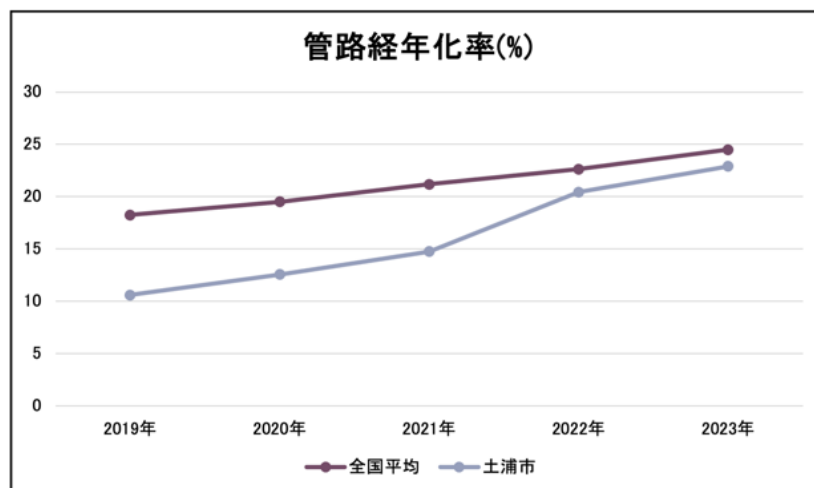


図 158 管路経年化率(全国平均と土浦市の比較)

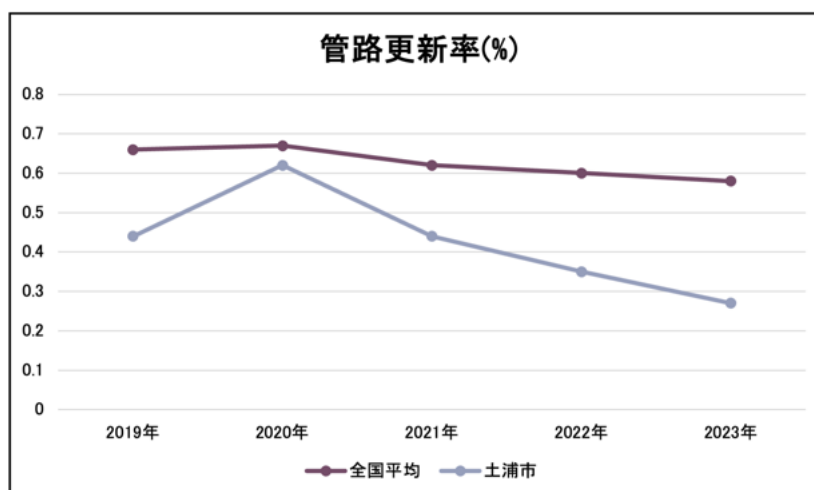


図 159 管路更新率(全国平均と土浦市の比較)

2) ヒアリング調査

これらの実情をもとに土浦市水道課に対してヒアリングを実施した。以下がヒアリングの結果である。

Q.今後収益増、費用減のためにどのような施策を実施していく予定か

A.経営戦略の中間見直しを実施中。収益は横ばいだが費用は人件費や物価の上昇が事業に影響を及ぼしているため、それらを踏まえて戦略を策定し計画的な工事をを目指す。

Q.建設改良費は試算通り概ね9億円に収まっているが、順調に戦略を推進し

ていけるか？

A.建設改良事業は戦略をもとに事業計画を作成し実施している。戦略見直し後の結果に基づき事業を進めていく。

3) 強み

経営状況は安定しており経常収支比率は 100 を超えている。そして水道事業経営戦略の予測と現状が大きな差が生じていないため、大きなイレギュラーが発生しない限りは戦略を適宜進めていくことが望ましい。

4) 弱み

法定耐用年数ではなくあくまで優先度を考慮した形での更新が進められている。実際に管路更新率は全国の平均を下回っており災害時などのリスクとなりうる。建設改良費の年間目標値 9 億円はあくまで市が定めた数値であるため、実際に必要な更新が進められているかに関しては別の評価を行わなければならない。

(15) ごみ処理施設

1) 現状

茨城県では人口減少、担い手不足、施設の老朽化などによる維持管理、更新費用の拡大への懸念から広域的な廃棄物処理施設の整備を計画している。2022 年 3 月に茨城県ごみ処理広域化計画が策定されており、この計画の中で土浦市はつくば市と一つの広域化ブロックを形成する予定となっている。また最終廃棄物処分場は 5 年後の 2030 年度に使用期限を迎えるため早急な新しい処分場の早急な整備が必要となる。広域化は 2037 年度に開始予定となっている。広域化によって土浦市のごみ処理施設(土浦市清掃センター)とつくば市のごみ処理施設(つくばクリーンセンター、つくば市リサイクルセンター)の機能を統合して新広域施設を建設することとなっている。将来的な人口減少に伴い排出量や償却量も減少していくためそれに見合う形で処理能力を考えていく必要がある。

将来的な広域化ブロック
(R19 (2037) 年度目標)



図 160 広域化ブロック

2) ヒアリング調査

これらの実情をもとに土浦市環境衛生課に対してヒアリングを実施した。以下がヒアリングの結果である。

Q.最終埋立処分場について

使用可能期間である令和 12 年度以降の埋立処分場の整備に関して計画等はありませんでしょうか？

Q.茨城県ごみ処理広域化計画に基づく広域化ブロックの再編について

土浦市は将来的につくば市とともにゴミ処理の広域化ブロックを形成し、両市の施設機能を統合した新広域処理施設の整備等が検討されています。令和 19 年度の稼働開始に向けて具体的な計画は進んでいますでしょうか？

A.現在 HP で公開されているものが全てとなる。決定事項については今後公開されていく。最終埋立処分場については少しでも延命できるように計画を進めている。

3) 強み

茨城県ごみ処理広域化計画においてごみ処理の広域化、それに伴う新しい施設の整備によるメリットとして CO2 排出量の削減や発電量の増加が挙げられている。つくば市や茨城県といった他の自治体との連携を強化していくことを前提として広域化の計画が進んでいること自体は事業の継続性の観点から強みであると言える。

4) 弱み

新しい最終埋立処分場や広域化施設など整備に関して不透明な点が多い。また広域化によってごみの運搬の際に排出される CO2 や運搬経費も増加するためこの点に関しては弱みと言える。

(16) 駐車場、駐輪場

1) 現状

土浦市が直営で管理する市営駐車場は6か所であり、土浦駅東西口と荒川沖駅東西口の駅前に配置されている。収容台数は合計で約1,600台であり、その多くが土浦駅前の立体駐車場に集中している。自転車駐車場は常設のもので土浦駅・神立駅周辺に8施設がある。合計で約3,200台が収容可能であり、うち多くの箇所で使用率が70%を上回っている。そのほか、荒川沖駅東口は民営駐輪場の閉鎖に伴い駐輪場の収容力が不足していたため、駅南側に臨時駐輪場が設けられている。施設の多くで老朽化が進行している。また、多くの市営駐車場・駐輪場では、指定管理者制度が導入されている。指定管理者制度は、従来の直営や管理委託に比べ、より一層民間事業者等のノウハウを活用し、住民サービスの向上と管理経費の縮減を図ることを目的とした仕組みである。制度導入にあたっては、公募を原則として指定管理者を選定し、協定に基づき運営・維持管理を行うとされている。

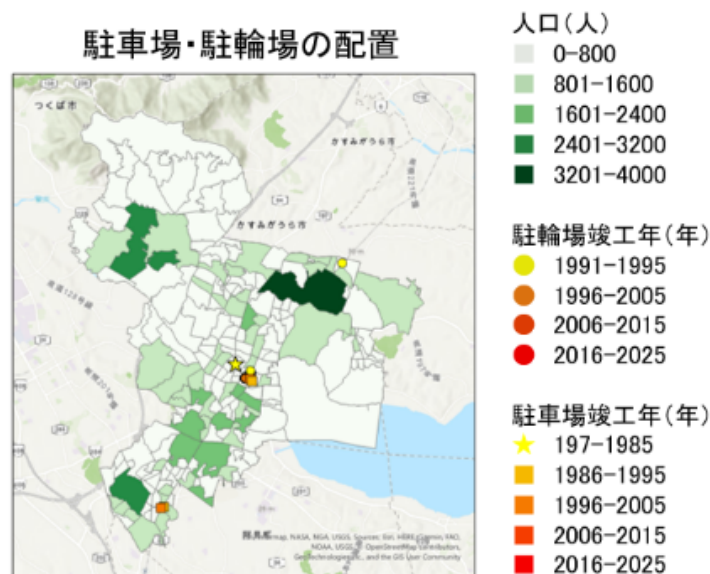


図 161 駐車場の配置

2) 強み

市営駐車場・駐輪場はいずれも常磐線の駅前に立地しており、鉄道利用を支える立地条件にある。特に土浦駅周辺の二ヵ所の立体駐車場においてはパークアンドライドを行った場合に割引が適用され、24 時間最大料金が半額となることも、鉄道利用との結節性を高める要因となっている。また、駐車場・駐輪場ともに、その大部分については指定管理者制度のもとで運営されており、一定の管理効率が確保されている。

3) 弱み

多くの市営駐車場・駐輪場において老朽化が進行している現状がある。特に土浦駅周辺の地下駐輪場や立体駐車場では、経年劣化に伴う設備更新の必要性が指摘されており、近い将来の修繕・改修、予算の確保が課題となっている。また、荒川沖駅東口では民営駐輪場の閉鎖により恒常的な収容力不足が発生し、市は駅南側に臨時駐輪場を設置して対応している。一方で土浦駅周辺では市営駐車場が複数近接しているものの、駅東西の立体駐車場をはじめ利用率の低さが目立つ。パークアンドライド割引についても適用方法が分かりづらいという意見があり、分かりやすさの改善も課題となる。将来的な人口減少や利用実態を踏まえ、機能や規模の再整理、統廃合の可能性も検討する必要がある。

(17) 道路

1) 現状

土浦市の道路網は、常磐自動車道、国道6号・125号・354号バイパスなどの幹線道路によって構成されている。市内へのアクセス口として、常磐自動車道の土浦北IC・桜土浦ICの2つのインターチェンジが設置されているほか、現在は両インターチェンジ間に新たに(仮称)土浦スマートインターチェンジの整備計画が進められている。また、国道6号についてはバイパス延伸などの改良事業が進行しており、将来的な交通分散や安全性向上を図る取り組みが進められている。また、国土交通省関東地方整備局による「主要渋滞箇所（茨城県）」の特定結果では、土浦市内の一般国道区間が複数挙げられており、特に国道6号バイパスや旧国道6号ルート、土浦駅東側の県道の一部区間を中心に慢性的な交通混雑が発生している。



図 162 土浦市内の幹線道路



図 163 土浦市内の渋滞多発箇所

2) 強み

土浦市の道路は舗装率・改良率がいずれも9割を上回っており、県平均と比較しても高い水準にある。主要な市道については舗装・路面改良が概ね完了しており、一定の走行環境が確保されている。また、常磐自動車道・国道6号・125号・354号といった広域幹線道路が既に整備されており、首都圏・県南主要都市へのアクセス性の高さは土浦市の大きな強みとなっている。さらに、現在進行中の（仮称）土浦スマートインターチェンジの整備や国道6号バイパス延伸事業により、市域の広域交通結節性は今後さらに向上する見込みである。これにより、渋滞の分散や周辺地域へのアクセス改善が期待される。

3) 弱み

国土交通省が特定する「主要渋滞箇所（茨城県）」には、土浦市中心部周辺の国道125号現道や旧国道6号ルート等が多く含まれており、これらの主要幹線では慢性的な交通混雑が発生している。特に通勤時間帯においては、広域交通と生活交通が同一経路に集中することで、渋滞が周辺道路にも波及しやすい状況となっている。交通混雑の緩和のため、千束町交差点をはじめ主要渋滞箇所のレーン増設や主要幹線におけるバイパス整備、公共交通の利用促進が求められる。市道についても、幅員が狭く歩道が未整備の道路が残っており、安全性が十分ではない箇所も見られる。

(18) 橋梁

1) 現状

土浦市が管理する橋梁は241橋であり、土浦市の二倍弱の人口を有する水戸市やつくば市のほぼ半分であり、周辺で同規模の人口と面積を有する古河市と同程度であり、一般的な規模である。これらの橋梁は市中心部、土浦駅以南の常磐線沿線、市北西部の水田地帯を中心に配置されており、市域の交通ネットワークを構成する重要なインフラとなっている。また、橋長15m以上の橋梁は79橋で、管理橋梁全体の約33%を占めている。これは茨城県平均の38%よりやや低い水準である。茨城県下で15m以上の橋梁の数の公開されている那珂市と北茨城市はそれぞれ12%、14%であり、地域特性を考慮すると、土浦市においては中心部や南部に15m以上の橋梁が集中していると考えられる。

橋梁の建設年代を整理すると、高度経済成長期に当たる1970～1980年代に集中的に整備された橋梁が多く、建設後長期間が経過しているものが多数存在する。こうした状況を踏まえ、土浦市では「橋梁長寿命化修繕計画」を策定し、従来の事後保全主体の維持管理から、定期点検結果に基づく予防的保全へと転換を進めている。

2) 強み

土浦市では現在、「橋梁長寿命化修繕計画」が進められている。この計画では、健全度や交通量、路線の重要度に応じて補修の優先順位を設定し、計画的な修繕を行うことで橋梁全体の寿命延伸と維持管理費の平準化を図っている。計画による効果として、事後的な大規模修繕や架け替えに依存する場合と比較して、100年間で約642億円の維持管理費が縮減できる見込みが示されている。これは、予防保全への転換によって将来的な財政負担を大幅に軽減できることを示すものであり、橋梁の長期的な安全性確保と財政運営の安定性の両立に大きく寄与する。

3) 弱み

前述のように、土浦市の橋梁は1970～1980年代の高度経済成長期に集中的に整備されたものが多く、建設年代が特定の時期に偏っている。『橋梁長寿命化修繕計画』では、2041年度には市が管理する橋梁の約7割が建設後50年以上となることが示されており、更新・大規模補修の必要時期が一斉に到来する可能性が懸念されている。このような年代集中について、長寿命化修繕計画によって一定の平準化効果が期待できるものの、限られた財源・技術者の中で対応が追いつかなくなるリスクが残る。特に、重要路線上の橋梁や代替経路が乏しい橋梁につ

いて、更新・補修の優先順位づけや計画策定が今後の大きな課題となる。

2章 基本構想

1 将来都市像

マスタープランにおける将来都市像とは、20年後の都市のあり方を示すものである。将来都市像は以下とする。

賑わいが続くまち

土浦市は、県南の商業の中心地として発展してきた歴史がある。また、市内に多くの高校、事業所があり夜間人口よりも昼間人口が多いことも本市の特徴の一つである。一方で、土浦駅前の百貨店やイトーヨーカドーの撤退のように中心市街地では、空洞化が進行している。さらに土浦市でも少子高齢化の更なる進行が予測されており、今よりも人口が減少することは確実な見通しとなっている。そこで20年後も土浦の賑わいが続いていけるようにと、将来都市像を定めた。

2 全体構想

土浦市が抱える最大の課題は人口減少である。2045年には人口は現在から約1.9万人減少し、12.3万人となることが予測されている。人口の減少は、空き家の増加や商業施設の撤退など都市の空洞化を招くなどの問題がある。さらに人口の減少は税収の減少につながり、財政面の悪化も予想される。財政の悪化はインフラ更新が先送りや行政サービスの削減などにつながる恐れがある。このように人口減少は都市生活の満足度を下げ、市外への流出につながり、さらなる人口減少を引き起こす負のスパイラルとなりかねない。これに対処するため、全体構想を以下と定める。

人口動態の変化をのりこえる

人口動態をのりこえるとは具体的に次の4つの目標を達成することと定義する。



さらに、マスタープランの計画人口を以下と定める。

目標人口 13万2千人

3 4つの目標

(1) 社会増

人口の減少を緩和するため、社会増を目標に掲げる。社会減と社会増を差し引きした、純社会増が20年間で累計が1万人となれば目標の人口の13万2千人を達成できる見込みである。

(2) 財政改善

土浦市「令和 6 年長期財政見通し」によれば、令和 16 年までの累計収支不足額の見込みが 251 億円となっており、マスタープランの計画期間は厳しい財政見通しとなっている。歳出は固定費的な面が強く、人口の変化への応答が鈍い一方で、市税等で構成される歳入は人口の変化への応答がより鋭敏だ。人口が減少しても歳出はあまり減少しない一方で、歳入は減少してしまうのである。土浦市が人口減少を乗り越えていくためには厳しい財政状況の克服が不可欠であり、マスタープランでは、都市計画的なアプローチで財政状況の改善を図る。

(3) 地域課題の解決

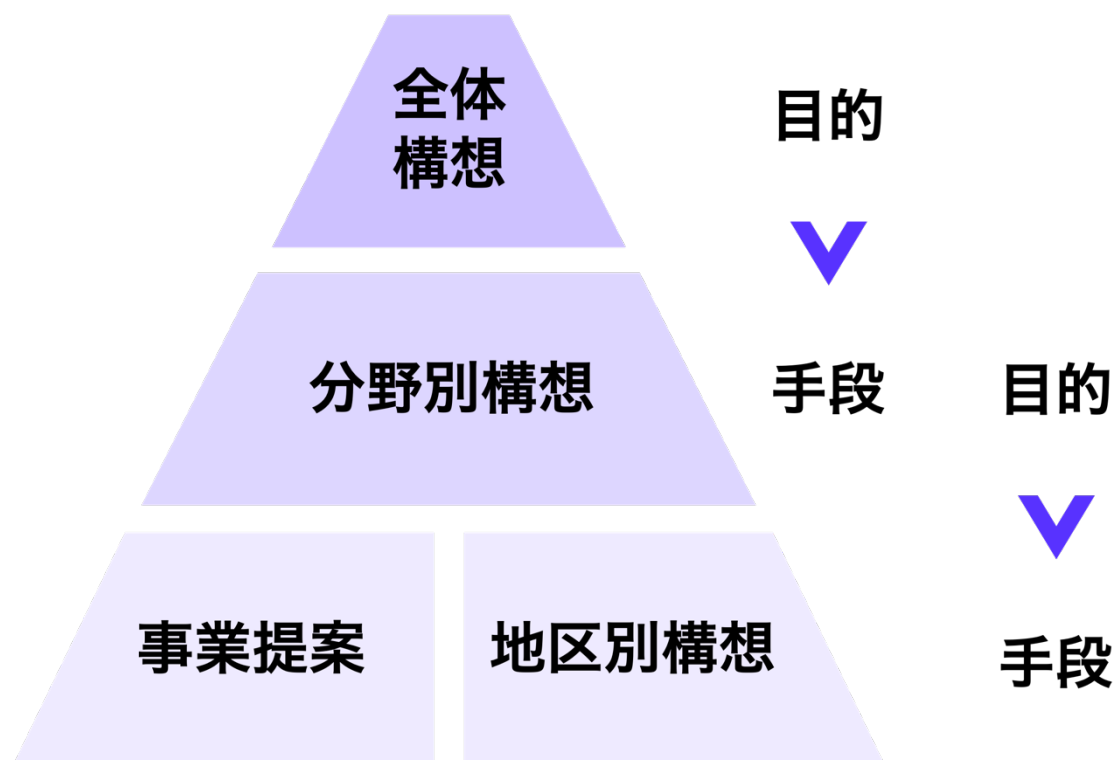
第 1 章で指摘されるように、土浦市には地域固有の課題が存在する。マスタープランではこの課題の解決を都市計画的なアプローチで解決を図る。

(4) 都市施設の集積

人口の減少が続く中で、現在と同じ密度の街を現在と同じ広さで維持することは困難である。広がったインフラは多額のコストが生じるほか、人口密度も減少し、希薄なコミュニティのまちとなってしまう。立地適正化計画に即す形で市内各地区において拠点形成を進めていく。

4 マスタープラン推進の考え方

マスタープランでは全体構想である「人口動態の変化を乗り越える」と4つの目標を達成するために分野別構想を設定する。さらにその分野別の構想を実現するために事業提案と地区別構想を設定する。



3章 分野別構想

1 交通

誰もが利用しやすい公共交通の実現を目指すとともに、つくば霞ヶ浦りんりんロードと合わせて自転車利活用を推進し、交通利便性の向上を図る。

(1) 公共交通の利便性向上

土浦市は、JR 常磐線が通っており、都内まで一時間ほどで到着でき、都内へのアクセスが良好である。また、土浦駅経由で中央地区へのアクセスも容易である。電車だけでなく、つくばに通じる学園東通りが駅の近くを通っており、道路アクセスも良い。

また、路線バスだけでなく、キララちゃんバスやつちまるバスといった補助的交通に加え、乗り合いタクシー土浦やライドシェアといったデマンド交通もあり、鉄道や路線バスだけではカバーしきれない地域に住む人々に公共交通を届けることができる。

そして、スマート IC が新規事業として桜土浦 IC～土浦北 IC 間の土浦学園線と常磐道が交差するに場所に設置される。これにより、土浦駅やつくば駅へのアクセス性の向上が見込まれる。今後この高い交通利便性を生かしていくことを目指す。

(2) 自転車利用の推進

土浦市には、つくば霞ヶ浦りんりんロードやりんりんポート土浦をはじめとした自転車利用を推進する施設や場所が多く存在している。これらを踏まえた自転車の利活用を推進する環境を構築することを目指す。

2 住環境

土浦市にある豊富な緑や、水資源の活用し、住環境の向上を目指す。また、持続可能な都市となるため、生活拠点を形成することを目指す。

(1) 緑と水に囲まれるまちの推進

現在、霞ヶ浦において観光帆曳船や遊覧船が運行している。また、土浦港周辺にはりんりんポート土浦が位置し、更なる広域交流拠点の整備計画が進んでいる。引き続き、主に中央地域において桜川や霞ヶ浦を活用した親水空間の創出することを目指す。

(2) 拠点形成の推進

居住誘導地域への促進を行い、生活機能を提供する拠点の形成を行う。また、土浦駅、神立駅、荒川沖駅を交通の拠点とした交通網を形成する。

3 公共

人口減少が進む中でも、市民が安心して快適な暮らしを送れるよう、公共施設・行政サービスの最適化を図る。

(1) 集約・効率化の推進

公共施設の老朽化対策と財政負担の軽減を両立させるため、施設の再編と長寿命化を推進する。単なる削減ではなく、多機能化や複合化を進めることで効率的に活用し、拠点を中心とした施設配置の集約化を目指す。

(2) 公民連携の推進

民間事業者のノウハウや資金を活用する公民連携の手法を積極的に導入し、行政負担の軽減とサービスの質向上を両立させることを目指す。

(3) サービスの維持

人口減少下においても、生活に欠かせない行政サービスやコミュニティ機能が途切れない仕組みを構築する。誰もが等しくサービスを享受できる環境を維持することを目指す。

4 産業

既存の産業や地域資源を生かしつつ、常磐自動車道およびスマート IC 周辺での新規事業に取り組むことで、土浦市内の活性化を図る。これにより、雇用機会の創出、定住者数の増加、安定した財政収入の確保を目指す。

(1) 雇用機会の創出

新たな施設整備や企業誘致を進めることで、雇用機会の創出を目指す。市内における就職先の選択肢を拡大することで、若年層を中心とした市外流出の抑制を図るとともに、市外からの移住促進による社会増につなげる。

(2) 空きテナントの活用

土浦駅周辺や中心市街地に多くの空きテナントが存在している。これらの空きテナントを活用した企業誘致や新規事業の立地を促進することで、中心市街地のにぎわい創出や周辺地域の活性化を目指す。

(3) 産業用地の創出

新たな産業用地を整備・供給することで、企業立地を促進し、雇用機会の創出や税収の増加を図る。また、常磐自動車道の高い交通利便性を活かし、新規に整備されるスマート IC 周辺地域を産業拠点として活用することで、長期的かつ安定した税収の維持を目指す。

5 愛着

愛着の分野は土浦市で現在進行している少子高齢化や若者の流出によって将来的に見込まれる人口減少やさらなる少子高齢化を防ぐための独自の分野として本マスタープランでは採用した。地域への強い愛着は当該地域への居住願望へつながることが既往研究で報告されており、土浦の若年層の東京圏への人口流出への対策となりうる。また、土浦市は周辺自治体の中でも高校が多く立地し高校生が多く訪れる都市であるため、高校生へ土浦への愛着を持ってもらうことは土浦市外からの人口流入に対するアプローチともなりうる。

(1) 地域愛着の醸成

1) 公園

地域愛着を生むためには公園が有効であるということが既往研究で示唆されている。都市公園法施工令第一条によると市町村内の目標とする住民一人当たりの公園面積は10㎡、市街地では5㎡と定められている。しかし現状土浦市には亀城公園や霞ヶ浦総合公園等の公園を筆頭に都市公園が整備されているが、市全体での公園面積は一人当たり6㎡と大きく下回っている。また、本文やである愛着の対象となりうる若年層が利用していると考えられる高校周辺や土浦駅周辺でも少ない現状となっている。そのため土浦駅周辺を含めた土浦市内の新たな公園整備を推進する。

2) サードプレイス

地域愛着や地域に対する意識には町の中に居場所があると感じること、つまりサードプレイスの存在がポジティブな影響を与えると既往研究で示唆されている。土浦市では駅前に複合型市立図書館のアルカス土浦を建設し若年層のサードプレイスを生み出し、多くの学生が放課後にアルカスで勉強をしている。よってさらなる高校生の居場所となる施設を整備する。

(2) Uターン・Jターンの促進

現在土浦は若年層の東京圏への流出が目立っており、さらなる少子高齢化が見込まれる。そこで土浦市では市内に住む高校生のUターン、市外から土浦へ通う高校生のJターンを推進する。そのために若年層に対するサードプレイスの整備や公園の整備に加え、土浦の人や風土などの地域資源に触れる機会の創出、さらには土浦の企業と触れる機会を創出し若者が将来土浦で働くことを視野に入れてもらう取り組みを推進する。

4 章 地区別構想

1 北部地区

(1) 現況

本地域は市の北東部に位置し、かすみがうら市と接している。霞ヶ浦に対しては低地が広がっているが、本地域の大部分は新治台地が占めている。市街地は神立駅周辺や、茨城県下最大規模の総合病院土浦協同病院が位置するおおつ野で主に整備が進んでいる。交通ネットワークについては JR 常磐線の神立駅、常磐自動車道の土浦北インターチェンジが位置している

(2) 目指す姿

産業が支える移動・緑・交流が整うまち

本地域は神立工業団地やテクノパーク土浦北工業団地、土浦おおつ野ヒルズといった工業施設が多数立地し、工業地域の割合が市内で最も大きい地域となっている。また、レンコンや花き栽培といった農業も盛んに行われている地域である。本地域ではこれらの産業の振興を目指す。加えて、神立駅を中心とした交通網の構築や公園や緑の整備、地域内イベントの積極的な開催によって移動・緑・交流が整うまちを目指す

2 中央地区

(1) 現況

本地域は市の中央に位置しており、西側がつくば市、東側が霞ヶ浦に接している。桜川、新川が通る中央部は低地であり、南北には台地が広がる。本地域には市役所や図書館、博物館、市民ギャラリーといった公共施設や、大学や高等学校、専門学校といった教育施設、商業施設が集積する。交通ネットワークについては JR 常磐線の土浦駅が位置する他、国道 6 号や国道 125 号、つくば霞ヶ浦りんロードが通っている。また、現在、常磐自動車道のスマートインターチェンジの整備が進んでいる。

(2) 目指す姿

人が集い暮らしと賑わいが広がる水辺のまち

本地域は行政や交通、商業、教育といった都市機能が集積している。また、市内で最も人口が多く、住宅用地の割合も多い地域である。中心市街地の空洞化の解消や、新設される常磐自動車道のスマートインターチェンジ付近における新たな産業の創出を通して、人が集う、賑わいのあるまちを目指すとともに、住宅用地の整備を進める。加えて、桜川や新川、霞ヶ浦といった豊富な水資源を活かし、親水空間が広がるまちを目指す。

3 南部地区

(1) 現況

本地域は市の南部に位置しており、阿見町、牛久市、つくば市と接している。乙戸川と花室川が東西を貫くように流れ、乙戸沼公園と霞ヶ浦総合公園の2つの都市計画公園が位置する。市街地は主に荒川沖駅周辺に形成されており、仲の杜や烏山などの地区計画によって住宅環境が整えられた地域も見られる。交通ネットワークについては JR 常磐線の荒川沖駅や常磐自動車道の桜土浦インターチェンジが位置する他、国道 6 号や国道 354 号が通っている。

(2) 目指す姿

移動とゆとりが暮らしを豊かにするまち

本地域は住宅用地の割合が市内で最も高い地域となっている。スローモビリティの活用による新たな交通手段の創出や、それに伴う駅周辺の土地の活用により、交通環境が整備されたゆとりのあるまちを目指す。また、乙戸沼公園や霞ヶ浦総合公園などの公園の整備を進めることで豊かな暮らしが形成されるまちを目指す。

4 新治地区

(1) 現況

本地域は市の北西部に位置し、石岡市、かすみがうら市、つくば市と接している。北部には筑波山麓が位置しており、南部には桜川が流れる。市街地は藤沢周辺に形成されており、筑波山麓には朝日峠展望公園や小町の館といった観光施設も位置している。交通ネットワークについては国道125号線や県道つくば千代田線、県道小野土浦線、つくば霞ヶ浦りんりんロードが通る。

(2) 目指す姿

農業と工業が調和し暮らしと自然が共存するまち

本地域は田と畑の割合が市内で最も大きい地域であり、農業が盛んに行われている。加えて、東筑波新治工業団地や土浦北工業団地といった工業施設の集積も見られる。本地域では農業と工業どちらについても振興する。また、筑波山麓の豊かな自然環境と住環境が共存するまちを目指す。

5 章 提案

1 道の駅・工業団地

(1) 背景

土浦市では、常磐自動車道の桜土浦 IC～北土浦 IC 間に「(仮称)土浦スマート IC」設置の新規事業化が決定している。スマート IC の整備によって、中心市街地へのアクセス向上、物流の効率化向上などが期待できる。これらのメリットを活用して、スマート IC 周辺地域の整備や活用を進めることが求められる。

また、土浦市では、人口減少や財政の悪化が進んでおり、これらの改善のために、土浦市に訪れたい、住みたいと思ってもらうきっかけを作り出すことが必要とされている。

1) 土浦スマート IC(仮称)

桜土浦 IC～土浦北 IC 間で、常磐自動車道と土浦学園線(県道 237 号線)が交差する地点に整備予定である(図 164)。整備効果として中心市街地へのアクセス向上、防災機能の強化、物流の定時性向上・物流の効率化の支援が期待されている。

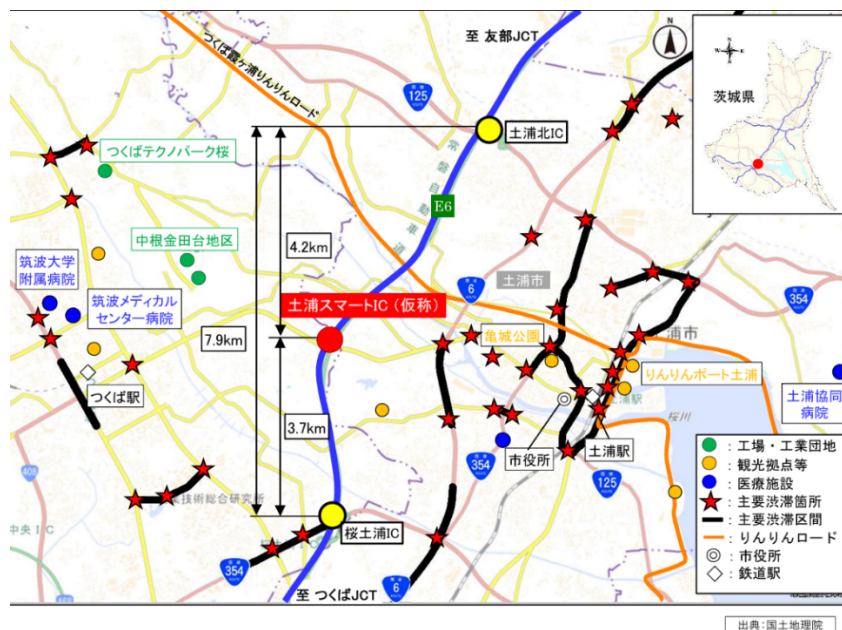


図 164 土浦スマート IC(仮称)の位置図

(2) 概要

新規に整備される土浦スマート IC(仮称)の利点を生かし、土浦市に人が訪れ

る・定住するきっかけ作りとして、道の駅と工業団地の一体的な整備を提案する。観光の集客力と産業の稼ぐ力によって、長期的で安定した収益の確保を目指していく。

1) 整備場所

面積：約 60,000 m²

現在：農地、市街化調整区域



図 165 道の駅・工業団地整備予定地

整備場所は、オレンジ色の枠で囲われた農地を検討している。整備予定地は、県道 128 号線(土浦大曾根線)沿いであり、土浦スマート IC(仮称)からは、県道 24 号線(土浦学園線)からアクセス可能である。

現在は、農地であり、市街化調整区域となっている。容積率は 200%、建ぺい率は 60%である。

2) 一時退出可能な IC

現在、高速道路の休憩施設不足解消に向け、高速道路から道の駅に一時退出した場合の追加料金をなしにするという社会実験が行われている。高速道路において、休憩施設同士の間隔が概ね 25km 以上離れている空白区間を半減することを目指し、休憩施設の間隔が概ね 25km 以上かつ IC から 2km 以内に位置する道の駅を対象に、現在は 29 箇所 ETC2.0 搭載車向けの社会実験が実施されている。指定された IC で高速道路を一旦降りて道の駅に立ち寄り、2 時間以内に同

じ IC から高速道路を同方向に再進入した場合には、高速道路を下りずに利用したものと同一高速道路料金が適用される。

大きな休憩施設である守谷サービスエリアから友部サービスエリアまで 57.4km あり、土浦はこの中間地点である。休憩施設空白区間の解消、土浦への寄り道のしやすさの向上のために、一時退出可能な IC の整備を検討する。

3) 道の駅

【目的】 土浦に訪れるきっかけと収入増につなげる

観光型の道の駅の整備によって、土浦市外の人々が土浦市に訪れるきっかけをつくる。交流スペースなどによって、市外の人だけではなく、市内の人の活動拠点として、活発な活動を促す。イベント開催などによる、地元企業・団体、住民が関わる機会を増加させる。また、物産やレストランでの収益だけではなく、観光情報拠点として、土浦市内全体の収益増加を目指す。

【整備場所】

面積：20,000 m²（建物：約 4,000 m²、駐車場：約 11,000 m²）

【施設内容】

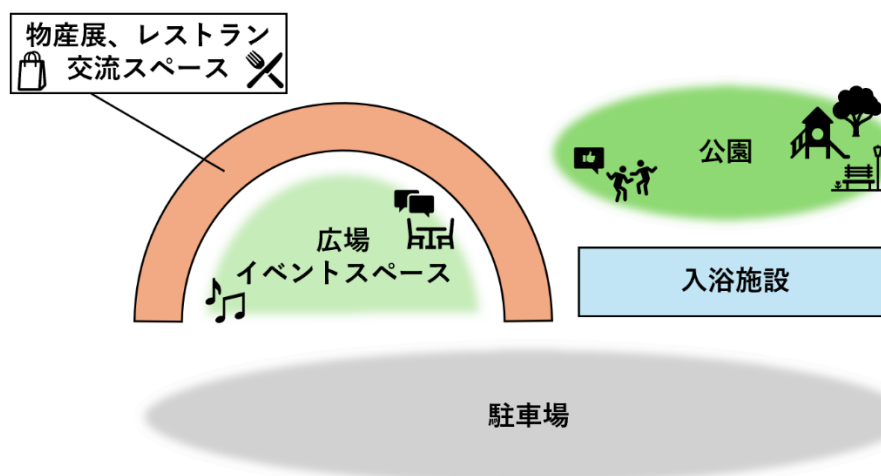


図 166 道の駅の各施設配置イメージ

道の駅内の施設の配置イメージである(図 166)。道の駅に必要である駐車場やトイレ、土浦市の魅力を伝える物産展、レストラン、観光地として楽しめる公園や温泉などの設置を検討している。設置を検討している施設は以下の通りである。(図 170)

駐車場	駐車ます数の算定より、小型車用 191 台、障がい者用 4 台、大型車用 63 台
駐輪場	りんりんロードからの集客を見込み整備

トイレ	24 時間利用可能
物産展	土浦市の特産品を中心に茨城県の農産物やお土産を販売
レストラン	土浦市の農作物を中心に、地産地消を意識した料理の提供。ゆっくりと食事を楽しめる落ち着いたスペース。
観光案内所	土浦市の魅力発信拠点として、市内の観光地や名物を紹介し、土浦市全体への訪れを促す。
レンタルサイクル	りんりんロードを活かして、土浦市内の観光地への自転車での周遊を促す。
広場	くつろいで飲食ができるスペースや、イベントが開催できる広いスペースを確保する。  図 167 レンコンをモチーフにしたテーブル(小町の館)  図 168 広場のイメージ(グランテラス筑西)
公園	子供たちを中心にのびのびと遊べるスペース。アスレチックなどを整備する。  図 169 アスレチックイメージ(フォレストアドベンチャ

	ー)
入浴施設	観光客やサイクリストの疲れを癒し、住民が日常的に利用できる温泉や足湯の設置。
交流スペース	市民を中心に交流のための室内交流スペース。公民館のような役割。

図 170 道の駅に設置する施設一覧

【運営形態】

市が公設し、公民連携での運営を検討している。収益連動型にすることによって、市の収益を確保する。

4) 工業団地**【目的】** 市の安定した財政収入と雇用機会の創出

新たに、工業団地を整備、企業を誘致することで、土浦市の税収増加、安定した収入を目指す。また、雇用機会の創出、土浦市に就職先の選択肢を増やすことで、地元就職機会の増加やUターン・Iターンの増加を目指す。土浦市外からも就職による定住者の増加が期待できる。

【整備場所】

面積：40,000 m²

有効分譲面積=40,000 m²×70%=28,000 m²(30%は道路。緑地などとする)

建物規模：敷地の60%を使用、容積率200%の場合

建物床面積=28,000 m²×60%=16,800 m²

総床面積：56,000 m²

【企業内容】

インターチェンジが近く、アクセスの良さを活用して、物流・飲食系の企業誘致を検討する。安定した財政収入や、地域・道の駅との連携圏が期待できる。また、生活に身近で、公害などのリスクも低いことから、比較的誘致しやすいと考えられる。

【運営形態】

市が敷地を造設し、企業に定期借地にすることを検討している。このようにすることで、定期借地料での安定した税収入が期待できる。

2 効率化

(1) 背景

第1章、第2章で述べられたように土浦市では人口減少・財政の悪化が課題となっており、財政改善に向けた取り組みを行っていく必要がある。

「土浦市公共施設等総合管理計画」によると、公共施設を現状のまま維持し続けた場合、今後34年間で年平均31.6億円が必要になるのに対し、支出可能額は17.0億円しかなく、毎年14.6億円が不足する試算となっている。インフラ施設全体でも、今後34年間で毎年32.2億円の財源不足が見込まれている。また、施設の老朽化も加速しており、市の施設全体で、築40年以上が経過している延床面積の割合は48.0%に達している。さらに、一人当たりの施設保有面積が近隣都市より大きい状態にある。人口減少に伴ってさらに一人当たりの維持管理負担は大きくなると予測されることから、これまでの施設規模を維持することは極めて困難な状況にある。

行政サービスを維持していくためには、施設の適切な統合や廃止等により支出を削減しつつ、公共施設のサービス性や機能性を維持するサービスの効率化が必要である。そこでサービスの効率化を図るため、ごみ処理施設の集約化、新治地区公共施設の統廃合を提案する。

(2) 概要

1) ごみ処理施設の集約化

ごみ処理施設の使用目標年度が近いこと、地理的に近接しており効率的な収集運搬体制が維持可能であることから、「茨城県ごみ処理広域化計画」に基づき、つくば市と土浦市のごみ処理施設の集約化を行う。

両市のごみ処理場の処理能力や施設規模を踏まえ、土浦市の施設を廃止したうえでつくば市の施設へ集約する。つくば市の施設は、広域化に伴う拡張・更新を行い、高効率な廃棄物発電施設として再整備を図る。また、リサイクルセンターについても同様に、つくば市の施設を広域利用の拠点とする。

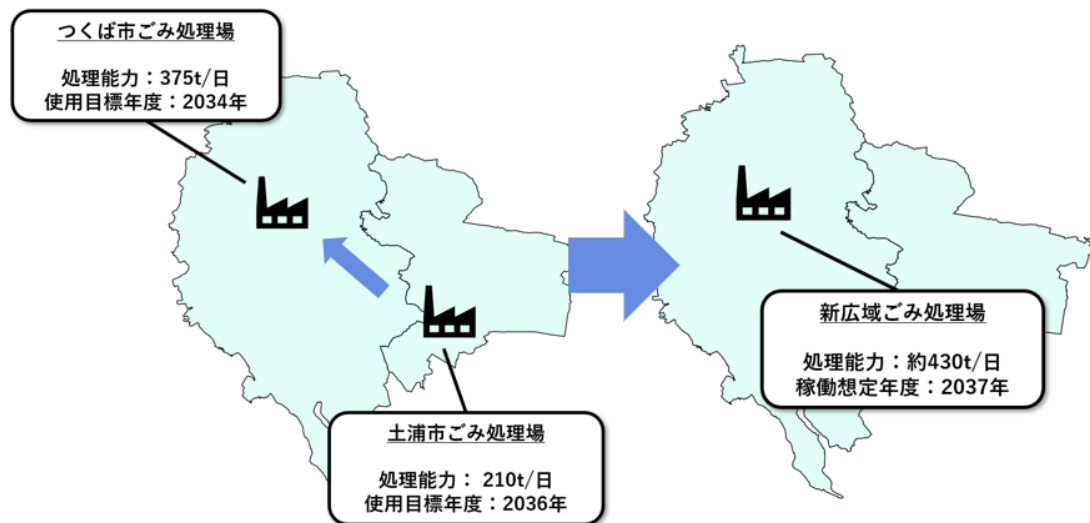


図 171 ごみ処理施設集約化

新施設の建設費・運営費・輸送距離増に伴う経費の増加分については、両市のごみの排出量に基づき分担する。広域化によるスケールメリットで得られる売電収入の増加分についても、同様に排出量に応じて還元するものとする。

土浦市のごみ処理施設の跡地を「中継施設」として活用する。土浦市内のごみは直接つくば市へ運搬せず、一旦この中継施設で集約・大型車へ積み替えを行うことで、運搬効率の最適化を図る。これにより、土浦市は集約によってごみ処理施設が遠くなるが、市民の利便性を損なうことなく、現行の収集頻度および収集曜日を維持することが可能となる。

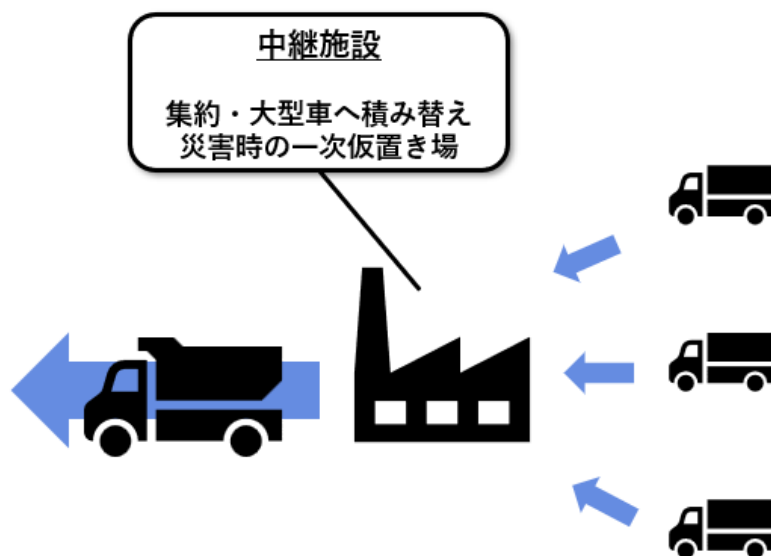


図 172 中継施設の役割

施設の集約化は単独維持の場合と比較して CO₂排出量の削減効果が期待できる。処理量の増加によりボイラーを高温かつ安定的に稼働できるため、発電効率が飛躍的に向上する。また、中継施設の活用により収集車両の総走行距離や台数を減らし、輸送に伴う CO₂排出量を最小限に抑えることができる。

大規模災害発生により、両市間の運搬が困難になった際は土浦市の中継施設を「一次仮置き場」として活用する。また、つくば市の新施設が稼働停止する事態を想定し、他ブロックへの広域支援ルートを事前に構築するほか、民間業者との災害時協定を締結し、非常時においても停滞のないごみ処理体制を確立する。

2) 新治地区公共施設の統廃合

新治地区の公共施設は、再編・再配置計画に基づき、既存施設の利用状況や老朽化の課題を解決し、持続可能な地域拠点を創出するため、新治地区の公共施設の再編に関する提案を行う。今回対象とした施設は以下の3つである。

施設名	再編の検討対象である理由
新治地区公民館	・利用状況が平均の半分を下回っている部屋がある。 ・半数以上の部屋が公民館の平均を下回る。
新治支所	・利用状況が同類型施設の半分以下になっている。
新治総合福祉センター	・延床面積 1 m²当たりの利用者数も少ない。

新治支所及び新治総合福祉センターを閉館・解体し、それぞれの機能を新治地区公民館へ移転する。新治地区公民館は、増築工事を行うことで、行政サービスや利用機能を拡充し、多世代が利用しやすい施設として再整備を行う。



図 173 新治地区公共施設再編計画

【再編方針詳細】

○新治支所

新治支所のサービスを新治地区公民館に移転する。

公民館の入口の近くに窓口・マイナンバーカード利用端末を設置する。

○新治総合福祉センター

同センターは、多世代交流や高齢者・身体障害者の健康増進、社会参加を目的に設置され、大浴場や陶芸用の生きがい工房、大広間などを備えている。

今回の再編では、このうち集会施設としてのサービス・機能を公民館へ移転する。具体的には、カラオケや介護予防体操には集会室を、趣味等の活動には研修室や会議室を利用するものとする。

○新治地区公民館

2施設からの機能移転に伴い、施設を改修・増築する。増築により集会室・研修室・会議室を増設するほか、新たに交流エリアを設置することで、全世代が滞在したくなる「居場所」の創出を図る。機能移転・増築によって利便性の向上、健康寿命の延伸、新たなニーズへの対応を目指す。

新治地区公民館（増築後）の施設概要案

延床面積：1,888 m²→2500 m²

駐車場：120 台→132 台（新治支所の跡地を駐車場として整備）

概算事業費：約 18 億 7483 万円（詳細は第 6 章）

配置機能（想定）：

- ① 支所機能…証明書交付、市税収納、各課提出書類の受領
- ② 福祉・集会機能…介護予防体操、サークル活動など
- ③ 地域交流・学習機能…学習室、親子スペース、Wi-Fi ラウンジ
- ④ 防災拠点としての機能…避難所としての備蓄倉庫の強化や、非常用電源の確保

新治総合福祉センターと新治地区公民館は約 1.2 km（徒歩約 15 分、自転車約 6 分）離れている。統合に伴い、これまで福祉センターを徒歩や自転車で利用していた市民の移動負担が増加することから、解決策として「土浦市乗合タクシー」を活用する。旧福祉センター周辺住民が、公民館での行政手続きや福祉サービスを利用する場合、往復の利用料金は市が全額負担するものとする。

3 高校生に対する愛着醸成の促進

(1) 背景

土浦市には多くの高校が立地し、多くの高校生が土浦市内外から毎日各高校への通学のために土浦市を訪れている。下記の表は土浦市の各高校の 2025 年度の在校生を示している。

	公立					私立			
高校名	土浦第一	土浦第二	土浦第三	湖北高校	土浦工業	つくば国際	常総学院	土浦日大	合計
生徒数	801	948	714	701	634	332	1615	1783	7528

図 174 土浦の高校の生徒数

JS 日本の学校によると、表土浦市全体では合計して約 7500 人の学生が在籍している。毎年同程度の人数の学生が各高校に入学しているとすると、毎年 2500 人ほどの学生が土浦を訪れることとなる。また、2025 年に土浦市で行われたアンケートでは、土浦市の高校 2 年生・つくば国際大学 4 年生・医療福祉専門職大学 3 年生にアンケート調査を行ったところ、土浦市外に在住している学生は茨城県外に在住している学生も含めると 62.9%を占めていた。

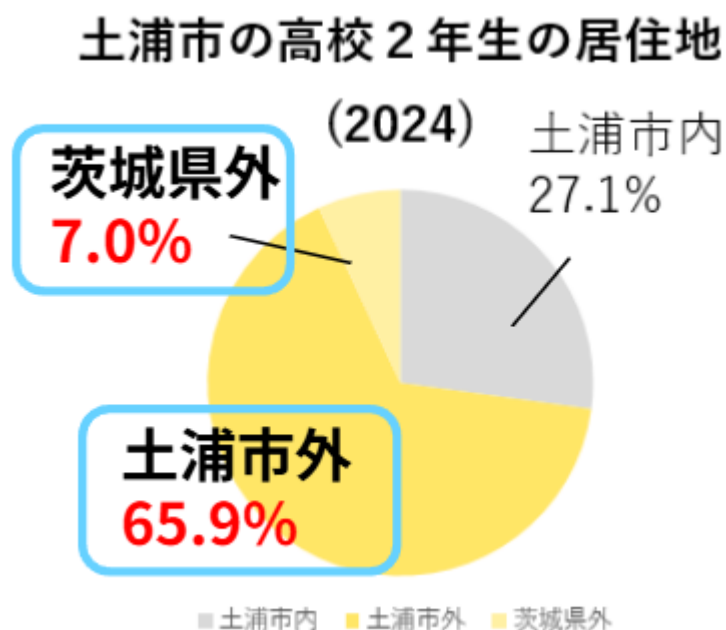


図 175 土浦の高校・大学・専門に通う学生の居住地

このように土浦は毎年多くの学生が訪れる場所であり、通学を介して高校生は土浦に触れている。主な公立高校生の通学ルートである高校生が土浦に触れる通学に着目し、土浦の高校に通う高校生が土浦に戻ってくるきっかけとなりうる愛

着の醸成を行いUターンJターンの促進を図り、社会増を目指すのがこの施策である。尚、通学手段の中で土浦日大や常総学院、土浦一校などでは各地域から学校直通のスクールバスが出ている場合があり、そういった高校生へは通学中の土浦への接触が難しい。そのため電車やバスなどの公共交通機関を利用して通学している高校生を主なターゲットとする。

(2) 概要

現在の状況では高校生は学校と家の往復のみで学校と家の時点の居場所となるサードプレイスが不足し、土浦への接触が足りていない。現在公共高月間を利用する学生が多く利用する土浦駅前にはアルカスやURARAといった施設が立地しており、学生も放課後に勉強のために多く利用しているが肝心の土浦市との接触が行われていないとともに愛着の醸成には寄与していないように見受けられる。

そこでこの提案ではURARA 1階の空きテナントを利用した学生のサードプレイスとなり、学生が土浦に主体的に触れることのできる施設である

「TSUCHIURA YOUTH HUB」をつくる。URARAの空きテナントが存在しているスペースは駅前であることに加え、土浦一高、土浦二高、土浦工業、つくば国際大付属高校へ駅から向かう際の通学路上に存在するため非常にアクセスが良く、高校生の滞留空間としては適した場所であるといえる。この施設には以下の4つのスペースを作り、高校生が放課後に思い思いの過ごし方ができるような環境を構築する。

このプロジェクトは土浦市と若者の居場所づくりを行っているNPO法人土浦わかもののまちプロジェクトとが共同事業協定を結び進めるものとし、施設の運営をNPO法人に委託するという形をとる。NPO法人土浦わかもののまちプロジェクトは、地域の子供の居場所づくりの事業や地域イベント運営事業を行っており、高校生の地域資源、地域住民との接触を作り出す機会を創出してくれると考えられる。さらにNPO法人との共同運営とすることにより、NPOに関連した政府からの補助金を土浦市単独で運営を行うよりも多くもらうことができ、市の財政負担も小さく済ませることができる。

また、基本的に入場できる層を高校生と大学生(専門学生)とする。大学生も加えるのは、土浦にあるつくば国際大学や専門職大学等があることに加え、土浦は常磐線の存在で土浦から大学へ通う大学生もいると考えられることから、そういった大学生にも利用してもらい、愛着の醸成を図るとともに、高校生だけではできない大学生の経験を活かした企画立案等で「TSUCHIURA YOUTH HUB」を盛り上げ、さらなる愛着醸成をみこむことができると考えられるからである。

将来的には「施設名」で高校時代を過ごした学生が大学生となってから規制などをきっかけにこの施設へと戻り、前述のような形で「TSUCHIURA YOUTH HUB」を盛り上げるという循環が起こることが期待される。

「TSUCHIURA YOUTH HUB」の基本構想は以下の通りになっている。

営業時間：平日 16:00~21:00

休日 10:00~18:00

1) 学習スペース

学習スペースでは他の3つのスペースとは違い一人で集中して勉強ができるスペースである。軽食や水分補給が可能な場所であることがアルカスの勉強スペースとの違いである。また、学生用に参考書等の貸し出しも行い、快適な学習環境を整える。

2) コミュニティスペース

学生同士で団らんや飲食を楽しめる基本的に自由なスペース。団体での利用もできアバ広い学生のニーズにこたえられるようにと計画する。また、ボードゲームやアナログゲーム等を貸し出し学生がワクワクするような空間を作る。

3) くつろぎスペース

くつろぎスペースは靴を脱いで利用できるスペースとし、ビーズクッションやハンモック等を設置し学校や勉強で疲れた際に気軽に利用できるスペースとする。

4) 企画・イベントスペース

ここでは「TSUCHIURA YOUTH HUB」で企画する様々なイベントの企画運営に関する活動が行われる。イベントの発案は運営側が行うこともあるが、企画は基本的に学生らが主体となってい、若者たちのやりたいをかなえられる場ともなっている。主だったイベントとしては2024年に開催された土浦ティーンズフェスや著名人や土浦出身のゲストを「TSUCHIURA YOUTH HUB」に呼んで行うライフキャリアトーク、さらには地元企業を呼んだワークショップなどがあげられる。

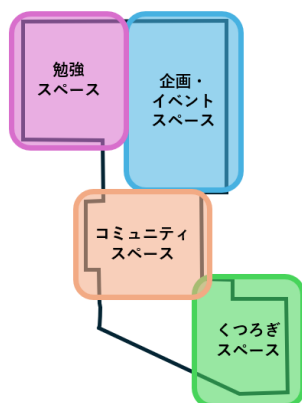


図 176 想定される「施設名」の間取り

(3) まとめ

勉強スペース・コミュニティスペース・くつろぎスペースは高校生のサードプレイスとして日常的に利用されることで「TSUCHIURA YOUTH HUB」への場所愛着がはぐくまれ、進学後にもこの施設へ戻り新たな刺激を与えることが想定され、企画・イベントスペースでは NPO 法人土浦わかものまちプロジェクトによる協力のもと土浦の企業や住民、施設等の地域資源へと接触する機会を増やし土浦市への地域愛着をはぐくむ。また、企業との連携やワークショップ、イベント等を介して土浦市の企業を知り、将来的な就職の選択肢に土浦を自然に組み込むことで U ターン・J ターンの意識が増すことが想定される。現在土浦市は県外、おもに東京都市圏への若年層の流出が多くなっており、茨城県内からの流入が多いが東京圏への流出が多いため、「TSUCHIURA YOUTH HUB」の高校生への介入により東京圏への流出を防ぐとともに、茨城県内からの流入数を増やし若年層の人口維持・増加を目指す。この事業の KPI は利用人数や高校卒業後の利用数、イベント数や 22~29 歳までの流入量の増加・東京圏への 18~29 歳までの東京圏への流出量の減少などが指標としてあげられる。

4 企業誘致

(1) 背景

マスタープランの将来都市像では、人口の社会増と財政収支の改善が目標として策定されている。現在、土浦市は土浦駅の利用者数が県内5位と有数の多さである。しかし、土浦市中心市街地には空きオフィスやシャッターの下りたテナントが多数存在しており、地域の景観損なっていることに加え、経済的価値を十分に利用できていない。

そこで、土浦市の空きオフィスの一つにまちづくり企業を誘致することを提案する。まちづくり企業では、土浦に起業家を集めるためのイベントの開催や広告を行う。また、国道沿いの空きテナントで起業したいと考える人と、空きテナントのマッチングを行い、土浦の空きテナントを有効活用する。

土浦で起業する過程で、土浦で起業する側が地域課題に取り組むビジネス案を考え、まちづくり企業がその企業のための助成金を補助することで、地域への愛着醸成や、店舗増加による地域景観の向上を目指す。

(2) 調査

企業を誘致するための空きオフィスや、起業家の店舗を置くための空きテナントとその周辺環境を見るために現地調査を行った。事前調査の結果、空きテナントが図5-4-1に示される黄色い道路沿いに多かったので、その周辺環境を現地調査した。

調査の結果、道路沿いにシャッターの下りた店舗が多く、とくに亀城公園横にある公園ビルにおいてシャッターが下りている店舗の数が多かった。空きテナントによる景観の悪化が顕著だった。また、バス通り沿いであるにもかかわらず飲食店が少なかった。それに加え、調査時刻は放課後の時間であったが、車通りが多い一方で、人通りはあまり多くなかった。しかし、亀城公園周辺は車通りも人通りも多い傾向があった。

以上より、亀城公園横の公園ビルをはじめとした、図5-4-1上のオレンジ色で示した道沿いの空きテナントが、起業家とマッチングする空きテナントの場所として適している。

(3) 概要

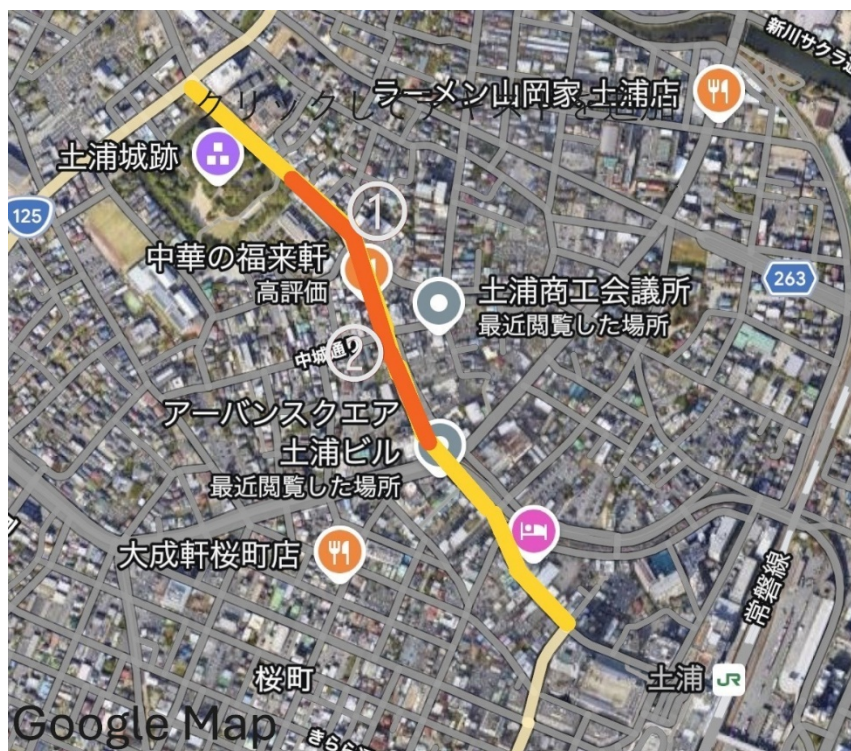


図 177 土浦駅から亀城公園を結ぶ国道 125 号

図 177 上において黄色で示されている国道 125 号沿いの中でも、オレンジ色で示されている箇所に空きテナントが集中していることや、また、土浦駅からの徒歩移動を踏まえて、双方にアクセスしやすい場所として、企業は「アーバンスクエア土浦ビル」5 階の空きオフィスに誘致する。(図 5-4-2)

起業する最初の数店舗は、亀城公園横の公園ビルとその周辺で、公園を利用する人を対象としたカフェや飲食店を設置する。起業する過程では、まちづくり企業が、マーケティング戦略や地元商工会議所や信用金庫との連携などのサポートを行い、事業開始までの負担を減らす。

最初の数店舗の経営が安定した後に、その他飲食業やサービス業、事務所など店舗の種類を増やしていく。



図 178 企業誘致場所

この国道沿いで起業するメリットとしては、土浦市は都心に比べ地価が安いことや、県内でも人口や駅の利用者数が多く、人が集まりやすいことが挙げられる。また、商工会議所が近く、イベント参加を通じて地元経営者との交流を図ることができる。また、土浦市では企業誘致に対して、土浦市中心市街地開業支援や税制優遇制度といった補助金がある。

まちづくり企業誘致によりバス通りの空きテナントが店舗利用されることで、人々の地域での購買体験が生まれる。加えて、先の提案で挙げられた駅前滞留施設と組み合わせて、地域愛着の醸成を図る。



図 179 空きテナントに店舗が入った道路イメージ (①の地点)



図 180 (②の地点)

図 179 で示しているイメージは図 177 における①で示した箇所から見た街区イメージである。また、②の地点から見た街区イメージが図 180 である。

また、経済面では以下の想定で事業主利益や地域経済への影響を計算した。

1) 店舗設置想定

1～2 年目は 1 店舗、3 年目に 2 店舗設置する。そして、4～5 年目は 5～8 店舗設置し、6～8 年目は 13～21 店舗設置、9～20 年目は 21 店舗維持し続けるという想定である。

2) 購買客想定

土浦駅の 1 日の乗降者数が約 26000 人であることを踏まえて、1 日 1000 人がこの 21 店舗のうちいずれかに立ち寄る想定である。また、店を訪れた人のうち、7 割がその店舗で買い物をし、残りの 3 割は買い物をしない。加えて、購買客は中高生以上を想定し、全体の 50% を高校生、一般の通勤・通学客や地元住民が 35%、観光客が 15% という想定で、が一回の購買で使う金額を、それぞれ約 400 円、約 800 円、約 1200 円と想定した。

3) 事業主利益計算

・事業主利益計算方法

- ① 1 日あたりの購入者数（1 店舗平均） $1000 \div 21 \times 0.7$ （購買率） $\div 33.3$ 人
- ② 年間売り上げ（1 店舗平均） $33.3 \text{ 人} \times 650 \text{ 円} \times 365 \text{ 日} \div 7,908,333 \text{ 円}$
- ③ 年間企業利益（1 店舗平均） $7,908,333 \text{ 円} \times 10\%$ （利益率） $\div 790,833 \text{ 円}$

経過年	新規出店	合計店舗数	その年の総利益（店舗数 × 79万円）
1年目	+1	1	79万円
2年目	+0	1	79万円
3年目	+1	2	158万円
4年目	+3	5	395万円
5年目	+3	8	632万円
6年目	+5	13	1,028万円
7年目	+4	17	1,344万円
8年目	+4	21	1,660万円
9～20年目	+0	21	1,660万円 × 12年間 = 1億9220万円
20年累計			約2億5300万円

図 181 今後 20 年における事業主利益計算

4) 地域経済への影響

先ほど計算した 1 店舗当たりの売上高（790 万円）をベースに計算する。以下、人件費と地元仕入れにかかる値段、家賃にかかる値段の計算想定である。

- ①人件費（地域住民への配分）：売上の30%
 - ・計算：790万円×0.3＝237万円/年
 - ・内容：店主の所得（生活費として消費される）+地元学生や主婦へのアルバイト代
- ②地元仕入れ（地域内調達）：売上の40%
 - ・計算：790万円×0.4＝316万円/年
 - ・内容：土浦近郊の農家、精肉店、製パン所、酒屋などへの支払い
- ③家賃：固定120万円/年
 - ・計算：月10万円×12か月＝120万円
 - ・空きテナントの所有者へ支払われる賃料

図 182 「地域に直接落ちるお金」の想定

より、1店舗当たり年間で約673万円が、「地域に直接落ちるお金」として想定される。以下今後20年における「地域経済への影響」合計金額である。

期間	稼働店舗数（累計）	年間の地域経済影響額
1年目	1店舗	673万円
2年目	1店舗	673万円
3年目	2店舗	1,346万円
4年目	5店舗	3,365万円
5年目	8店舗	5,384万円
6年目	13店舗	8,749万円
7年目	17店舗	1億1,441万円
8～20年目（13年間）	21店舗	1億4,133万円×13年＝18億3,729万円
20年累計		約21億5,446万円

図 183 今後20年の「地域経済への影響」の想定

5) 経済効果まとめ

以上より、今後20年における事業主利益は約2.5億円、地域経済への影響は約21.5億円と想定される。

6章 定量評価分析

1 人口と財政の関係

土浦市「長期財政見通し(令和6年)」では令和16年までに累計で251億円の収支不足が予測されている。マスタープランの計画年は2045年であるので、2045年までの財政の試算を独自に実施した。

(1) 試算手法

2034までは土浦市「長期財政見通し(令和6年)」の数値をそのまま利用し、2035年から2045年までは以下のようなモデルを構築した。

$$\begin{aligned}(n+1\text{年の扶助費}) &= (n\text{年の扶助費}) \times (1 + \text{高齢者人口変化率} + \text{自然増加率}) \\(n+1\text{年の人件費}) &= (n\text{年の人件費}) \times (1 + \text{賃上げ率}) \\(n+1\text{年の公債費}) &= (n\text{年の公債費}) \times 0.98 \\(n+1\text{年の投資的経費}) &= (n\text{年の投資的経費}) \times (1 + \text{物価上昇率}) \\(n+1\text{年の物件・維持管理費}) &= (n\text{年の物件・維持管理費}) \times (1 + \text{物価上昇率} + \text{公共施設縮減率}) \\(n+1\text{年のそのほか}) &= (n\text{年のそのほか}) \times (1 + \text{物価上昇率}) \\(n+1\text{年の市税}) &= (n\text{年の市税}) \times (1 + \text{生産年齢人口変化率} + \text{物価上昇率}) \\(n+1\text{年の地方交付税}) &= (n\text{年の地方交付税}) \times (1 + \text{人口変化率} + \text{物価上昇率}) \\(n+1\text{年の国県支出金}) &= (n\text{年の国県支出金}) + 0.55 \times (\text{扶助費の増加額}) \\(n+1\text{年の市債}) &= 0.7 \times (n+1\text{年の物件・維持管理費}) \\(n+1\text{年のそのほか}) &= (n+1\text{年のそのほか}) \times (1 + \text{人口変化率} + \text{物価上昇率})\end{aligned}$$

人口データは社人研の人口予測を用いた。5年ごとの数値として公開されているので、線形補完により1年ごとの数値にしている。

(2) 試算結果

今回のシミュレーションでは、2045年までの累積収支不足が638億円となった。物価の上昇なども加味されているため、一概に金額の大きさを論じることはいないが、財政が喫緊の課題であることには間違いはない。

(3) 社会増による効果

本マスタープランでは計画人口を13.2万人と設定した。13.2万人の人口を達成するためには、20年間で1万人の純社会増が必要である。この社会増が財政に与える影響を検証した。

20年間で1万人の純社会像が実現したと仮定した人口データで(1)の試算を再度行った。その結果、収支不足が約110億円削減されることが明らかになった。

2 道の駅・工業団地

道の駅と工業団地を一体的に整備することによる、市の収益、雇用機会の創出がどのように行われるかを次のように算出した。

(1) 来場者数の予測

常磐自動車道の利用者による来場を主な来場者として、来場者数を検討する。

1) 常磐自動車道の交通量

桜土浦～土浦北間の 24 時間交通量は次の通りである。

	小型	大型	計
上り	14,823	5,939	20,762
下り	19,054	9,620	28,674

図 184 桜土浦～土浦北間の 24 時間交通量

今回は、都市からの来場者数を想定し、下りの交通量をもとに来場者数予測の算出に利用する。

2) 駐車ます数の算定

まず、常総市「道の駅」基本計画を参考に駐車ます数の算出を行う。算出には以下の条件を利用した。

計画交通量	対象区間の 1 日あたりの計画交通量(台/日)
休日サービス係数	平均日交通量から年間 365 日のうち 35 番目程度の交通量を求める係数
立ち寄り率	Km あたりの立ち寄り台数(台/日/km)/計画日交通量(台/日)
ラッシュ率	1 日の立ち寄り台数に対する立ち寄り交通量が最大となる 1 時間の立ち寄り台数の比率 ラッシュ時立ち寄り台数(台/時)/立ち寄り台数(台/日)
平均駐車時間	立ち寄りに際しての 1 時間あたりの駐車時間に換算
回転率	1 時間あたりの駐車回転率(60 分/平均駐車時間)

図 185 駐車ますの算定

	休日サービス率	立ち寄り率	ラッシュ率	平均駐車時間(分)
小型車	1.4	0.175	0.1	25/60 分
大型車	1.4	0.125	0.075	30/60 分

図 186 今回用いた条件（参考：常総市「道の駅」基本計画）

交通量を、小型：19,054 台、大型：9,620 台とする。休日サービス率より、

小型： $19,054 \times 1.4 = 26,675$ 大型： $9,620 \times 1.4 = 13,468$

立ち寄り率より、

小型： $26,675 \times 0.175 = 4,668$ 大型： $13,468 \times 0.125 = 1,684$

ラッシュ率より、

小型： $4,668 \times 0.1 = 467$ 台/時 大型： $1,684 \times 0.075 = 126$ 台/時

平均駐車時間より、

小型：195 台 大型：63 台

障がい者用(小型 $\times 1/50$ 以上)より、

必要駐車場数は、**小型：195 台**(内 4 台障がい者用)、**大型：63 台**となる。

3) 来訪者数

交通量、休日サービス率、立ち寄り率より、来訪者数を以下のように算出する。1 台あたりの平均乗車数は 1.5 人とする。

平日

$\{(19,054 \text{ 台/日} \times 0.175) + (9,260 \text{ 台/日} \times 0.125)\} \times 1.5 \text{ 人} = 6,738 \text{ 人/日}$

休日

$(4,668 \text{ 台/日} + 1,684 \text{ 台/日}) \times 1.5 \text{ 人} = 9,528 \text{ 人/日}$

1 年のうち、120 日を休日とすると、来訪者数/年は

$6,738 \times 245 \text{ 日} + 9,528 \times 120 \text{ 日} = 2,794,170 \div 280 \text{ 万人/年}$ と算出される。

4) 売上に寄与する来訪者数

来訪者数 280 万人のうち、売上に寄与する来訪者、つまり、物販・飲食利用をする来訪者は全体の 30-40%である。

$280 \text{ 万人} \times 0.3 = 84 \text{ 万人}$

今後、売上などの算出を行う際には、売上に寄与する来場者数である **84 万人**を道の駅の年間来訪者数と考えて、計算を行う。

(2) 支出予測

1) 用地取得費

$2 \text{ 万円/㎡} \times 60,000 \text{ ㎡} = 12 \text{ 億円}$

よって、市が負担する地代による支出は、**初期費用：12 億円**となる。

2) 道の駅

【初期投資】市の負担

○建物

公共施設(RS・S 造混合)一般的な単価 観光型道の駅 35-45 万円/㎡

建築費=延べ床面積×建築単価=4,000 m²×40 万円/m²=16 億円

○駐車場・外構

駐車場 1-1.5 億円(1 台あたり 50-70 万円)

緑地・外構 0.5-1 億円

上下水道・電気 0.5 億円

○設計・監理・備品

設計・監理 0.8 億円

備品 0.5-1 億円

以上より、初期投資総額：約 20 億円である。

【年間運営費用】 企業の負担

○人件費 1 人あたりの年収を 350 万円とする。

350 万円/人×210 人=7.35 億円

○維持管理費

光熱水費 年間売上×3-5%=25.2 億円×3-5%=0.7-1.2 億円

修繕・清掃費など 2-3 万円/m²×敷地面積=2-3 万円×2000 m²=0.4-0.6 億円

以上より、年間運営費用総額は、8.5-9.2 億円である。

【更新・修繕費】 市の負担

年間更新料=建築費×1-2%=16 億円×1-2%=0.08-0.16 億円

【委託料】 市の負担

0.5-1 億円/年

民間企業が介入した場合、人件費、赤字補填、ロス費用、光熱費等は、企業の負担となる。よって、市が負担する支出(補助なしの場合)は、**初期費用：約 20 億円、1 億円/年**となる。

3) 工業団地

【初期投資】 市の負担

造成費(道路・上下水)

2-4 万円/m²×敷地面積=2-4 万円/m²×40,000 m²=8-16 億円

以上より、初期投資は約 12 億円とする。

【建物投資額】 企業の負担

建物単価を 15-20 万円/m²とする。

建設費=18 万円/m²×総床面積=18×56,000 m²=約 100.8 億円

建物の建築費は、企業が負担する。よって、市が負担する支出(補助なしの場合)は、**初期投資：約 12 億円**となる。

(3) 収入予測

1) 道の駅

【経済効果】

直接効果(売上) 企業の収入

1人あたりの消費額を3,000-5,000円とする。

年間直接売上=年間来訪者数×1人あたり消費額=84万人×3,000円=25.2億

経済波及効果

道の駅の波及係数は1.3-1.6倍と見積もられる。

よって、年間経済効果は

年間経済効果=直接効果×波及係数=25.2億円×1.3=32.7億円

【売上連動使用料】市の収益

使用料を売上の2-5%とする。(観光型・高収益型の場合4%前後)

市の使用料による収入=25.2億円×4%=1億円/年

【固定使用料】市の収益

1000万円/年

企業に委託する場合、市の収益は売上連動使用料と固定使用料である。よって、市の収益は、**1.1億円/年**となる。

2) 工業団地

【年間地代収入】市の収益

借地代 年2,000-4,000円/㎡

年間地代収入=28,000×3,000円/㎡/年=0.84億円

【固定資産税】市の収益

評価額 建築費×60%

税率 1.4

固定資産税=100.8億円×60%×1.4%=約0.85億円/年

市の収入は、地代と固定資産税である。よって、市の年間収入は、**1.7億円/年**となる。

3) 波及的な経済効果

【雇用創出による個人市民税】

道の駅および工業団地により、約550人の雇用が創出される見込みである。

このうち、市内住居率を40%と仮定すると、**個人市民税：約0.15-0.2億円/年**が見込まれる。

(4) 補助金の活用

1) 道の駅 社会資本整備総合交付金

公共施設の整備でよく活用される補助金である。道の駅の新規設置・改修、駐車場・公園的空間・交流施設、防災設備が対象であり、補助率は 1/2 程度である。今回は、建築費 20 億円のうち備品 0.7 億を除く 19.3 億が対象である。

$19.3 \text{ 億円} \times 1/2 = 9.6 \text{ 億円}$ 削減

よって市の負担は、9.6 億円削減され、**初期費用：10.4 億円**となる。

2) 工業団地 社会資本整備総合交付金

区画道路、上下水道、調整池、緑地などが対象で、補助率は 1/2 程度である。今回は、造成費 12 億円が対象である。

$12 \text{ 億円} \times 1/2 = 6 \text{ 億円}$ 削減

よって、市の負担は、6 億円削減され、**初期費用：6 億円**となる。

(5) 雇用機会の創出

1) 道の駅

1 人当たりの年間売上 1,000-1,500 万円

雇用数 = 年間直接売上 $\div$ 0.12 億円 = 25.2 億円 $\div$ 0.12 億円 = 210 人

よって、**210 人**の雇用機会の創出が見込まれる。

2) 工業団地

製造・物流 1,000 m²あたり 5-8 人

$56,000 \text{ m}^2 \div 1,000 \text{ m}^2 \times 6 \text{ 人} = \text{約 } 336 \text{ 人}$

よって、**336 人**の雇用機会の創出が見込まれる。

(6) 道の駅・工業団地一体化による経済効果

1) 20 年間の収支

【初期支出】

用地取得費 12 億円

道の駅 初期投資 10.4 億円

工業団地 造設費 6 億円

よって、**初期支出合計：28.4 億円**となる。

【年間支出】

道の駅 1 億円/年

よって、**年間支出：1 億円/年**となる。

【年間収入】

道の駅 1.1 億円/年

工業団地 1.7 億円/年

個人市民税 0.15 億円/年

よって、**年間収入合計：2.95 億円/年**となる。

【年間の純収支】

年間純収支=年間収入-年間支出=2.95-1.0=1.95 億円/年

よって、市は1年間で**1.95 億円**の収入が見込まれる。

【回収年数】

改修年数=初期支出÷年間純収支=28.4÷1.95≒14.6

よって、初期投資は、**約 15 年**で回収可能であると見込まれる。

【20 年間の収支】

20 年間の累積純収支

1.95 億円×20 年=39.0 億円

初期支出との差

39 億円-28.4 億円=10.6 億円

よって、20 年間で、市は**約 10.6 億円**の収入が見込まれる。

2) 雇用機会の創出

道の駅では 210 人、工業団地では 336 人、合計**約 550 人**の雇用機会が創出されることが分かった。

3 効率化

(1) ごみ処理施設の集約化

1) 費用

以下に土浦市、つくば市がそれぞれ広域化によって費用がいくら削減できるかを示す。

今回の計画では、茨城県ごみ処理広域化計画に基づいて概算を求めた。集約後の広域ごみ処理施設の建設費・運営・維持管理費、輸送費の増加分は2市がごみ排出量比（土浦市：つくば市＝28.3：71.7）で分担するものとし、土浦市のごみ処理施設の解体、中継施設の建設費、運営・維持管理費は土浦市が負担するものとする。併せて交付金として、循環型社会形成推進交付金を用いる。

※循環型社会形成推進交付金について（「循環型社会形成推進交付金交付要綱」より）

第5条第1項より、

$$\text{交付限度額} = 1/3 \times A + 1/2 \times B + 1/4 \times C$$

[条件]を満たした場合にのみ第5条第2項

$$\text{交付限度額} = 2/5 \times D + 3/5 \times E + 1/2 \times F + 1/3 \times G$$

が交付される。

[条件]

① 令和7年度以降に着工

② 「長期広域化・集約化計画」に沿っている

③ 計画処理区域内の廃止施設数と構成市町村の増加数が合計で4以上となる

今回の計画では、令和7年度以降に着工すること、茨城県ごみ処理広域化計画に基づいた計画であること、廃止施設数は3施設（つくば市の焼却施設、リサイクルセンター、土浦市のごみ処理施設）、単独処理から2市の広域処理となり構成市町村が1市増加することから[条件]を満たす。そのため、一部費用の交付額において第5条第2項の式が用いられる。

グループD（補助率 2/5）：リサイクル施設や焼却施設の本体など

グループE（補助率 3/5）：高効率エネルギー回収に必要な設備、及びそれに伴う災害対策設備など

グループF（補助率 1/2）：新施設を建てる自治体にある施設の解体

グループG（補助率 1/3）：それ以外の計画区域内にある施設の解体

中継施設の建設においては、第5条第1項が用いられ、中継施設はグループ

A に含まれる（補助率 1/3）。

表 1 土浦市の 20 年間の費用比較表

(億円)	単独	統合	差額
建設費（※ 1）	161	61.7	-99.3
解体費（※ 2）	10.5	7	-3.5
運営費（※ 3）	124	71.3	-52.7
中継施設の整備費（※ 4）	0	10	+10
中継施設の運営費（※ 4）	0	24	+24
収集運搬・中継輸送費（※ 5）	100	115.3	+15.3
合計	395.5	289.3	-106.2

費用削減効果：106.2 億円

表 2 つくば市の 20 年間の費用比較表

(億円)	単独	統合	差額
建設費（※ 1）	287.5	156.4	-131.1
解体費（※ 2）	18.75	9.38	-9.37
運営費（※ 3）	345	180	-165
収集運搬費（※ 5）	230	240	+10
合計	881.25	585.78	-295.47

費用削減効果：295.47 億円

※ 1 建設費について

ごみ処理施設の建設費＝処理能力×1 トン当たりの単価
単価を 1.15 億円とする。

○単独維持の場合

[土浦市]

210 t / 日 × 1.15 億円 = 約 241.5 億円

建設費には交付金第 5 条第 1 項が採用される。（グループ A）

交付額は、約 241.5 億円 × 1/3 = 約 80.5 億円（自己負担約 **161 億円**）

[つくば市]

375 t / 日 × 1.15 億円 = 約 431.25 億円

建設費には交付金第 5 条第 1 項が採用される。（グループ A）

交付額は、約 431.25 億円 × 1/3 = 約 143.75 億円（自己負担約 287.5 億円）

○集約する場合

広域焼却施設の建設費：約 304 億円（「茨城県ごみ処理広域化計画」の値を引用）

新リサイクル施設の建設費；約 100 億円（土浦市の更新費用を参考に新設コスト、広域化による規模拡大を考慮して設定）

新施設の総建築費：約 404 億円

建設費には交付金第 5 条第 2 項が採用される。（グループ D，E）

新施設のうち、高効率発電に必要な設備費を 3 割と考える。

交付額は、約 121.2 億円 $\times 3/5$ = 約 72.72 億円（自己負担約 48.48 億円）、

約 282.8 億円 $\times 2/5$ = 約 113.12 億円（自己負担約 169.68 億円）

よって新施設の合計自己負担金：48.48 億円 + 169.68 億円 = 約 218.16 億円

土浦市の負担分は、218.16 億円 $\times 28.3\%$ = 約 61.7 億円

つくば市の負担分は、218.16 億円 $\times 71.7\%$ = 約 156.4 億円

※ 2 解体費について

○単独維持の場合

単価を 500 万円/ t とする。

[土浦市]

210 t $\times$ 500 万円/ t = 10.5 億円

[つくば市]

375 t $\times$ 500 万円/ t = 18.75 億円

○集約する場合

[土浦市]

解体費は交付金第 5 条第 2 項が採用される。（設置場所以外の自治体なのでグループ G）

交付額は、約 10.5 億円 $\times 1/3$ = 約 3.5 億円（自己負担約 7 億円）

[つくば市]

解体費は交付金第 5 条第 2 項が採用される。（設置場所がある自治体なのでグループ F）

交付額は、約 18.75 億円 $\times 1/2$ = 約 9.38 億円

※3 運営費について

○単独維持の場合

[土浦市]

想定される費用

- ① 運転管理委託費（約 3～4 億円/年）
- ② 修繕費（約 1～2 億円/年）
- ③ 薬品・電力・燃料代（約 0.5～1 億円/年）
- ④ 残渣処理費（約 0.5 億円/年）

4つの合計約 6.2 億円とする。よって、20 年間で約 124 億円。

[つくば市]

想定される費用

- ① 運転管理委託費（約 7.5～8.5 億円/年）
- ② 修繕・メンテナンス費（約 4.0～5.0 億円/年）
- ③ 薬品・電力・燃料代（約 1.5～2.0 億円/年）
- ④ 残渣処理費（約 3 億円/年）

4つの合計約 17.25 億円とする。よって、20 年間で約 345 億円。

○集約する場合

広域運営費は年間で約 12.6 億円（「茨城県ごみ処理広域化計画」の値を引用）。

土浦市の負担分は $12.6 \text{ 億円} \times 28.3\% = \text{約 } 3.57 \text{ 億円}$ （20 年間で約 71.3 億円）

つくば市の負担分は $12.6 \text{ 億円} \times 71.3\% = \text{約 } 9 \text{ 億円}$ （20 年間で約 180 億円）

※4 中間施設の整備・運営費について

他市の中継施設の建設費として、ブロック 6 で 19.5 億円、ブロック 9 で 17.7 億円が想定されている（「茨城県ごみ処理広域化計画」の値を引用）。土浦市の中継施設は、既存建屋の一部を活用することを踏まえ、これらより少し抑えた 15 億円を想定する。

中継施設の建設費は、交付金第 5 条第 1 項が採用される（グループ A）。

交付額は約 $15 \text{ 億円} \times 1/3 = \text{約 } 5 \text{ 億円}$ （自己負担約 10 億円）

他市の中継施設の 1 年間の運営費としてブロック 6 で 1.2 億円、ブロック 9 で 1.2 億円が想定されている（「茨城県ごみ処理広域化計画」の値を引用）。よって土浦市でも 1.2 億円を想定する。よって 20 年間で約 24 億円。

※5 収集運搬費・中継輸送費について

○単独維持の場合

[土浦市]

約 5 億円/年と想定する。よって 20 年間で約 100 億円。

[つくば市]

土浦市の 5 億円 × 人口・面積・排出量の係数（約 2.3 倍） $\div$ 11.5 億円/年とする（人口・面積・排出量の係数（約 2.3 倍） $\rightarrow$ つくば市は土浦市の人口約 1.8 倍、ごみの量約 1.4 倍）。よって 20 年間で約 230 億円。

○集約した場合

輸送費は年間で約 2.7 億円増加見込みである（「茨城県ごみ処理広域化計画」の値を引用）。

[土浦市]

土浦市の負担分は、 $2.7 \text{ 億円} \times 28.3\% = \text{約 } 7641 \text{ 万円/年}$ 。20 年間の合計増加分は約 15.3 億円。現状の運搬費に中継輸送費が追加されるため、収集運搬・中継輸送費は約 115.3 億円。

[つくば市]

収集運搬の広域化による削減効果は、一般的に 10%～15%程度である。

12.5%削減したとすると、 $11.5 \text{ 億円/年} \times 87.5\% = \text{約 } 10.1 \text{ 億円/年}$ 。

よって 20 年間で約 202 億円。

輸送費の増加分のつくば市の負担分は、 $2.7 \text{ 億円} \times 28.3\% = \text{約 } 1.9 \text{ 億円/年}$ 。20 年間の合計増加分は約 38 億円。よって収集運搬費は約 240 億円。

2) 効果

ごみ処理場の集約によって、土浦市では費用を 20 年間で合計 106 億 2000 万円削減することが期待できる。これは、基本構想で掲げた財政収支の改善の目標の達成に大きく貢献するものである。また、土浦市だけでなくつくば市でも 20 年間で合計 297 億 4700 万円の費用削減が見込まれ、土浦市と同様の効果が表れると推定される。

(2) 新治地区公共施設の統廃合

1) 費用

新治公民館・新治支所・新治総合福祉センターの3施設をそれぞれ維持した場合と、新治公民館を増築し、新治支所・新治総合福祉センターの機能を移転した場合を比較する。

今回の計画では「土浦市公共施設等再編計画」「五中地区再編計画」を参考に概算を求めた。増築後の公民館の延床面積は約 2500 m²とする。

表 3 費用比較表

(万円)	現施設を維持する場合 (3施設合計)	機能移転・増築する場合	差額
初期費用(※1)	0	48640	+48640
運営費(※2)	272478	129000	-143478
改修費(※3)	38556	9843	-28713
合計	311034	187483	-123551

費用削減効果：12 億 3551 万円

※1 初期費用について

○機能移転・増築の場合

[初期費用の内訳]

- ・本体工事費用（単価は RC 造の相場を参考にした想定）

増築面積 925 m² × 単価 40 万円 = 3 億 7000 万円

- ・既存施設の解体費用（単価は RC 造の相場を参考にした想定）

解体面積 2297 m² × 単価 3.5 万円 = 8040 万円

- ・駐車場整備・外構工事費用

新治支所の跡地（周囲の植栽など含め約 300 m²とする）を新治公民館の駐車場として活用する（10～12 台分）。

アスファルト駐車場の整備単価を 1.1 万円/m²とする。

300 m² × 1.1 万円/m² = 約 330 万円

区画線・車止め 10～12 台分：約 40 万円

照明・サイン工事：約 80 万円

よって 330 万円 + 40 万円 + 80 万円 = 約 450 万円

- ・既存部分改修費用（機能転換を想定して単価を 2 万円/㎡とする）

$$1575 \text{ ㎡} \times 2 \text{ 万円/㎡} = \text{約 3150 万円}$$

※2 運営費について

○現施設を維持する場合

3 施設の年間運営費はそれぞれ「土浦市公共施設等再編計画」を引用。

新治地区公民館：64009 千円

新治支所：18987 千円

新治総合福祉センター：53243 千円

3 施設合計運営費は 1 億 3624 万円/年。よって 20 年間で 27 億 2478 万円。

○機能移転・増築の場合

1 年間の土浦市全公民館の平均運営コストは 2.58 万円/㎡（「土浦市公共施設等再編・再配置計画（資料編）」より引用）。

統合後の延床面積は 2500 ㎡なので、 $2500 \text{ ㎡} \times 2.58 \text{ 万円/㎡} = \text{約 6450 万円}$ 。

よって 20 年間で 12 億 9000 万円。

※3 改修費について

土浦市の公共施設では長寿命化のために築 20 年、60 年で計画改修、築 40 年で大規模改修を行うものとしている。

- ・大規模改修費用の単価を 12.5 万円/㎡とする（「社会教育施設のインフラ維持管理・更新費の見通し」より引用）。

- ・計画改修費用の単価を 6.25 万円/㎡とする（大規模改修費用単価の半分と想定）。

○現施設を維持する場合

20 年のうちに新治支所、新治総合福祉センターで大規模改修、新治公民館で計画改修が行われる。改修費用はそれぞれ、

新治地区公民館： $6.25 \text{ 万/㎡} \times 1575 \text{ ㎡} = 9843 \text{ 万円}$

新治支所： $12.5 \text{ 万/㎡} \times 105 \text{ ㎡} = 1312.5 \text{ 万円}$

新治総合福祉センター： $12.5 \text{ 万/㎡} \times 2192 \text{ ㎡} = 2 \text{ 億 7400 万円}$

よって 3 施設合計の改修費は、3 億 8555.5 万円である。

○機能移転・増築の場合

20 年のうちに新治地区公民館で計画改修が行われる。改修費用は、新治地区公民館： $6.25 \text{ 万/m}^2 \times 1575 \text{ m}^2 = 9843 \text{ 万円}$ である。

「土浦市乗合タクシー」の活用について

機能集約によって削減した費用の一部を使用して、「土浦市乗合タクシー」の利用料金を市が全額負担する。

1 回 600 円 $\times$ 往復（2 回） = 1200 円/人

一日 10 人が利用すると想定すると、12000 円/日

年間 300 日運行するものとする、360 万円/年、20 年間で 7200 万円。

よって機能集約によって削減した費用の約 6%を「土浦市乗合タクシー」の活用に使用する。

2) 効果

新治地区公民館への機能集約によって、20 年間で 12 億 3551 万円の費用削減が見込める。これは、基本構想で掲げた財政収支の改善の目標の達成に大きく貢献するものである。

7 章 結論

本マスタープランでは土浦が直面する人口減少や財政状況の悪化を最優先の対策事項ととらえ、その2つに対して交通、住環境、公共施設・サービス、産業、愛着の5つの分野の構想をもって提案を行い今後20年間スパンでの改善を図る。それと同時に第1章で発見された地域ごとの課題や都市機能集積の推進などを、各分野構想を踏まえた地域構想によって解決を目指した。最終的には本マスタープランに則った政策の実行によって土浦が時代の波をのりこなし、賑わいが続いていく街となりうると考えられる。

参考文献

現状と課題

人口

- ・ 土浦市,土浦市地区別人口及び世帯数一覧（常住人口）
<https://www.city.tsuchiura.lg.jp/shisei/shinosyokai/shinoinjinko/page001168.html>
- ・ 社人研,日本の将来人口推計 令和 5（2020）年推計,
<https://www.ipss.go.jp/pp-shicyoson/j/shicyoson23/t-page.asp>
- ・ 厚生労働省,2024（令和 6）年国民 生活基礎調査の概況」,
<https://www.mhlw.go.jp/toukei/saikin/hw/k-tyosa/k-tyosa24/dl/10.pdf>
- ・ 国土交通省,境界データ小地域（町丁・字等）（JGD2011）,
<https://www.e-stat.go.jp/gis/statmap/search?page=1&type=2&aggregateUnitForBoundary=A&toukeiCode=00200521&toukeiYear=2020&surveyId=A002005212020&prefCode=08&coordsys=1&format=shape&datum=2011>
- ・ 土浦市,土浦市内行政区における高齢化率,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1745193513_doc_23_0.pdf
- ・ 土浦市,土浦市立地適正化計画,
<https://www.city.tsuchiura.lg.jp/shisei/shinokeikaku/kankyo-kotsu-machizukuri/page009763.html>
- ・ 国土交通省,国土数値情報立地適正化計画区域データ,
https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-A50-v1_0.html
- ・ 茨城県,常住人口調査 市町村別の世帯数及び男女別人口,
<https://www.pref.ibaraki.jp/kikaku/tokui/fukyu/tokei/betsu/jinko/nenpo/jinko06.html>
- ・ 土浦市,第 3 期土浦市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略,
<https://www.city.tsuchiura.lg.jp/shisei/shinokeikaku/shisei/sogosenryaku/page021436.html>
- ・ 国土交通省,都市構造可視化計画,
<https://mieruka.v4.kashika.net/change-population-2000-2020-4/>
- ・ 文部科学省,令和 6 年度学校基本調査,
https://www.mext.go.jp/b_menu/toukei/chousa01/kihon/kekka/k_detail/2024.htm
- ・ 法務省,在留外国人統計,

https://www.e-stat.go.jp/stat_search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00250012&tstat=00000101_8034&cycle=1&year=20240&month=12040606&tclass1=000001060399&stat_infid=000040228086&tclass2val=0

財政

- ・土浦市,令和 3~7 年度予算書,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1711340075_doc_34_0.pdf
- ・土浦市,最終歳出決算書,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1711340075_doc_34_0.pdf
- ・茨城県,住宅着工データ,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1711340075_doc_34_0.pdf
- ・総務省,令和 5 年度財政状況資料集,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1711340075_doc_34_0.pdf
- ・内閣府,基金について,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1711340075_doc_34_0.pdf
- ・土浦市,令和 6 年度長期財政見通しと財政運営の基本的な考え方,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1711340075_doc_34_0.pdf
- ・土浦市,土浦市の財政ハンドブック,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1711340075_doc_34_0.pdf

交通

- ・土浦市公式ホームページ,第 9 次土浦市総合計画,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1658280476_doc_159_0.pdf
- ・土浦市公式ホームページ,土浦市立地適正化計画,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1711346221_doc_34_0.pdf
- ・土浦市第三章,立地適正化の基本的方針,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1711346216_doc_34_0.pdf
- ・土浦市,第四章 居住誘導区域の設定,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1711346221_doc_34_0.pdf
- ・土浦市,第五章 都市機能誘導区域及び誘導施設の設定,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1711346225_doc_34_0.pdf

- ・ gtfs-gis.jp, 地域データ提供ページ,
https://gtfs-gis.jp/teikyo/kani_100m_download2020.html
- ・ 土浦市公式ホームページ, 土浦市公共施設等再編・再配置計画,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1678320375_doc_223_0.pdf
- ・ 国土数値情報ダウンロードサイト,
<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/>
- ・ NAVITIME, 茨城県土浦市のコンビニ一覧,
<https://www.navitime.co.jp/category/0201/08203/>
- ・ 全国スーパーマーケット・ディスカウントショップマップ,
茨城県土浦市の食品スーパー 店舗一覧,
<https://supermarket.geomedian.com/area/tsuchiura-city/supermarket/>
- ・ 日本全国ドラッグストアチェーンマップ,
土浦駅周辺のドラッグストアチェーン 店舗一覧,
<https://pharmacy.geomedian.com/station/tsuchiura-sta/>
- ・ 病院なび, 土浦市(茨城県)の病院・クリニック 261 件,
<https://byoinnavi.jp/ibaraki/tsuchiurashi>
- ・ 銀行・ATM マップ, 茨城県土浦市内の銀行・ATM 店舗一覧,
<https://bank.geomedian.com/area/tsuchiura-city/>
- ・ 土浦市公式ホームページ, 土浦市立小・中学校及び義務教育学校一覧,
<https://www.city.tsuchiura.lg.jp/kosodate-kyoiku/hoiku-gakko/gakko-kyoiku/shogakko-chugakko/page000086.html>
- ・ みんなの学校情報, 【土浦市】 高校一覧 (偏差値・口コミなど) ,
<https://www.minkou.jp/hischool/search/pref=ibaraki/city=08203/>
- ・ スタディサプリ 進路, 大学・短期大学(短大) 一覧[土浦市] ,
https://shingakunet.com/searchList/ksl_daitan/area_kanto/ken_08/skg_080003/?af=2
- ・ スタディサプリ 進路, 専門学校の一覧[土浦市] ,
https://shingakunet.com/searchList/ksl_senkaku/area_kanto/ken_08/skg_080003/?af=2
- ・ 東京都市圏交通計画協議会, パーソントリップ調査,
https://www.tokyo-pt.jp/data/01_02
- ・ 国土交通省関東地方整備局, 常陸河川国道事務所 ,
<https://www.ktr.mlit.go.jp/hitachi/index.htm>

- ・国土交通省, 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査結果 Web マップ,
https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-data/census_visualizationR3/webmap.html#13/36.341737/140.446824 ,
- ・国土交通省, 道路データビューア,
<https://view.xroad.mlit.go.jp/>
- ・国土交通省,
スマートインターチェンジの高速道路会社への事業許可および準備段階調査着手について,
<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001762013.pdf>
- ・国土交通省, 土地利用調整総合支援ネットワークシステム (LUCKY) ,
<https://lucky.tochi.mlit.go.jp/Newlucky/index.html>
- ・国土交通省, 多様化するまちづくりにおける都市計画 GIS データの活用 ,
<https://www.mlit.go.jp/toshi/tosiko/content/001519509.pdf>
- ・NPO 法人 まちづくり活性化, まちづくり活性化バスアンケート分析報告書,
<https://npo-kirara.org/s/wp-content/uploads/2023/06/85e5ec24df2d3eb652e4e392b723fe66.pdf>
- ・土浦市, 土浦市地域公共交通計画,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1652950695_doc_34_0.pdf
- ・茨城県, つくばエクスプレス (TX) 延伸構想,
https://www.pref.ibaraki.jp/kikaku/kotsuseisaku/tetsudo/documents/tx-ibaraki-plan_20250225.pdf
- ・土浦市, 「のりあいタクシー土浦」会費助成,
<https://www.city.tsuchiura.lg.jp/kenko-fukushi-iryo/fukushi/koreishafukushi/kakushujigyo-service/zaitakufukushiservice/kyufu-hojo/page000236.html>
- ・土浦市公式ホームページ, 運行地区 (地図)・運行時刻,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1456290588_doc_23_0.pdf
- ・土浦市, 市内公共交通の状況について,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1751528055_doc_34_0.pdf
- ・Community Mobility 株式会社, 地域連携公共ライドシェア,
<https://travel.willer.co.jp/maas/mobi/kr001/>

住環境

- ・ 浅見泰司,住環境：評価方法と理論,東京大学出版会,2001
- ・ 国土数値情報,<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/>
- ・ 土浦市,消防本部消防統計,
<https://www.city.tsuchiura.lg.jp/tsuchiurashishobohonbu/shobonenpo/index.html>
- ・ 日本医師会,JMAP 地域医療情報システム,<https://www.jmap.jp/>
- ・ 茨城県警察,交通白書令和 6 年度版,
https://www.pref.ibaraki.jp/kenkei/a02_traffic/archives/white_paper/white_paper_r06.html
- ・ 警視庁,交通事故統計情報のオープンデータ,
https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/opendata/index_opendata.html
- ・ 茨城県警察,交通事故関係統計・分析,
https://www.pref.ibaraki.jp/kenkei/a02_traffic/archives/analysis/index.html
- ・ 土浦市,土浦市民満足度調査報告書令和 2 年度,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1622685282_doc_3_0.pdf
- ・ 土浦商工会議所、土浦市新治商工会,土浦市の商業,
[1fc3d1e23c614e1cdc56889cc1c79a3b.pdf](https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1622685282_doc_3_0.pdf)
- ・ カスミ公式 HP ,移動スーパー, <https://www.kasumi.co.jp/>
- ・ 移動店舗ふれあい便,いばらきコープ
<https://ibaraki.coopnet.or.jp/service/fureaibin/>
- ・ 全国のとくし丸,一移動スーパーとくし丸,
<https://www.tokushimaru.jp/zenkoku/>
- ・ 子育て支援ガイドブック
- ・ 土浦市,赤ちゃんの駅（おむつ交換・授乳施設）,
https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1EwJn7A_WUvJqAkVqJzAzaRf9COjBo5Y&ll=36.09176500445176%2C140.19952034999997&z=11
- ・ 土浦市,土浦市例規集, <https://www.city.tsuchiura.lg.jp/shisei/page001482.html>
- ・ 土浦市,広報つちうら,
<https://www.city.tsuchiura.lg.jp/shisei/koho/kohotsuchiura/index.html>

産業観光

- ・ 土浦市, 第 1 章土浦市のあらまし,

https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1284510939_doc_18.pdf

・土浦商工会議所・土浦市新治商工会,「平成 30 年版 土浦市の商業」,

[https://www.tcci.jp/cms/wp-](https://www.tcci.jp/cms/wp-content/uploads/2019/07/2161583e7c95bde58d3f5dfcf9dbd8c1.pdf)

[content/uploads/2019/07/2161583e7c95bde58d3f5dfcf9dbd8c1.pdf](https://www.tcci.jp/cms/wp-content/uploads/2019/07/2161583e7c95bde58d3f5dfcf9dbd8c1.pdf)

・土浦商工会議所,「令和 5 年版 土浦市の商業」,

[https://www.tcci.jp/cms/wp-](https://www.tcci.jp/cms/wp-content/uploads/2024/04/1fc3d1e23c614e1cdc56889cc1c79a3b.pdf)

[content/uploads/2024/04/1fc3d1e23c614e1cdc56889cc1c79a3b.pdf](https://www.tcci.jp/cms/wp-content/uploads/2024/04/1fc3d1e23c614e1cdc56889cc1c79a3b.pdf)

・茨城県,市町村のデータ(つくば市),

<https://www.pref.ibaraki.jp/kikaku/tokei/fukyu/tokei/sugata/local/tsukuba.html>

・茨城県,令和 2 年国勢調査 就業状態等基本集計結果概要,

<https://www.pref.ibaraki.jp/kikaku/tokei/fukyu/tokei/betsu/jinko/kokucho/kokuc>

[ho2020-2/documents/gaiyou2020.pdf](https://www.pref.ibaraki.jp/kikaku/tokei/fukyu/tokei/betsu/jinko/kokucho/kokuc)

・土浦市,第三期土浦市中心市街地活性化基本計画,

[https://www.city.tsuchiura.lg.jp/shisei/shinoikeikaku/kankyo-kotsu-](https://www.city.tsuchiura.lg.jp/shisei/shinoikeikaku/kankyo-kotsu-machizukuri/chushinsigaichikasseika/page019106.html)

[machizukuri/chushinsigaichikasseika/page019106.html](https://www.city.tsuchiura.lg.jp/shisei/shinoikeikaku/kankyo-kotsu-machizukuri/chushinsigaichikasseika/page019106.html)

・茨城県,平成 27 年度から令和 6 年度 観光客動態調査報告,

<https://www.pref.ibaraki.jp/shokorodo/kanbutsu/kikaku/documents/h26recreation>

[_1.pdf](https://www.pref.ibaraki.jp/shokorodo/kanbutsu/kikaku/documents/h26recreation)

・土浦市,土浦観光基本計画,

https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1711331612_doc_26_0.pdf

・茨城県,「つくば霞ヶ浦りんりんロード」他県内サイクルルートの 2024 年度の
利用者数

https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1745194284_doc_3_0.pdf

・土浦市,第二期土浦市自転車のまちづくり構造,

https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1745194284_doc_3_0.pdf

・国土交通省,令和 6 年度 第 1 回 自転車の活用推進に向けた有識者会議資料 1-2
ナショナルサイクルルートの取組状況,

<https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/bicycle-up/15pdf/02.pdf>

・桜川市観光協会,つくば霞ヶ浦りんりんロードマップ,

<https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/bicycle-up/15pdf/02.pdf>

・google maps,小町の館ページ詳細

・一般社団法人 全国道の駅連絡会、全国道の駅連絡会からの報告,

https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/michi-no-eki_third-stage/pdf07/04.pdf

- ・ 都道府県市区町村、都道府県データランキング,
https://uub.jp/uub_url.html
- ・ 国土交通省 道路局 企画課評価室、「道の駅」第3ステージの取組状況,
https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/michi-no-eki_third-stage/pdf08/06.pdf
- ・ 全国道の駅ガイド,茨城県の道の駅一覧マップ：地図出典:leaflet,
<https://roads.jp/map/map100000.html>
- ・ ジオグラフ,
<https://www.geograph.teikokushoin.co.jp>
- ・ 土浦市, (仮称) 土浦スマートインターチェンジ,
https://www.ktr.mlit.go.jp/kisha/kisha_01724.pdf
- ・ 土浦市、水戸市、つくば市 産業連関表

環境

- ・ 土浦市,土浦市環境,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1731386640_doc_18_0.pdf
- ・ 茨城県, 茨城県霞ヶ浦水質保全条例,
https://www.pref.ibaraki.jp/somu/somu/hosei/cont/reiki_int/reiki_honbun/o400RG00000679.html
- ・ 茨城県,茨城県安全な飲料水の確保に関する条例,
https://www.pref.ibaraki.jp/somu/somu/hosei/cont/reiki_int/reiki_honbun/o400RG00000631.html?id=j9
- ・ 茨城県,環境にやさしい れんこん栽培技術について,
https://www.pref.ibaraki.jp/soshiki/seikatsukankyō/kasumigauraesc/04_kenkyu/shoukai/seika/H27documents/seika2.pdf
- ・ 茨城県,れんこんの適正施肥マニュアル,
<https://www.pref.ibaraki.jp/nourinsuisan/nougi/documents/2203renkonmanual.pdf>
- ・ 霞ヶ浦北浦水産振興協議会,当会について,
<http://www.kasumikita-sinkou.jp/toukai/index.html>
- ・ 遠藤友樹、金子誠也、猪狩健太、加納光樹 ほか,「茨城県北浦の沿岸帯におけるチャンネルキャットフィッシュの摂餌特性」,『水産増殖』 63 巻 1 号、日本水産増殖学会,2015 年,49-58 頁,
https://www.jstage.jst.go.jp/article/aquaculturesci/63/1/63_49/_pdf/-char/en

- ・茨城県,農業集落排水事業について,
<https://www.pref.ibaraki.jp/nourinsuisan/nishinourin/tochi/jigyo/tochikai/nosyuhai/index.html>
- ・茨城県,茨城県霞ヶ浦環境科学センター,
<https://www.pref.ibaraki.jp/soshiki/seikatsukankyo/kasumigauraesc/index.htm>
- ・茨城県,霞ヶ浦の令和6年度水質概況について,
https://www.pref.ibaraki.jp/seikatsukankyo/kantai/data/documents/r6_kasumigaura_suishitsugaikyou.pdf
- ・土浦市,第三次土浦市ごみ処理基本計画,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1650425631_doc_19_0.pdf
- ・環境省,生活環境の保全に関する環境基準(湖沼),
<https://www.env.go.jp/kijun/wt2-1-2.html>
- ・土浦市,自然環境実態調査 里山タイプ別の評価,
<https://www.city.tsuchiura.lg.jp/temporary/page000915.html#yatsuda>
- ・国土交通省,流域における対策事例について,
https://www.mlit.go.jp/river/kasen/ryuiki_pro/pdf/ryuikitaishaku2.pdf
- ・環境省,廃棄物処理技術情報 一般廃棄物処理実態調査結果,
https://www.env.go.jp/recycle/waste_tech/ippan/stats.html
- ・土浦市,土浦市ごみ不法投棄マップ,
<https://www.city.tsuchiura.lg.jp/kurashi-tetsuzuki/gomi-recycle/wakekata-dashikata/q&a/page002495.html>
- ・土浦市,令和6年度統計つちうら,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1661136604_doc_8_0.pdf
- ・土浦市,第三期土浦市環境基本計画,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1649919661_doc_18_0.pdf
- ・気象庁,過去の気象データ,
<https://www.data.jma.go.jp/stats/etrn/index.php>
- ・国土交通省,都市公園データベース,
https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.mlit.go.jp%2Ftoshi%2Fpark%2Fcontent%2F05_R05.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK
- ・土浦市,令和2年度市民満足度調査報告書,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1622685282_doc_3_0.pdf
- ・土浦市,第9次土浦市総合計画,

https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1658280476_doc_159_0.pdf

農業

- ・ 農林水産省,飼料をめぐる情勢 畜産局飼料課,
<https://www.naro.go.jp/laboratory/nilgs/kenkyukai/2331a66b1c3876a4554d8181b474aab8.pdf>
- ・ 土浦市,土浦ブランド認定品一覧,
<https://www.city.tsuchiura.lg.jp/shigoto-sangyo/sangyo/nogyo/tsuchiura-brand/page014392.html>
- ・ 土浦市,令和 6 年度 統計つちうら,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1661136604_doc_8_0.pdf
- ・ 土浦市農業委員会,「農地等の利用の最適化の推進に関する指針」,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1703061353_doc_51_0.pdf
- ・ 用語の解説,
https://www.maff.go.jp/j/wpaper/w_maff/r2/r2_h/trend/part1/pdf/c6_0_00.pdf
- ・ 農林水産省,2020 年農林業センサス,
<https://www.maff.go.jp/j/tokei/census/afc/2020/index.html>
- ・ 農林水産省,担い手への農地集積の状況,
<https://www.maff.go.jp/j/keiei/koukai/kikou/attach/pdf/nouchibank-151.pdf>
- ・ 土浦市,農用地区域関係（農林水産課）,
<https://www.city.tsuchiura.lg.jp/kurashi-tetsuzuki/downloads-kurashi/page008726.html>
- ・ 農林水産省, ～ J A と企業の連携で『荒廃農地を体験型農園に』 ～,
<https://www.maff.go.jp/kanto/nouson/shinkou/katuyou/attach/pdf/190425-1.pdf>
- ・ 土浦市,土浦市民満足度調査報告書,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1622685282_doc_3_0.pdf
- ・ 茨城県 , 農地中間管理事業を活用しよう ! ,
<https://www.pref.ibaraki.jp/nourinsuisan/ounourin/kikaku/kikaku/nourin/nourinji-mu/kenou/documents/noutityukankanri.html>
- ・ 日本全国及び各都道府県の農地集積の状況,
<https://www.maff.go.jp/j/keiei/koukai/kikou/attach/pdf/nouchibank-147.pdf>
- ・ カレーのまちつちうら つちうら 物語
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1288698652_doc_147.pdf

- ・農林水産省，耕作放棄地の再生利用のために - 参考資料，
<https://www.maff.go.jp/j/nousin/tikei/houkiti/pdf/zsankou.pdf>
- ・土浦市，地域計画について，
<https://www.city.tsuchiura.lg.jp/shigoto-sangyo/sangyo/nogyo/page021491.html>

防災

- ・『土浦市史』，土浦市史編さん委員会，
- ・土浦市，財政計画・予算，
<https://www.city.tsuchiura.lg.jp/shisei/zaseikeikaku-yosan/>
- ・土浦市防災会議，土浦市地域防災計画，
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1667811996_doc_211_0.pdf
- ・土浦市，土浦市水防計画，
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1710123215_doc_211_0.pdf
- ・NEWSつくば，桜川水害対策は？ 洪水想定を昨年見直し 面積 1.75 倍に拡大，
<https://newstsuba.jp/7740/30/07/>
- ・土浦市，内水ハザードマップ，
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1371022794_doc_32_1.pdf
- ・茨城県被害想定調査報告書，地震別の被害想定結果，
<https://www.pref.ibaraki.jp/bousaikiki/bousaikiki/bousai/higaisoutei/documents/gaiyou2.pdf>
- ・国土交通省，市区町村別の住宅の耐震化率，
<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001843017.pdf>
- ・茨城県，茨城県耐震改修促進計画，
<https://www.pref.ibaraki.jp/doboku/kenshi/kikaku/kikaku/sokushinkeikaku-kohyo.html>
- ・土浦市全体図（洪水・土砂災害避難地図），
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1727398649_doc_211_0.pdf
- ・土浦市，つちうらマップ，
https://www.sonicweb-asp.jp/tsuchiura/map?theme=th_4&layers=dm%2Cth_11#pos=140.20322825143086%2C36.07810822826227&scale=15000
- ・土浦市，土浦市地域危険度マップ，

https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1371022794_doc_32_1.pdf

- ・土浦市，土浦市液状化危険度マップ，

https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1639550309_doc_211_0.pdf

- ・茨城県，緊急輸送道路ネットワーク計画，

<https://www.pref.ibaraki.jp/doboku/doiiji/doro/01saigai/saigai001.html>

- ・茨城県地震被害想定，土砂災害について，

https://www.pref.ibaraki.jp/bousaikiki/bousaikiki/bousai/higaisoutei/documents/s_housai6.pdf

- ・土浦市消防本部，火災件数過去 5 年，

<https://www.city.tsuchiura.lg.jp/tsuchiurashishobohonbu/kasai-kyukyu-kyujonokyo/page018187.html>

- ・土浦市，警防救急編，

https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1594031489_doc_143_4

- ・土浦市，土浦市地区別人口及び世帯数一覧（常住人口），

<https://www.city.tsuchiura.lg.jp/shisei/shinosyokai/shinojinko/page001168.html>

- ・総務省消防庁，令和 2 年版消防白書，

<https://www.fdma.go.jp/publication/hakusho/r2/chapter1/section1/para1/56554.html>

- ・国土交通省国土政策局，都道府県別の災害リスクエリアに居住する人口について，

<https://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/content/001373119.pdf>

- ・土浦市，土浦市の避難所について，

<https://www.city.tsuchiura.lg.jp/anshin-anzen/bosai/hinanjo/page009601.html>

- ・内閣府（防災担当），避難生活における良好な生活環境の確保に向けた取組指針（令和 6 年 1 2 月改定），

<https://www.bousai.go.jp/taisaku/hinanjo/pdf/2412kankyokakuho.pdf>

- ・土浦市，避難所運営の手引き（2025 年度版），

https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1745977239_doc_211_0.pdf

- ・土浦市，土浦市民満足度調査 報告書【概要版】 令和 2 年度，

https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1622685278_doc_3_0.pdf

- ・太地町，『復興後の太地のすがた』，

<https://www.town.taiji.wakayama.jp/bousai/files/gaiyouban.pdf>

- ・国勢調査（総務省）（2020），「政府統計の総合窓口(e-Stat)」， 5 次メッシュ，

「人口及び世帯」,

https://www.e-stat.go.jp/gis/statmap-search?page=1&type=1&toukeiCode=00200521&toukeiYear=2020&aggregateUnit=Q&serveyId=Q002005112020&statsId=T001142&datum=2011&by_prefecture_flg=1

・国土数値情報（国土交通省）,「行政区域データ 2025 年版」,

<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-N03-2025.html>

・国土数値情報（国土交通省）,「洪水浸水想定区域（1 次メッシュ 単位）2024 年度版」,

<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-A31b-2024.html>

・国土数値情報（国土交通省）,「学校 2023 年度版」,

<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-P29-2023.html>

・国土数値情報（国土交通省）,「緊急輸送道路 2024 年度版」,

<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-N10-2024.html>

公共施設・インフラ

・土浦市,土浦市公共施設等総合管理計画 改訂版,

https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1645678880_doc_3_0.pdf

・土浦市,土浦市公共施設等再編・再配置計画,

https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1678320375_doc_223_0.pdf ・土浦市,

土浦市都市計画マスタープラン,

https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1711340075_doc_34_0.pdf

・土浦市,土浦市立小学校適正配置実施計画,

https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1369012787_doc_40_0.pdf

・土浦市,土浦市の避難場所について,

<https://www.city.tsuchiura.lg.jp/anshin-anzen/bosai/hinanjo/page009601.html>

・NEWS つくば,運転者不足で路線バスを減便 土浦,つくばなど 8 市町村 関東鉄道, <https://newstokuba.jp/48306/24/11/>

・土浦市,消防年報第 70 号,

https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1750318942_doc_53_0.pdf

・土浦市, 保育所・認定こども園等受入見込児童数（令和 7 年 12 月入所用）について（R7.10.17 現在）

https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1732062461_doc_214_0.pdf

- ・土浦市, 土浦市認可外保育施設立入調査状況一覧,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1730782226_doc_214_0.pdf
- ・土浦市, 統計つちうら,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1661136604_doc_8_0.pdf
- ・広瀬義徳(関西大学), 公立幼稚園は必要かーその基礎理論的検討ー,
https://www.jstage.jst.go.jp/article/jjseso/2009/16/2009_59/_pdf
- ・日刊建設新聞, 新消防署建設を計画南分署と荒川沖消防署の統合(土浦市),
<https://www.jcpress.co.jp/wp01/?p=34238>
- ・土浦市, 土浦市新消防署庁舎整備基本計画,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1740556887_doc_53_0.pdf
- ・土浦市立新治学園義務教育学校, 土浦市立新治学園義務教育学校,
<https://www.tsuchiura.ed.jp/niiharigakuen/overview/>
- ・土浦市, 土浦市の現状と公共施設の再編・再配置について,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1746064174_doc_4_0.pdf
- ・国土交通省, 高齢化の生活外出特性について,
<https://www.mlit.go.jp/common/001176318.pdf>
- ・国土交通省, 国土数値情報ダウンロードサイト,
<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-mesh500r6.html>
- ・独立行政法人統計センター, 政府統計の総合窓口 (e - S t a t) ,
<https://www.e-stat.go.jp/>
- ・土浦市, 土浦市住生活基本計画,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1754021680_doc_31_0.pdf
- ・土浦市, 土浦市住生活基本計画,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1754021680_doc_31_0.pdf
- ・土浦市, 土浦市公共施設等再編・再配置計画(資料編) ,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1755838827_doc_4_0.pdf
- ・土浦市, 土浦市五中地区における公共施設再編方針,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1740708349_doc_4_0.pdf
- ・土浦市, 第9次土浦市総合計画,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1658280476_doc_159_0.pdf
- ・国土交通省, R05 年度末 都道府県別一人当たり都市公園等整備現況,
https://www.mlit.go.jp/toshi/park/content/04_R05.pdf
- ・土浦市, 平成27年度土浦市民満足度調査報告書,

https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1613710350_doc_3_0.pdf

- ・土浦市，令和 2 年度土浦市民満足度調査報告書，
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1622685282_doc_3_0.pdf
- ・土浦市，土浦市里親対象公園一覧表，
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1725341926_doc_236_0.pdf
- ・土浦市，土浦市水道事業経営戦略(リンクは土浦市 HP 水道課ページ)，
<https://www.city.tsuchiura.lg.jp/kurashi-tetsuzuki/suido-kokyogesuido/suido/about/page005053.html>
- ・土浦市，令和 3 年度土浦市水道事業決算審査意見書，
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1693283254_doc_50_0.pdf
- ・土浦市，令和 4 年度土浦市水道事業決算審査意見書，
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1723512540_doc_50_0.pdf
- ・土浦市，令和 5 年度土浦市水道事業決算審査意見書，
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1724308139_doc_50_0.pdf
- ・土浦市，令和 6 年度土浦市水道事業決算審査意見書，
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1755665694_doc_50_0.pdf
- ・土浦市，茨城県ごみ処理広域化計画，
https://www.pref.ibaraki.jp/seikatsukankyo/shijun/kikaku/documents/202203_gomimisyorikouikika.pdf
- ・土浦市，土浦市中心市街地活性化基本計画，
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1711091051_doc_217_0.pdf
- ・土浦市，市街地再開発事業、道路、公園，
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1598425361_doc_34_0.pdf
- ・土浦市，00_土浦市中心市街地活性化基本計画，
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1711091057_doc_217_0.pdf
- ・国土交通省，老朽化対策の本格実施について，
<https://www.mlit.go.jp/common/001027125.pdf>
- ・土浦市，令和 7 年度予算の概要 1（表紙～主要施策【商工費】），
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1739773048_doc_5_0.pdf
- ・土浦市，令和 7 年度予算の概要 2（主要施策【土木費】～款別主要事業一覧），
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1739773053_doc_5_0.pdf
- ・土浦市，R4 土浦市歳入歳出決算書，
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1695970851_doc_38_0.pdf

- ・土浦市, R5 土浦市歳入歳出決算書,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1727747338_doc_38_0.pdf
- ・土浦市, R6 土浦市歳入歳出決算書,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1760424029_doc_38_0.pdf
- ・筑波大学,土浦市の現状,
<https://www.sk.tsukuba.ac.jp/~toshiw3/WWW/jisshu/Jisshu3/report/report2008/g5/gennzyou.html>
- ・土浦市, 土浦市総合交通体系調査,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1220059125_doc_34.pdf
- ・国土交通省関東地方整備局, 一般道における主要渋滞箇所（茨城県）の特定結果（案）, https://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000794671.pdf

基本構想

全体構想

- ・社人研,日本の将来人口推計 令和 5（2020）年推計,
<https://www.ipss.go.jp/pp-shicyoson/j/shicyoson23/t-page.asp>
- ・土浦市, 第3期土浦市まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン・総合戦略
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1743382552_doc_3_0.pdf

部門別構想

愛着

- ・土浦市, 第3期土浦市まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン・総合戦略
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1743382552_doc_3_0.pdf
- ・藪谷祐介・阿久井康平, 高校生の通学時における地域接触が地域愛着形成に与える影響-富山県小矢部市内の高校に通学する高校生を対象として-
https://www.jstage.jst.go.jp/article/journalcpj/56/3/56_772/_pdf/-char/ja
- ・川村竜之介・谷口綾子, まちなかの居場所が生活の質・地域への意識に与える影響に関する研究
https://www.jstage.jst.go.jp/article/jscejpm/69/5/69_I_335/_pdf/-char/ja

提案

道の駅

- ・国土交通省,スマートインターチェンジの高速道路会社への事業許可および準備段階調査着手について,

<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001762013.pdf>

- ・NAVITIME,常磐自動車道(下り)のSA/PA一覧,

<https://www.navitime.co.jp/sapa/road/list?id=2711&direction=down>

- ・ETC 総合情報ポータルサイト,便利な ETC2.0, <https://www.go-etc.jp/michinoeki/>

- ・茨城県常総市,アグリサイエンスバレー常総「農業の6次産業化によるまちづくり」, <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/kanminrenkei/content/001718453.pdf>

- ・土浦市,土浦市「道の駅」基本計画,

https://www.city.joso.lg.jp/data/doc/1675753251_doc_5_0.pdf

- ・筑西市,道の駅グランテラス筑西, <https://granterrace-chikusei.com/>

- ・フォレストアドベンチャー, <https://foret-aventure.jbplt.jp/>

- ・地方独立行政法人北海道立総合研究機構建築研究本部北方建築総合研究所,「道の駅」の地域への波及効果向上に向けた調査・分析,

<https://www.hro.or.jp/upload/22788/428.pdf>

- ・日本政策投資銀行,道の駅がもたらす持続可能な地域一経済貢献型の道の駅の成果一, https://www.dbj.jp/topics/region/industry/files/0000033793_file2.pdf

効率化

ごみ処理施設集約化

- ・土浦市,土浦市公共施設等総合管理計画 改訂版,

https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1645678880_doc_3_0.pdf

- ・茨城県,茨城県ごみ処理広域化計画,

https://www.pref.ibaraki.jp/seikatsukankyo/shijun/kikaku/documents/202203_gomisyorikouikika.pdf

- ・環境省環境再生・資源循環局廃棄物適正処理推進課,高効率ごみ発電施設整備マニュアル,

<https://www.env.go.jp/content/900534340.pdf>

- ・茨城県,茨城県災害廃棄物処理計画,

<https://www.pref.ibaraki.jp/seikatsukankyo/haitai/kikaku/disaster-waste/documents/keikaku.pdf>

- ・環境省大臣官房廃棄物・リサイクル対策部 企画課循環型社会推進室,日本の廃棄物処理・リサイクル技術ー持続可能な社会に向けてー,

https://www.env.go.jp/recycle/circul/venous_industry/ja/brochure.pdf

新治地区公共施設統廃合

- ・土浦市,土浦市公共施設等再編・再配置計画,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1678320375_doc_223_0.pdf
- ・土浦市,五中地区における公共施設の再編方針,
<https://www.city.tsuchiura.lg.jp/shisei/shinokeikaku/kurashi-tetsuzuki/kokyoshisetsu-kanrikeikaku/page020275.html>
- ・土浦市,五中地区における公共施設再編方針（案）,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1738132101_doc_4_0.pdf
- ・市長公室 行政経営課 公共施設マネジメント推進室,五中地区の公共施設再編に関する 第3回意見交換会（報告）,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1738132097_doc_4_0.pdf
- ・土浦市,新治地区公民館（新治地区コミュニティセンター）,
<https://www.city.tsuchiura.lg.jp/kurashi-tetsuzuki/kokyoshisetsu/bunka-shogaigakushunoshisetsu/chikukominkan/page004856.html>
- ・土浦市,「のりあいタクシー土浦」会費助成,
<https://www.city.tsuchiura.lg.jp/kenko-fukushi-iryo/fukushi/koreishafukushi/kakushujigyo-service/zaitakufukushiservice/kyufu-hojo/page000236.html>
- ・土浦市,のりあいタクシー運行時刻表,
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1456290588_doc_23_0.pdf

愛着

- ・土浦市, 第3期土浦市まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン・総合戦略
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1743382552_doc_3_0.pdf
- ・JS コーポレーション, 日本の学校
<https://school.js88.com/>
- ・土浦市,「土浦市まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン・総合戦略」策定係
るアンケート調査結果報告書(高校生・大学生)
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1729476683_doc_3_0.pdf

- ・土浦日本大学高等学校, 土浦日本大学高等学校HP スクールバス
https://www.tng.ac.jp/tsuchiura/about/school_bus/
- ・土浦第一高等学校, 土浦第一高等学校HP アクセス
<https://www.tsuchiura1-h.ibk.ed.jp/%E3%82%A2%E3%82%AF%E3%82%BB%E3%82%B9>
- ・学校法人常総学院, 常総学院HP スクールバス
<https://joso-gakuin.sakura.ne.jp/school-bus/>
- ・LIHULL HOME'S, ウララ(1階/3-4区画/300.95㎡)
<https://www.homes.co.jp/chintai/b-32000260031184/>
- ・愛媛県宇和島市, 宇和島市青少年市民共同センター事業(ホリバタ事業)について
<https://www.city.uwajima.ehime.jp/site/center-kakuph/horibata-01.html>
- ・千葉県柏市, 中高生の広場
<https://www.city.kashiwa.lg.jp/shogaigakushu/seishonen/hiroba.html>
- ・NPO 法人 土浦わかもののまちプロジェクト, 土浦ティーンズフェス
<https://tsuchiurawakamononomachi.localinfo.jp/>

企業誘致

- ・suumo ジャーナル, 伝統木彫のまちで、5年間で44軒の空き家が新しい店やオフィスに新展開。いま井波では何が起きているのだろうか？富山県南砺市井波,
<https://suumo.jp/journal/2025/03/24/208434/?msockid=2cf2602b536e6232011172cb52166348>
- ・at home, アーバンスクエア土浦ビル 501-C,
https://www.athome.co.jp/rent_store/1148084013/?BKLISTID=001LPC&SEARCHDIV=1&sref=list_simple

定量評価分析

道の駅

- ・国土交通省, 令和3年度一般交通量調査WEBマップ(可視化ツール),
https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-data/census_visualizationR3/index.html
- ・土浦市, 土浦市「道の駅」基本計画,
https://www.city.joso.lg.jp/data/doc/1675753251_doc_5_0.pdf
- ・経済産業省, 自治体担当者のための産業用地整備ガイドブック,

https://www.meti.go.jp/policy/local_economy/industrial_location/guidebook.pdf

効率化

ごみ処理施設集約化

- ・土浦市,土浦市公共施設等総合管理計画 改訂版,

https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1645678880_doc_3_0.pdf

- ・茨城県,茨城県ごみ処理広域化計画,

https://www.pref.ibaraki.jp/seikatsukankyo/shijun/kikaku/documents/202203_gomisyorikouikika.pdf

- ・環境省環境再生・資源循環局廃棄物適正処理推進課,高効率ごみ発電施設整備マニュアル,

<https://www.env.go.jp/content/900534340.pdf>

- ・環境省,循環型社会形成推進交付金交付要綱,

https://www.env.go.jp/recycle/waste/3r_network/2_koufu/koufu_youkou.pdf

- ・一般財団法人 日本環境衛生センター,廃棄物処理施設の整備等に係るコストの削減方策について（提案）,

<https://www.jesc.or.jp/LinkClick.aspx?fileticket=4cWaxXGexKQ%3d&tabid=525&mid=2810>

- ・環境省,循環型社会形成推進交付金サイト,

https://www.env.go.jp/recycle/waste/3r_network/1_gaiyo/gaiyo_setsu.html

- ・土浦市,土浦市清掃センター基幹的施設更新に係る費用対効果分析書,

https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1371428375_doc_19_0.pdf

- ・つくば市,つくば市一般廃棄物処理実施計画,

https://www.city.tsukuba.lg.jp/material/files/group/138/kihonkeikaku_kaiteiban.pdf

新治地区公共施設統廃合

- ・土浦市,土浦市公共施設等再編・再配置計画,

https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1678320375_doc_223_0.pdf

- ・土浦市,五中地区における公共施設の再編方針,

<https://www.city.tsuchiura.lg.jp/shisei/shinokeikaku/kurashitetsuzuki/kokyohisetsu-kanrikeikaku/page020275.html>

- ・土浦市,「のりあいタクシー土浦」会費助成,

<https://www.city.tsuchiura.lg.jp/kenko-fukushi-iryo/fukushi/koreishafukushi/kakushujigyo-service/zaitakufukushiservice/kyufu-hojo/page000236.html>