

# 茨城県土浦市の都市構造の分析とマスタープランの検証

筑波大学 下原望海

(1)本レポートは、茨城県土浦市を対象とする。理由としては、私の出身地である茨城県阿見町と隣接しており、在学していた高校の所在地で慣れ親しんだ地であるのも関わらず、土浦市のことをほとんど知らず、興味を持ったからである。

本レポートでは、『土浦市都市計画マスタープラン』(参考文献①)を対象とし、論ずる。

## (2)都市構造可視化計画より

### ① i.人口について

土浦市には、荒川沖駅、土浦駅、神立駅という三つの駅がある。

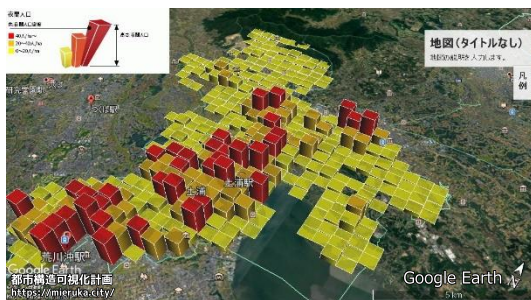


図 1-1 土浦市の夜間人口



図 1-2 土浦市の昼間人口

(図 1-1)を見るとこれら三つの駅の周辺が夜間人口の多い地域であることが分かる。対して、(図 1-2)を見ると昼間人口は土浦駅周辺が突出して多くなっている。これは、土浦駅周辺に、中学校や高校が多く存在し、また、土浦駅周辺の近年の再開発の影響で昼間の人口が多くなっていると考えられる。土浦市は土浦駅前北第一種市街地再開発事業(参考文献②)を平成 28 年に開始した。これは、施行地区面積約 0.8ha 内の土浦駅周辺の利便性を高めるという計画である。商業地域、高度利用地区を中心となる土浦駅周辺に設置するという計画であった。具体的には、土浦駅前地区市街地再開発事業地区(ウララ)に隣接する、土浦駅前北地区に図書館を含む複合施設(施設棟)と住宅(住宅棟)を核とした市街地再開発事業により、都市基盤の整備を推進し、まちなか居住、賑わいの創出、中心市街地の活性化を図るといったものである。また、かつて土浦駅前には、土浦駅と

接合したショッピングモールが存在していたが、平成 27 年に改装され、市役所となった。この一連の再開発事業に伴う利便性の向上により、土浦駅周辺の昼間人口が増加したと考えられる。これは、学生や就業している人たちだけでなく、市役所を利用する人や、図書館を利用する人達などによって増加していると考えられる。

ii.人口の推移について

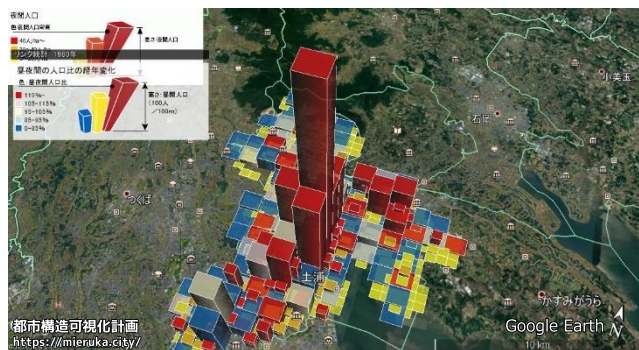


図 1-3 1980年の土浦市昼夜間人口比



図 1-4 2005年の土浦市昼夜間人口比

(図1-3)と(図1-4)を比較すると、人口の絶対数自体は土浦市全体で減少していることが分かる。土浦市の都市計画マスタープランでも、人口の減少が課題とされている。土浦市は人口の高齢化も課題となっており、これが人口減少の一因であると考えられる。

人口比率としては、やはり土浦市周辺が高く、市の中心は土浦駅周辺であると考えられる。昼夜間人口比を見ると、神立駅、荒川沖駅は昼間人口の方が低いことが分かる。このことから、これらの駅周辺の人々は電車を利用して通勤、通学していることが理解出来る。こうした人々の中で土浦市に通っている人も一定数存在しているため、土浦市の昼間人口も多いと推測出来る。

ここで、人口の減少と、高齢化についてさらに深く考えてみたい。土浦市は、農地面積も十分大きく、実際に暮らしてみても農耕地をよく見かける。しかし、同時に放棄された農耕地もよく見かける。そこで、高齢者分布と耕作農耕地の分布を比較してみる。

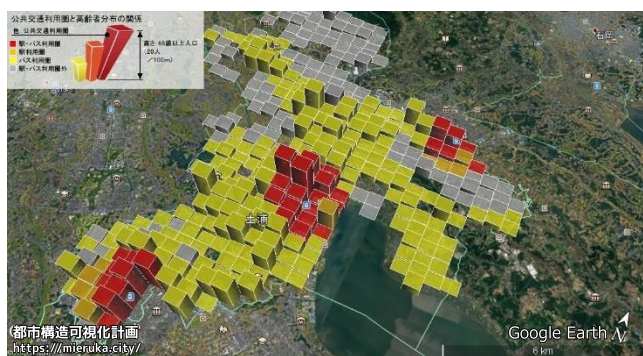


図 1-5 公共交通利用圏と高齢者分布の関係

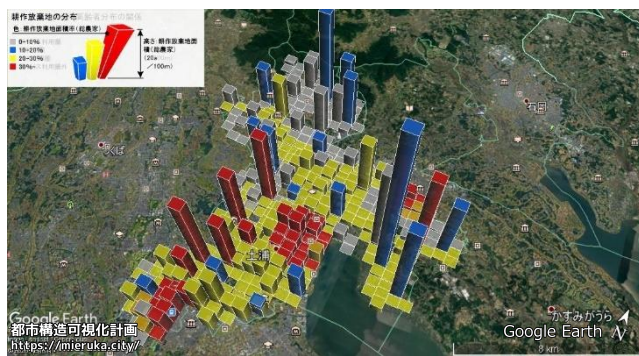


図 1-6 図 1-5 に耕作放棄地の分布を重ねた図

(図1-5)と(図1-6)を比較する。(図1-6)は土浦市の公共交通利用圏と高齢者分布の関係に耕作放棄地の分布を重ねたものである。(図1-5)を見ると、高齢者は、(図1-1)や(図1-2)と異なり、突出して高い地域はないことが分かる。しかし、やはり駅利用地域、駅にアクセスしやすいバス利用地域が比較的人口が多くなっている。(図1-6)を見ると(図1-5)で高齢者人口が少なくなっている地域における耕作放棄地の分布が多くな



っていることが分かる。このことから、市の中心地から離れたいわゆる不便な地から若者が離れ、高齢者だけでは農業が継続困難になり、離農したという推測（\*1）が可能である。このことを調査するために若者の人口推移を調べる。

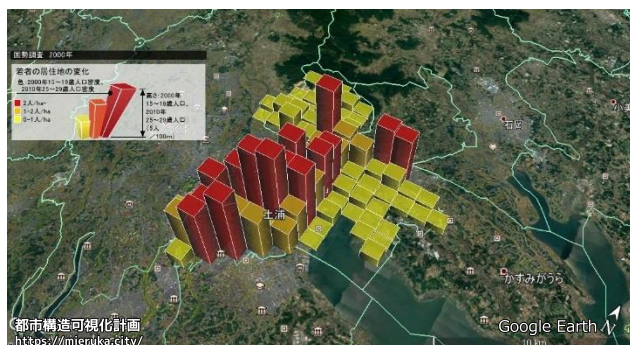


図 1-7 2000 年の若者の居住地（国勢調査）

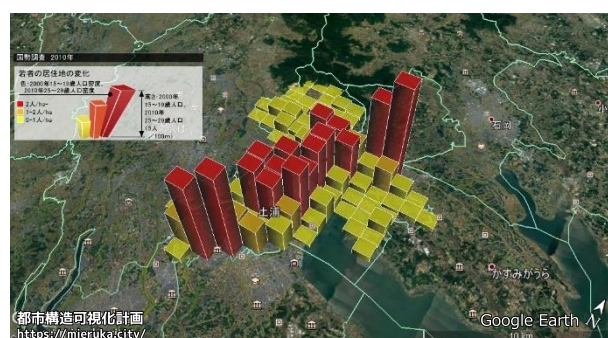


図 1-8 2020 年の若者の居住地（国勢調査）

（図 1-7）、（図 1-8）を比較すると、若者の居住地が中心である土浦駅周辺から、荒川沖駅、神立駅周辺に推移していることが分かる。【i.人口について】で述べたように、近年土浦駅周辺の利便性が高まっており、土地の値段が高くなっていることが推測される。このことは、次の項目で述べる（\*2）。

次に先述した（\*1）についてである。（図 1-6）で見られる耕作放棄地の分布がある地域には 2000 年、2020 年両年において若者の居住率が他地域と比較しても低い。やはり耕作放棄地が多い地域は若者が比較的少ない地域であることが分かる。

## ② i. 経済について

次に土浦市の経済状況について調査する。まず、土浦市の経済状況の概況を知るために販売額分布を見る。



図 2-1 土浦市の販売額分布

土浦市の販売額分布として、（図 2-1）を示す。（図 2-1）を見ると土浦市には三点、販売額が突出して高い地点があることがわかる。これらはそれぞれにトヨタ、スズキ、ヤクルトなど大手企業の支店や常磐工業の営業所などがある。また、これら三点は、それぞれが 6 号バイパスに隣接していたり、駅周辺であるなど、交通の面で優れた地点であるという特徴を持つ。

次に販売額分布の経年変化を調査する。土浦市の商業的な側面で注目すべき点は「駅前の商店街」にあると考える。このことについて説明する。



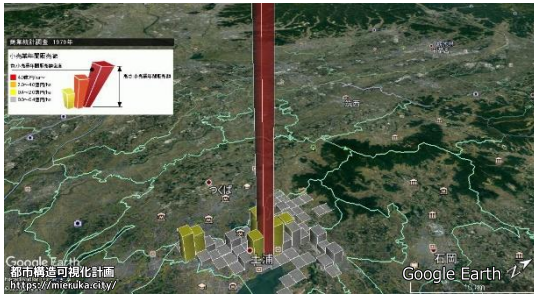


図 2-2 1979 年の小売業年間販売額



図 2-3 1999 年の小売業年間販売額



図 2-4 2010 年の小売業年間販売額

(図 2-2) ~ (図 2-4) は土浦市の小売業年間販売額の経年変化を示す。(図 2-2) において一転突出した点が見受けられる。この地点は土浦駅前であり、1979 年当時は百貨店などもある大型の商店街として栄えていた。しかし、自動車の普及などにより、土浦駅前へのアクセスのしづらさなどから次第に駅前の商店街は衰退していった。2010 年になると、ついに土浦駅前が土浦市における小売業年間販売額が最も多い地点ではなくなり、逆転されていることが分かる。このことの原因として 2009 年に開業した「イオンモール土浦」などが影響していると考えられる。たとえば、2010 年に最も高い点となっている地点は、大手チェーンの薬局やコンビニストア、飲食店などが立地し、その近くにイオンモール土浦も立地している。アクセスしづらい駅前の商店街よりも、自動車で行きやすい大型ショッピングセンターに多くの人々が流れるというのは、土浦市だけでなく様々な地域で問題になっていることである。こうした状況下で、駅前の商店街は「シャッター商店街」になっている。この問題を解決するために、先述したように土浦市は駅前の再開発を行ったのである。次に、土浦市の産業分布について調査する。

ii. 産業分布について

土浦市の産業分布について調査する。以下、土浦市の第一次産業～第三次産業の分布図を示す。



図 2-5 第一次産業従業者数

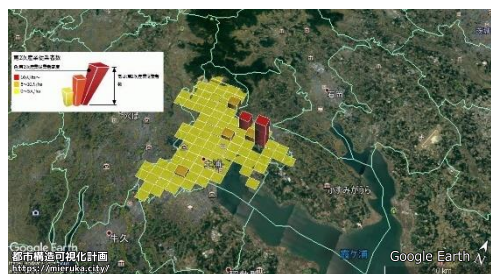


図 2-6 第二次産業従業者数



図 2-7 第三次産業従業者数

(図 2-5) ~ (図 2-7) を見ると、土浦市では産業が各種それぞれに独特な分布をしていることが分かる。第一次産業は広く全域に分布している。突出して高い地点はなく、広く第一次産業が行われている都市であるといえることが出来る。次に、第二次産業についてであ

る。第二次産業は神立駅付近において特に多いことが分かる。対して、それ以外の地域ではほとんど見られず、一点集中型の分布であることが分かる。これは、神立駅付近に、宇田川石油（株）や日栄産業などが立地しているためであると考えられる。次に第三次産業についてである。第三次産業は、荒川沖駅、神立駅、土浦駅付近でそれぞれ見られるが、特に土浦駅付近で最も多く見られる。ここでは、市役所、ホテルなどが立地し、さらに再開発地域の店舗における就業人数が多いためであると考えられる。先述したように、土浦駅の再開発は中心市街地の活性化を図るものだったが、この再開発事業は非常によく機能した評価出来る。次の項目では交通について調査する。

### ③ i .交通について

次に土浦市の交通について調査する。これまで述べてきたように、土浦市には荒川沖駅、土浦駅、神立駅の三駅が存在する。このうち、中心となっているのは土浦駅で、駅ビルと周囲の再開発により他の二駅と比較して発展を遂げている。

まず、土浦市の人々の公共交通機関の利用状況を調査するために、通勤通学における公共交通機関利用について調べる。



(図 3-1) を見ると、土浦市ではほとんど通勤通学に公共交通を利用する人がいないことが分かる。土浦市では、主な交通機関として自動車を利用されていることが分かる。土浦市は市内移動において電車よりも自動車の法が圧倒的に多く使われることが推測出来る。次に、居住地域について調査する。

図 3-1 通勤通学に公共交通を使う人の割合

### ii .居住区について

土浦市において自動車交通が主たる交通手段であることが分かったところで、居住地域間における差異について調査する。居住地域間の差異について考えるため、居住地域の地価について調べる。



(図 3-2) を見ると、土浦駅周辺の地価が周囲と比較して高くなっていることが分かる。ここで、先述した (\*2) 土浦駅周辺の地価が高騰したために人口が移動したという仮説について、これは正しいといえると考えられる。

図 3-2 住宅地の地価経年変化 (1999 年)



### (3) i. マスタープランについての批評

『土浦市都市計画マスタープラン』（以下、マスタープラン）は、人口、経済、交通の面で様々な問題を多角的に捉え、適切な問題意識を持っていると評価出来る。その上で、本レポートによる調査結果をマスタープランに記載されている状況に反映し、批評する。

まず、人口についてである。人口については、マスタープランにおいて、流入人口における、流入の減少が問題視されている。また、同様に少子高齢化問題、とくに高齢化の急速な進展が問題視されている。流入の減少が大きいので軽視されているが、私は流出の増加も注視すべき問題であると考え。【(2)① ii 人口の推移について】の調査結果からも分かるように、若者が中心部から離れ、荒川沖駅側、神立駅側に流出してしまっている。このことをさらに考えてみると、(図3-1)より、電車で通勤する人が駅付近には存在するため、彼らの内何割かは土浦駅側へ、残りは東京都側へ通勤（通学）していることが分かる。これを考慮すると東京都側へのさらなる流出が懸念される。マスタープランでは人口減少についての懸念が記載されているが、このことを考えるならば、人口の流出についても考慮すべきである。とはいったものの、統計上はやはり流入の減少が圧倒的に多いため、人口減少の問題を改善するためには流入の増加を目指すことが重要であろう。このことについて経済において論ずる。

経済についてである。先述したように、人口の流入を増加させるため、経済による奨励なども大きな要因であると考えられる。マスタープランでは経済面の地域間競争について述べている。これはつくば市の駅周辺再開発や、阿見町のアウトレットモールをはじめとする首都圏中央連絡自動車道 IC 周辺の開発を睨んだものである。マスタープランでは、郊外型大規模店舗の進出と中心市街地内店舗などの閉店が問題提起されている。(2)でも触れたように、駐車場問題などにより、中心市街地の既存の商店街の衰退が問題視され、大規模店の広大な駐車場、集客力の高さ、資本力による低価格設定などにより買い物客の既存店舗から大型店舗への移動が進み、これを契機に中心市街地をはじめとした市内の店舗の閉店が目立つようになったとしている。(2)の調査結果からも分かるように、土浦市の中心地における小売業年間売り上げは年々減少しており、マスタープランにあるような商業都市としての機能は果たせていないと言ってよい。土浦市の経済的な問題は依然山積みであるといえるだろう。

次に交通である。(2)では主に自動車の急速な普及により駅前の中心地が衰退し、電車利用よりも自動車利用が圧倒的に多い現状について調査した。マスタープランにおいても、マイカーの大幅な普及を背景に、路線バスの廃止・減便をはじめとする公共交通機関の衰退が申告なモン持であるとしている。こうした公共交通網の脆弱化による高齢者・学生の移動手段の確保が課題とされている。こうした課題設定は本レポートの調査内容とも整合しており、非常に有効な課題設定であるといえる。

ii. 私がマスタープラン改訂責任者となれば何をどう変えるか

私がマスタープランを改訂するとすれば、どうするか、先ほどと同じように人口、経済、交通の面から述べる。

まず、人口、交通についてである。先述したように人口においては、人口減少を防ぐために流入人口の増加を目指すべきである。そのために土浦市は現在駅前の再開発事業や駅構内の改築事業を行っている。本項ではマスタープランで述べられている、「日本一住みやすい」まちづくりという項目について述べたい。人口の転入の促進、転出の抑制を目指すには住みやすいまちづくりが最もよい方法であろう。しかし、「住みやすさ」とは何か。私は土浦市で過ごした日々の中で、少なくとも「住みやすい」とは感じることはなかった。要因は様々あるが、最も大きいものは駅の利用のしにくさである。そこで、私がマスタープランの改訂を行うとすれば、荒川沖駅と土浦駅の間に、新たに常磐線の通る駅を建てる計画を立てたい。

(図4)は土浦市の土地利用構想図を示す。私はこの構想に一つ追加したい構想がある。これ

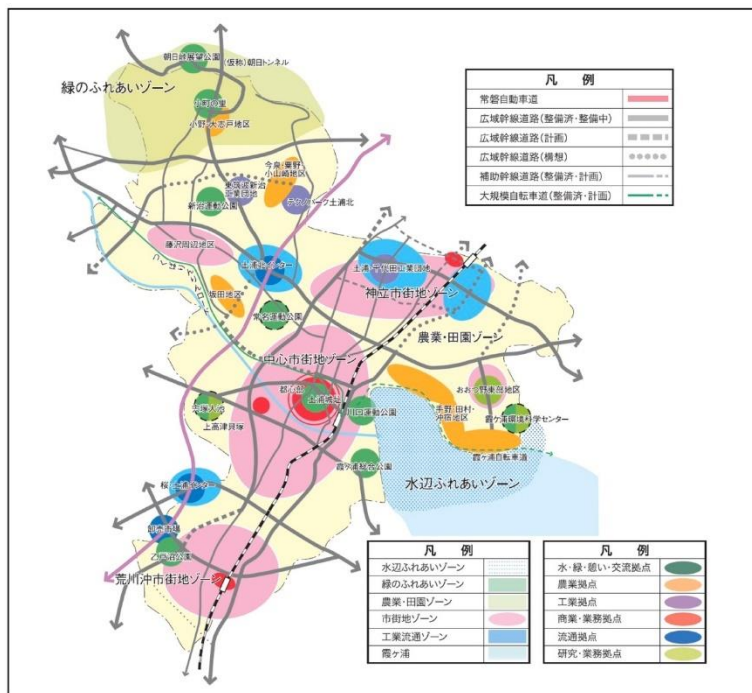


図4 第七次土浦市総合計画における土地利用構想図  
土地利用構想図

これが私の改訂である。つまり、中心市街地ゾーンと荒川沖市街地ゾーンの間にもう一つ中心となるような駅を建設し、交通における問題、経済的な利便性を解決し、人口流出を防ぐという試みである。実際には、土浦市が提示しているような(図4)の市街地ゾーンはここまで広くなく、中間点における住民は、双方へのアクセスが不便で交通が滞り、近所の中型のチェーン店で生活を成り立たせるといった現状である。あらたな中心地の創設は、こうした問題を交通、経済的な面から解決可能であると考えます。

そして、人口についてである。先述した『第4の中心地』の創設によって、土浦市は茨城県南地域のネットワーク中継都市

になり得ると考える。先述したように現在はつくば市、

とくに研究学園都市や阿見町などがこの機能を果たし、土浦市からの人口流出が考えられる。こうした問題を解決するためにかつてのネットワーク中継の機能を果たすことで人口流出を防ぐことが出来、人口の流入も期待出来るのではないかと考える。

(4)「都市構造可視化計画」サイトをさらに充実させるために

私が付加させるべきと感じた機能は、以下の二点である。

一、駅・商業施設などの規模の数値化

二、交通の可視化

以下、この二点について述べる。

まず、駅・商業施設などの規模の数値化についてである。これは、駅周辺や商業施設の小売業年間売り上げなどの比較や、Google earth による実際の大きさを見ることによって分かることかも知れないが、実際の集客数や、具体的な売り上げ額などをデータ化し詳細に見ることが出来れば、さらなる都市計画の助けになると考える。

次に交通の可視化である。これは、まず道路をクリックすればその道路に色が付きどこつながっているか分かったり、その道路の名称がでたり、交通量の数値が出たりするという機能である。これは、「都市構造可視化計画」サイトにおいて、都市の交通について考える際に必要不可欠な道路についての情報量が、圧倒的に少ないと感じたために付加させるべきと考えたものである。この機能によって、都市内のネットワーク中継の機能、都市間のネットワークについて考えやすくなるのではないかと考える。

参考文献：都市構造可視化計画 HP, <http://mieruka.city/>（最終閲覧：2020年6月18日）

①『土浦市都市計画マスタープラン』

<http://www.city.tsuchiura.lg.jp/page/page000545.html>

②『土浦駅前北地区第一種市街地再開発事業』

<http://www.city.tsuchiura.lg.jp/page/page007974.html>