

"ほどよく絶妙"な未来へ向けた、茨城県取手市の分析と提案

小川 諒

私が今回の課題で対象とする市町村は、茨城県取手市である。私は小学1年生のときに同市東部の桜が丘地区に引っ越して以来、現在に至るまで居住している。取手市はJR常磐線・関東鉄道常総線の2路線8駅があり、両線が合流する取手駅始発の常磐線電車が多数設定されていることから、東京のベッドタウンとして発展してきた。しかし近年は都心回帰や守谷市などTX沿線との競合を背景に成長が鈍化し、人口も1995年をピークに微減が続いている。これを踏まえ、今回は、同市の現時点で最新のマスタープランである「取手市都市計画マスタープラン」(平成23年3月)²を対象に論じる。



図1 取手市の概況
(地理院地図に主要市道を加筆)¹

取手市の都市構造の特性³

人口分布

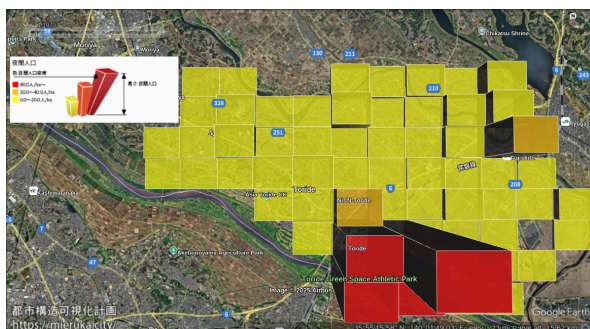


図2.1 夜間人口(1970年)

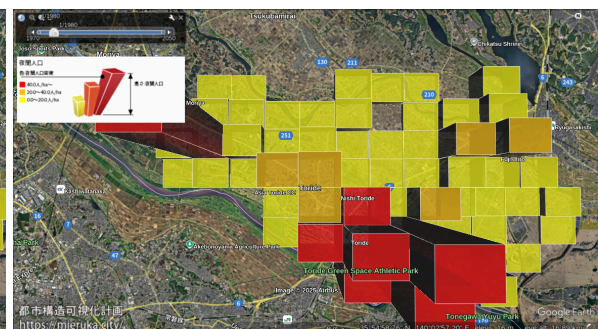


図2.2 夜間人口(1980年)

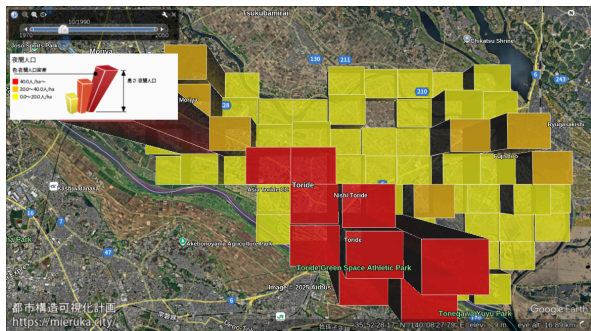


図2.3 夜間人口(1990年)

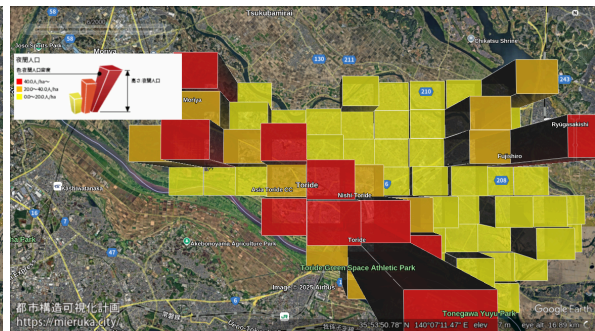


図2.4 夜間人口(2000年)

図2.1～2.4は取手市の夜間人口の変遷を示した。1970年は人口の大部分が取手駅・藤代駅周辺に集中しており、特に取手駅東側に開発された公団井野団地の人口が突出している一方で、常総線沿線の開発は進んでいないことが伺える。だが、1980年には市西端部で入居が始まった公団戸頭団地を皮切りに、常総線沿線の人口増加がみられた。1990年もほぼ同様の傾向であるが、2000年には井野団地・戸頭団地での人口減少の一方で、マンションが複数建設された藤代駅周辺、宅地開発が進んだ桜が丘地区(藤代駅南東)・紫水地区(同北西)で人口が増加した。

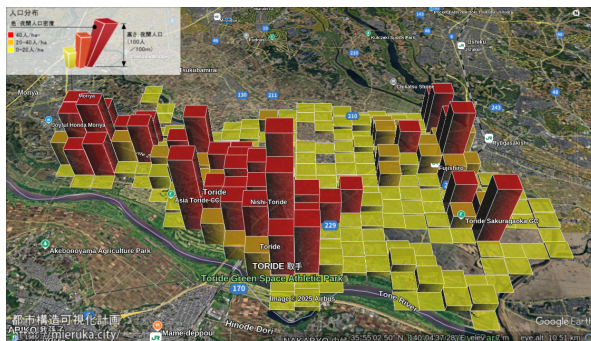


図3.1 夜間人口(2015年)

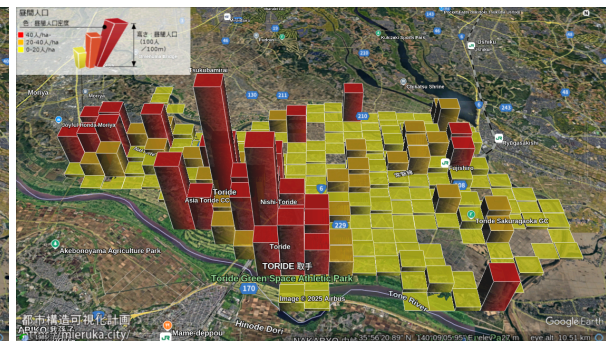


図3.2 昼間人口(2015年)

図3.1, 2は直近の取手市の人口動態である。夜間人口の傾向は2000年と大きく変わっておらず、取手駅・藤代駅周辺と常総線沿線に満遍なく分布している。一方で、昼間人口は特定の学校・企業に集中しているのが特徴的だ。具体的には、市南東端の東京藝術大学・取手松陽高校、北部の藤代紫水高校・取手聖徳女子中高、取手駅西側の江戸川学園取手中高とキヤノン取手事業所が挙げられ、特にキヤノンのある区域が最も多い。取手駅周辺も昼間人口が多いが、これは駅前の取手第一高校に加え、店舗やオフィスで働く人が多いと考えられる。これらの施設は千葉県・東京都を含む市外からの通勤・通学者が多いため、地域経済や街の賑わいに大きな影響を与えていると考えられる。その反面、藤代地区は前述した高校を除けば夜間人口が昼間人口を大きく上回っており、ベッドタウンとしての性質が特に強いといえる。

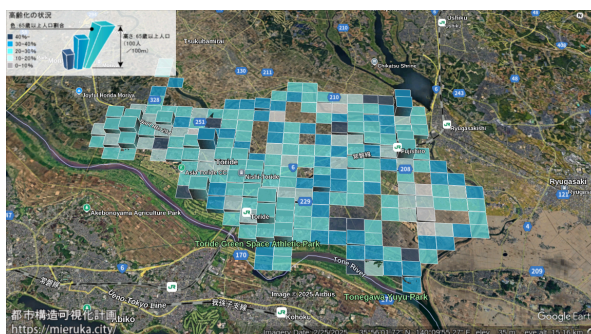


図4.1 高齢者人口

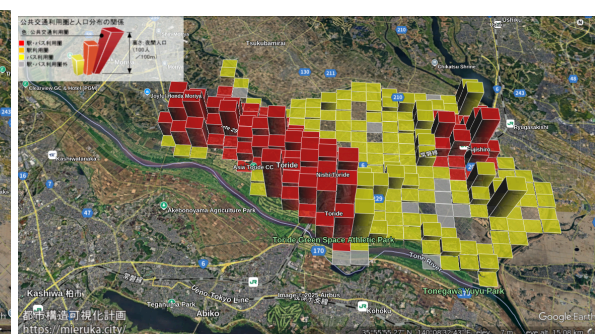


図4.2 公共交通利用圏と人口分布の関係

図4.1は65歳以上人口の分布を示した。高齢者人口・割合のどちらも高いのは西部の新取手地区、北部の双葉地区、中央の光風台地区である。いずれも1960~70年代に開発された古い住宅地であり、狭い住環境、商業の衰退、高い災害リスクといった共通の課題を抱える。特に双葉地区は2023年に内水氾濫が起き、脆弱性が浮き彫りになった。そのほか、高齢者人口は人口の絶対数が多い取手駅前・戸頭地区で、人口に占める高齢者の割合は鉄道から離れた農村部で高くなっている。

また図4.2にある通り、取手市は人口の大部分が鉄道利用圏に集中する、典型的なベッドタウンの特徴を持つ。しかし例外的に、藤代駅南東の桜が丘地区、同北側の双葉地区は鉄道利用圏外にも関わらず人口が集中している。この2地区はバスの本数も少ないため、駅まで自転車や送迎を利用する住民も多い。

経済活動分布

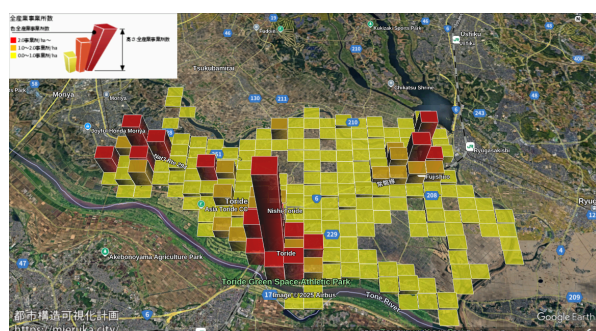


図5.1 全産業事業所数

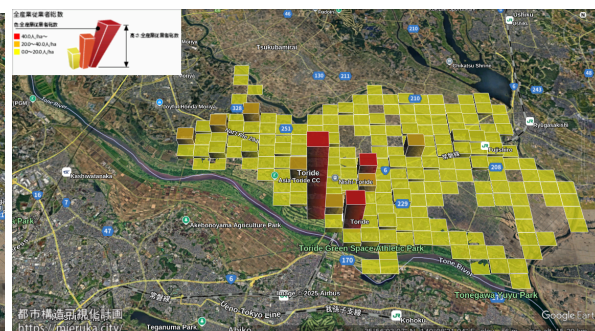


図5.2 全産業従業者数

図5.1, 2は取手市の産業の概況を示した。事業所数は駅周辺に集中しているのに対し、従業者数は郊外にも突出した点がある。これらは前述したキヤノン取手事業所のほか、麒麟ビール、日清食品、日本ファブテックの各工場であり、いずれも取手市を代表する企業である。一方で駅周辺は従業員数が事業所数と比べて少ないことから、小規模な事業所が多数立地していると考えられる。

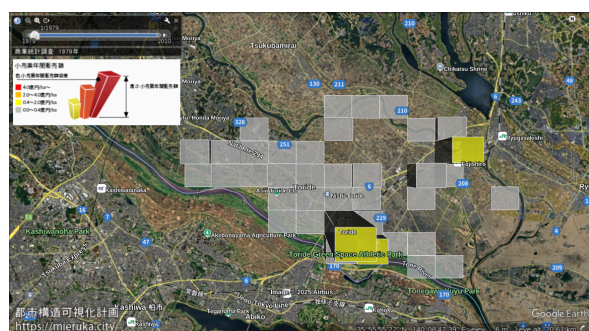


図6.1 小売業年間販売額(1979年)



図6.2 小売業年間販売額(1989年)

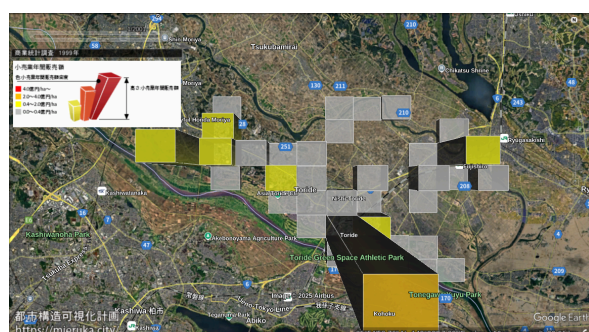


図6.3 小売業年間販売額(1999年)

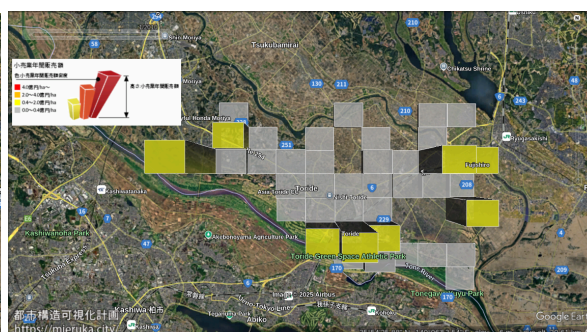


図6.4 小売業年間販売額(2009年)

図6.1~4は取手市の小売業年間販売額の変遷を示した。1979年は販売額の大部分が取手駅・藤代駅周辺に集中していた。取手駅周辺の売上高は1989年に急増し、1999年も同水準を保っていたが、2009年には藤代・戸頭と大差ないほどに急減してしまった。衰退の最大の要因としては、TX開業による取手駅での乗り換え需要の激減が考えられる。他地域に目を向けると、藤代駅周辺では商店街が衰退してスーパーが進出するという変化があったが、全体の販売額はこの40年間でほぼ同水準を保っている。一方、1970年代後半から開発が始まった戸頭地区の小売業は1990年代に急成長を遂げたことがわかる。

図6.5は取手市の売上高を近隣の守谷市、龍ヶ崎市、牛久市、つくばみらい市と比較して示したものである。取手市はこれら4市よりも人口が多いにもかかわらず売上高が少ないことから、周辺自治体、特に守谷市と龍ヶ崎市に買い物客が流出していると考えられる。

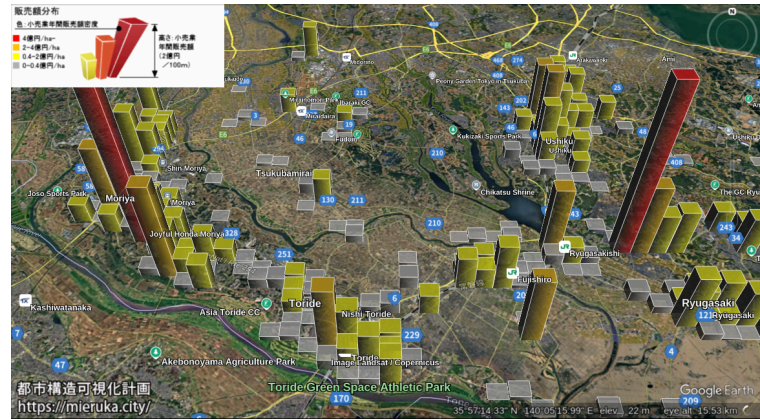


図6.5 取

手市周辺の自治体の小売業年間販売額(2007年)

医療・福祉分布

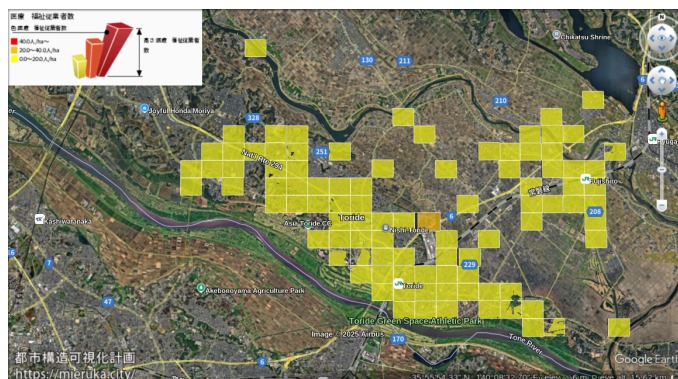


図7 医療・福祉従業者数

図7は取手市の医療・福祉の概況を示した。人口の多い鉄道沿線に満遍なく医療・福祉施設が分布していることがわかる。従業者数が多い2地点はそれぞれ中央部のJAとりで総合医療センターと南西部の医師会病院であり、いずれも取手市の医療の中心となる病院だ。

取手市都市計画マスタープランの分析と提案²



図8 将来都市構想図
(取手市都市計画マスタープランより)

マスタープランの問題点

取手市都市計画マスタープランの問題点として、私は以下の6点を挙げる。すなわち戸頭地区の軽視、芸術文化拠点の立地の悪さ、緑と水辺の拠点のアクセスの悪さ、公共交通不便地域の開発促進、公共交通軸と歩行者軸の不在である。

一つ目の「戸頭地区の軽視」は、戸頭地区は前述の通り市内外から多数の買物客が訪れ、人口、事業所数、小売業年間販売額の3点で取手・藤代両市街地に並ぶ規模であるうえ、大型商業施設が複数立地する常総ふれあい道路沿いの販売額が戸頭駅前を上回っているにも関わらず、本マスタープランでは戸頭駅前のみが小規模な「生活拠点」と位置づけられてしまっているという問題である。

二つ目の「芸術文化拠点の立地の悪さ」は、芸術文化拠点とされる東京藝術大学周辺が人口密集地から離れているという問題である。マスタープランでは「市民がアートに親しむ場」と位置づけられているが、何kmも移動してまでアートを楽しみに行こうとする人は少ないだろう。取手を「アートの街」にするためには、複数の芸術文化拠点を設けるべきだ。

三つ目の「緑と水辺の拠点のアクセスの悪さ」は、緑と水辺の拠点の多くが市街地から離れていて行きにくいという問題である。市民がより緑に親しむには、市街地から拠点への動線の整備が重要だと考えられる。

四つ目の「公共交通不便地域の開発促進」は、駅から離れていてバスの本数も少ない国道6号・県道19号周辺地域が「都市的土地利用への転換を促す」地域と位置づけられているという問題である。この地域での産業開発は公共交通のみならず、農地の喪失、国道6号の渋滞の悪化、既存商業地域との競合などの新たな問題を引き起こしかねない。

五つ目の「バス軸と歩行者軸の不在」は、マスタープランで「公共交通の利便性の向上」が謳われているにも関わらず、バス網や歩行者動線が描かれていないという問題である。取手市はコミュニティバス「ことバス」を運行しているものの、本数が1日3~8本しかないうえ、ルートが屈曲・重複していてわかりにくい。また、前述の通り取手駅周辺は複数の企業や学校があるため、よりよい歩行者動線の整備が必要だと考えられる。

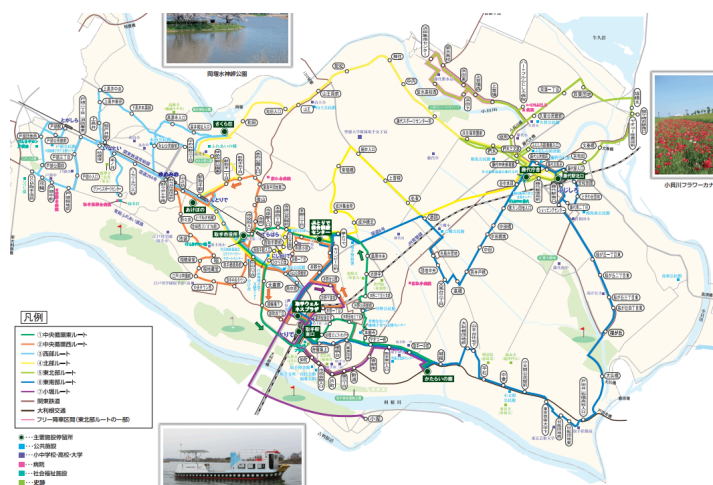


図9 取手市コミュニティバス「ことバス」

ス」路線図⁴

(2024年改正。マスタープラン策定時とは異なる)

2011年以降の変化

マスタープランが策定された2011年から10年以上が経ったことで、取手市やその周辺には様々な変化があった。代表的なものを挙げると、取手・藤代の心理的一体化、ゆめみ野地区の街びらき、井野団地でのアートプロジェクトの進展、小学校統廃合、取手駅西口・国道6号沿いの「二大開発」の決定、の5点だ。

取手市は2005年のいわゆる「平成の大合併」で藤代町を編入した。本マスタープランは合併前の余韻が残っていた2011年に策定されたため、両地域の一体化に重点が置かれていた。前述した戸頭地区の軽視や国道6号沿いの開発構想は、この一体化政策を如実に反映したと考えられる。しかし、旧藤代町地域に住む私の経験を踏まえると、この10年間で藤代地区住民の取手市

への帰属意識は大きく上がったといえるため、今後は取手・藤代の2拠点の連携から、戸頭・ゆめみ野等を含めた多核的な連携への転換を模索すべきだ。

ゆめみ野地区は本マスタープラン策定とほぼ同時期に街びらきが行われ、新駅の北側に新たな住宅街、カスミなどの商業施設、工場が出現した。なお、現在のマスタープランでは、この新しい商業地域ではなく、実際には店舗の少ないゆめみ野駅周辺が「生活拠点」に指定されてしまっている。

人口減少が進んでいた井野団地では2011年にアート拠点「いこいの+Tappino」が開業したほか、アーティストと住民による団地ホテルの試みなど「アートのある団地」の取り組みが進んだ。

また2015年に小中学校の統廃合が行われて小文間小・井野小・白山西小・戸頭西小・旧取手一中の5校が廃校となったが、そのうち3校は現在でも有効な活用が行われていない。これらの学校は市街地にあるものも多く、跡地活用のポテンシャルは高いと思われる。

さらに、マスタープランに記されていた取手駅西口の区画整理、国道6号沿いの開発も、この10年で大筋がまとまった。取手駅西口にはウェルネスプラザや立体駐輪場、医療モールが相次いで開業したほか、駅前ロータリーの改良工事が行われ、マスタープランにある「都市拠点」としての機能が拡充された⁵。また国道6号沿いの桑原地区では大規模なイオンモールを核とした開発計画が決定し⁷、現在は区画整理事業に向けた交渉が続けられている⁶。

今後のマスタープランに向けた提案

以上の点を踏まえ、私は取手市のよりよい未来のため、「取手・藤代の2拠点型から多拠点連携型への転換」「取手駅周辺の文化芸術拠点化」「取手駅西側の歩行者軸の整備」「桑原開発地区の公共交通整備、渋滞対策、周辺開発の抑制」の4点を提案する。

まず藤代町との合併から20年が経ち、旧取手市域の一体化が進んだことを受け、今後は取手・藤代の2地区の連携だけでなく、戸頭・ゆめみ野・桜が丘などの他市街地の連携も重視する必要がある。このため、人口・商業地域の集中が著しい戸頭地区を藤代駅周辺に並ぶ「サブ拠点」、開発の進むカスミ取手ゆめみ野店周辺を新取手地区・桜が丘地区と並ぶ「生活拠点」と位置づけ、取手駅前を中心拠点とした多核連携型の都市とすることを提案する。

次に、文化芸術拠点とされる東京藝大の立地の悪さを補完し、井野団地でのアートの取り組みを都市計画に位置づけるため、取手駅周辺地区の文化芸術拠点化を提案する。具体的には、藝大の卒業制作などが展示されている大学美術館取手館の取手駅前への移転、井野団地でのアートプロジェクトの強化、後述する歩行者軸のアート作品化の3つだ。特に井野団地では、芸術家と連携したイベントの強化、公園へのアート作品の設置、現在戸頭団地で行われている

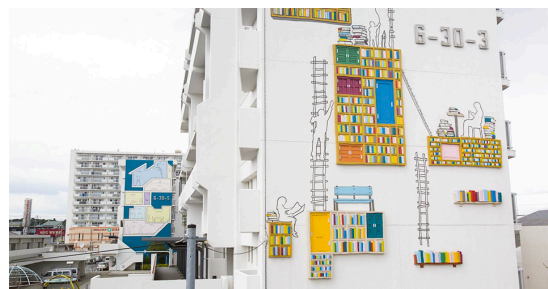


図10 戸頭団地の壁画アート⁸

ような外壁アート(図10)の実施、井野小学校跡地の体験型アート施設としての再活用を通して、多様な人々が集まる、特色ある「生活の中でアートを感じる団地」として市内外へ発信し、新たな人々を呼び込むべきである。

さらに、取手駅の西側にキヤノン、江戸川学園取手中高、取手競輪場などの大型施設や大型マンションが立地し、人の往来が多いことを踏まえ、取手駅西口～江戸川学園取手中高間の常総ふれあい道路の歩道を歩行者軸と位置づけることを提案する。具体的には、歩道の拡幅、歩道における自転車と歩行者の分離を通して、徒歩でも自転車でも通行しやすい環境を整備する。さらに、随所に統一感のあるストリートアートを設置し、この歩行者軸を一つの「アート作品」にすることで、バス・自家用車から徒歩・自転車への転換を促し、中心市街地の賑わい強化につなげる。

最後は国道6号沿線の桑原地区の大型開発についてだ。「マスタープランの問題点」の項で当地の開発のリスクを述べたが、集客力の高いイオンモールの建設が決まったことで、渋滞の悪化、既存商業地区との競合、公共交通でのアクセス難といった課題が現実となりつつある。そのため、渋滞対策として、開発地の真横を通る内環状軸（以下とりかん⁹）の拡幅を提案する。さらに、公共交通でのアクセス改善のため、藤代駅や常総線各駅を発着する複数のコミュニティバス路線の乗り入れや、とりかんを一周する路線バスの新設を提案する。特に後者は取手駅、JAとりで総合医療センター、西取手駅、取手競輪場を経由するため、中心市街地の回遊性強化と利便性向上につながると考えられる。

「都市構造可視化計画」に対する意見

公共交通利用圏のデータ（図4.2など）は都市を駅・バス利用圏、駅利用圏、バス利用圏、その他の4段階に区分しているが、バス路線の本数は高頻度のものから1日1本しかないものまで千差万別であるため、利便性の異なるバス路線を「バス利用圏」と一括りにするのはやや乱暴だと感じた。従って、バス路線の有無だけでなく、バスの本数にも着目して色分けすると、より効果的な分析ができるようになると思う。

また、市町村内の各地区間や市町村間の人の流れを可視化できるようになると、拠点間の連携や商圈の分析、動線や交通軸の設定に役立つのではないかと感じた。

参考文献

1. 国土地理院 地理院地図（2025/6/12閲覧）
<http://maps.gsi.go.jp>
2. 取手市（2011.3）取手市都市計画マスタープラン（2025/5/28閲覧）
<https://www.city.toride.ibaraki.jp/toshikeikaku/shise/machizukuri/kakubusho/toshisebi/documents/zenpen.pdf>
3. 日本都市計画学会（2017）都市構造可視化計画（2025/6/11閲覧）
<https://mieruka.city>
4. 取手市（2024.12）取手市コミュニティバス時刻表・運行ルート（2025/6/15閲覧）
<https://www.city.toride.ibaraki.jp/toshikeikaku/kurashi/sumai/bus/jikokuhyo-ruto.html>
5. 取手市（2025.4）取手駅北区画整理事業の概要（2025/6/15閲覧）
<https://www.city.toride.ibaraki.jp/kukaku/shise/machizukuri/kukakuseri/ekikita1.html>
6. 取手市議会（2022）令和4年第4回定例会会議録（2025/6/15閲覧）
https://ami-search.amivoice.com/toride/usr/search.exe?vscm=m20230316_01.vscm&process=list#
7. 取手市（2019.9）取手市政策広報誌「葉」No.36（2025/6/15閲覧）
<https://www.city.toride.ibaraki.jp/koho/shise/kohokocho/backnumber/documents/hiko36-all.pdf>
8. UR都市再生機構（2016）特集：団地の未来 アートする団地 > 「団地の暮らし」が壁面アートになった（2025/6/15閲覧）
<https://www.ur-net.go.jp/aboutus/publication/web-urpress47/special1.html>
9. 取手市（2025.1）わがまち取手市のあゆみ（2011年から2020年）（2025/6/16閲覧）
<https://www.city.toride.ibaraki.jp/seisaku/shise/shokai/profile/ayumi/ayumi2011-2014.html>