

令和7年6月12日

鳥瞰！実感！3Dで見る茨城県土浦市

高橋たまき

1)対象市町村と選択動機

本レポートは茨城県土浦市を対象とする。私はつくば市在住であるが、高校時代は土浦市真鍋にある茨城県立土浦第一高等学校へ通学しており、関東鉄道バスを日常的に利用していたため、特に土浦駅周辺の交通状況やまちの景観についてある程度の見識を持ち合わせていると判断した。また、約1年間の自転車通学経験が細かな分析に役立つと考えた。

使用したマスタープラン：

『土浦市都市計画マスタープラン 令和6年3月土浦市』

第1章～第3章: https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1711340075_doc_34_0.pdf

第4章～資料編: https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1711700578_doc_34_0.pdf

概要版: https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1711340134_doc_34_0.pdf

2)都市の特徴 一都市構造可視化計画ウェブサイトを用いて一

・昼夜間人口の分布と交通

令和7年6月時点で土浦市の夜間人口は約14万人、世帯数は約6万8千世帯である[1]。夜間人口分布[図1.1]を見てみるとJR常磐線の沿線で密度が高く、市内にある3つの駅(北から神立、土浦、荒川沖)の周辺は特に住宅が多くなっている。実際、地区ごとに見ても夜間人口が多いことは確認できる。たとえば、神立駅近くの神立町1区は市内最多人口3854人を誇り、荒川沖駅に近い乙戸町の人口はそれに次ぐ2323人である(令和7年4月1日時点)[2]。夜間人口の密集地域に広がる住宅街[図1.2]は主に低・中層住居から構成され、高層住居はあまり見られない。市内の住宅街を全体的に見渡しても、むやみなタワーマンション増設が行われている様子はなく、同じくらいの規模の戸建てが大量に立ち並んでいた。

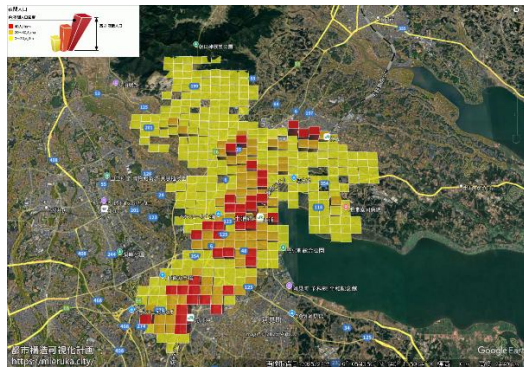


図 1.1 夜間人口分布(都市構造可視化計画)



図 1.2 神立の住宅街(Google Earth)

一方、昼間人口[図 1.3]は土浦駅周辺地域にかなり集中している。まち並みを観察すると、住宅、飲食店、病院、会社のビルなど、それぞれ床面積・高さ・用途の異なる建物が混在して密集していることがわかった[図 1.4]。駅を中心に都市機能を集積しようという意図が読み取れる。また一部には、住宅街があるというわけでもなく駐車場のみが広がる箇所も見受けられた。市の中心となる駅やバスターミナルがあるにもかかわらず、通勤等に自動車を利用している人々も少なくないようだ。

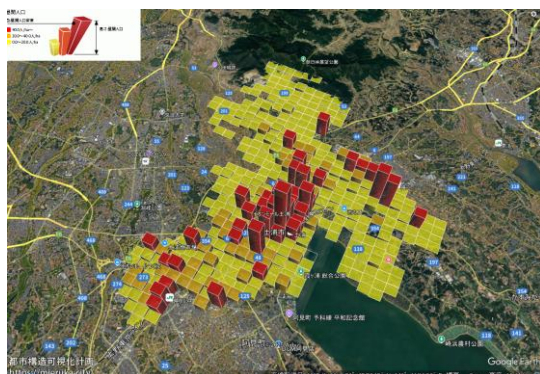


図 1.3 昼間人口分布(都市構造可視化計画)



図 1.4 土浦駅周辺のまち並み(Google Earth)

ここで通勤通学での公共交通利用率[図 1.5]を確認してみると、やはり駅のある地域であっても決して高くはないことが読み取れる。特に神立に関しては人口の3割にも達していなかった。市内には20以上の教育機関が点在しており、バスや電車を利用する学生も多くなりそうだがこの結果は想定外である。徒歩や自転車、自動車での通学が優先される傾向にあるということだ。市を東西南北に走る国道が車移動を容易にしているのだろう。

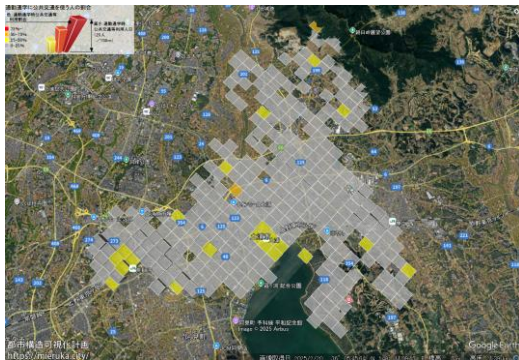


図 1.5 通勤通学に公共交通を使う人の割合(都市構造可視化計画)

さらに、市を横断する「つくば霞ヶ浦りんりんロード」の存在が、自転車通勤・通学を促しているものと思われる。このサイクリングロードは、昭和 62 年に廃線となった旧筑波鉄道の線路跡を活用したものである[3]。本来は列車が走っていたため、起伏がほとんどなくスムーズで安全な走行ができ、自然と調和した優れた景観も楽しめる。一度手を加えた土地を無駄にしない、画期的な活用法だ。

・第 1 次産業と高齢化

土浦市の耕地面積は 2850ha で、総面積の約 2% を占める[4]。東西に流れる桜川や花室川を軸として、蓮畑をはじめとする田畑が各地に広がり、養豚場などの畜舎も見られる。第 1 次産業の就業者数[図 2.1]を調べると、市全域が 0~20 人/ha という結果だった。併せて高齢化の状況を見ていくと、高齢者の割合は多くの地域で人口の 20% 以上となっている。耕作放棄地の分布と重ねると、高齢化の激しい地域では特に放棄面積やその割合が大きくなることがわかった。[図 2.2]

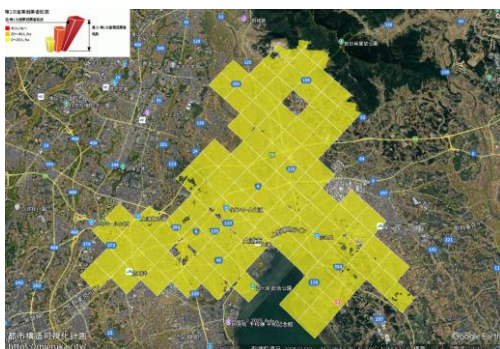


図 2.1 第 1 次産業就業者数(都市構造可視化計画)

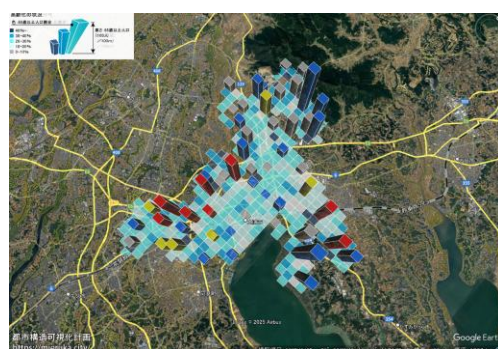


図 2.2 高齢化状況と耕作放棄地(同左)

第 1 次産業に従事するのは現状ほとんどが高齢者であるため[5]、このまま 1 人あたりの耕作面積が広くなり高齢化が進んでいけば、市全体として第 1 次産業の持続が困難になる

だろう。レンコン生産量日本一を誇れなくなる日もそう遠くはないのかも知れない。

・衰退化した商業街

土浦駅近くを走る道路「土浦ニューウェイ」沿いには、全長 505m に渡る屋外型ショッピングモール「川口ショッピングセンターモール 505」が立地している[6]。図 3.1 からわかる通り、空き店舗が目立ち閑散としていて、建物全体の外見もかなりさびれている。ホームページをのぞいても、テナント募集の宣伝が目立っていた。ただ、いまだに数十店舗が退去せず営業を続けているのは興味深い。個人経営の飲食店や雑貨店など、地元と結び付き住民に長年愛されていることが推測できる。

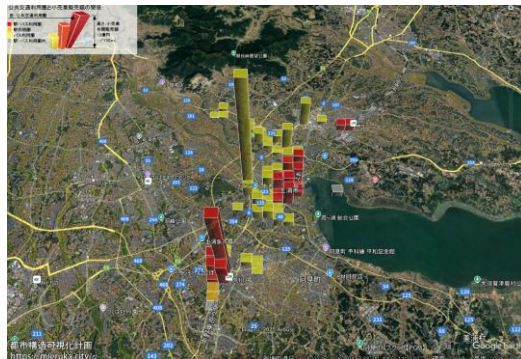


図 3.1 モール 505 の様子(Google Earth) 図 3.2 公共交通利用と小売業販売額(都市構造可視化計画)

公共交通利用圏と小売業販売額の関係[図 3.2]を見ていくと、駅・バス利用圏である土浦駅周辺の年間販売額は相対的に見てあまり振るわない。モール 505 の属する区画は其中でも埋もれており、17.2 億円にとどまる。ここで問題になるのが「イオンモール土浦」だ。土浦駅から直通バスが出ているためバス利用圏となっているものの、大規模な駐車場いっぱいに車が並んでいることから、多くの客が自動車を利用していることがわかる。販売額は市内でも群を抜く 188.8 億円で、モール 505 がある地域の 10 倍以上にのぼっていた。(ちなみに市内 2 番目に販売額の大きい荒川沖駅近辺の区画にはホームセンターが立地している。)

モール 505 の開業はつくば万博開催と同年の昭和 60 年、イオンモールの開業は平成 21 年と最近のことである[7]。自動車でのアクセスが容易で、多種多様な店舗を一か所に集積した新しい大型ショッピングモールに人々は吸い寄せられ、駅前商店街から離れてしまったのだ。

3)現計画に対する批判

土浦駅周辺地域について、市は「利便性の高いコンパクトな市街地」形成のため「中高層住宅など、中高密度な住宅地の配置」を図るとの構想を掲げていた。同一の内容が神立駅、荒川沖駅周辺地域についても示されている(第5章 p83,94,103)。しかし地図を見る限り、住宅地の物理的な密度は十分に高いように思われる。一度、駅から高校まで Google マップのナビゲーションに従って歩いたことがあるが、しばらく住宅地をさまよった記憶がある。住宅地の密度を高めれば利便性は生まれるのだろうか。「利便性の高いコンパクト」を目指すのであれば、まずは現居住者や駅に訪れた人々に自由で円滑な移動を提供することが先ではないのか。

・公共交通の改善

通学・帰宅時になかなかバスが来ず、1本逃すと数十分待たなければならない。最終バスの出発時刻が20～21時とかなり早く、乗れなくなってしまうことも幾度かあった。さらにつくば駅方面のバス停のすぐ後ろには喫煙所があり、待ち合いの環境も良好とはいえない。こうした状況が、片道45分間の自転車通学を始めたきっかけの1つである。公共交通に関する方針は、以下のように記載されていた(第5章 p.85)。

公共交通の方針	・運行支援、運行内容の改善、利用促進等を通して公共交通の運行本数の確保・維持に努めます。 ・キララちゃんバスについては、中心市街地及びその周辺で、路線バスでの対応が難しい地域を運行します。 ・コミュニティ交通については、公共交通不便地域のうち、居住誘導区域内で人口密度が比較的高く、ある程度の需要が見込める地域（中高津・永国台、木田余東台）について導入を促進します。 ・のりあいタクシー土浦については、年齢制限の撤廃や運行の効率化等、運行内容の改善を図ります。
---------	---

「運行本数の確保・維持に努め」とは、どのような策を講じることなのか。「運行支援、運行内容の改善、利用促進等を通して」とあるが、そのために何ができるのか。全体的に抽象的である。

この部分を、中部地方の地域公共交通活性化取り組み事例[8]を参考に、具体化した。

1.デマンド型交通の導入

バスの走行時間が長い区間や利用者の比較的少ない地域を中心に、一部をデマンド型交通へと切り替えることによって、その分需要が高い路線の運行本数を増やす。かすみがうら市ではデマンド型タクシーが既に導入されており[9]、土浦市の一部でも現在利用可能となっているため、範囲の拡大やサービスの向上を目指す。

2.バス待ちの環境見直し

喫煙所を屋内式のものに变える、もしくはバス停から遠ざけることで、乗客の待ち時間をより快適なものにし、バス利用の意欲を損なわせないような環境をつくる。

3.地域主体の運行

コミュニティバス事業において地域住民が定期的な見直しを自ら行い、行政と共同で運営することで運行の効率化を図る。

こうした取り組みを通して、バスの積極的な利用を促し運行を充実させることができるのではないかと考えた。

また、マスタープラン上で言及があったつくばエクスプレスの延伸(第1章～第3章)に関しては、慎重に検討していく必要があると考える。ただでさえ集客力の衰えている土浦駅がつくば駅とつながってしまえば、より多くの人々が市外へ流れていくのは明らかだ。地元を見捨てず、再興する手段を考え続けてほしい。

・駅前商業施設の活性化

令和6年度時点のマスタープランには、シャッター街化したモール505への対応が記載されていなかった。駅の利用がいくら盛んになっても、その場自体に活気がなければ客足は遠のいていく。そこで、駅が賑わうタイミングを利用しモール505の存在を人々に再認識してもらう企画を提案する。

例年11月に開催されている土浦競技花火大会[10]の際には、駅に溢れんばかりの人が集まり、行列をなしたまま開催場所の桜川まで歩いていく。市民はもちろん、市外からもたくさんの人々が電車やバスを利用し、土浦市を訪れる。わたし自身も高校二年生の秋に、桜川の河川敷で花火や屋台を楽しんだ。この機会を利用するのはどうだろうか。

開催数時間前の時点で既に駅は混雑し、ホームや階段が芋洗い状態になる。このタイミングを狙ってモールのイベントを行い、花火目的で来た客の一部を引き寄せ、花火が始まるまでの時間を過ごしてもらうという企画だ。ただ、電車やバスを降りた人々は場所取り

のため我先にと河川敷へ向かってしまう。これを逆手に取るのだ。たとえば、モールの店舗を回るスタンプラリーを子ども用に設け、すべて集めると花火の見やすい座席の整理券が発行されるという仕組みをつくる。うまくいけば、モールの周知・宣伝が可能になるとともに、駅構内や周辺の危険な混雑状況を緩和することもできる。花火大会の終了に合わせて店舗の営業をするのも一つの手段かも知れない。

公共交通の利用環境を向上し、駅前の地域に活気を取り戻すことで、真にコンパクトなまちづくりが達成されるのではないだろうか。

4)「都市構造可視化計画」ウェブサイトへの提案

各データと地図そのものを結び付けることで、都市のあらゆる情報を三次元的に「可視化」する点については非常に使いやすく面白いと感じた。

少しわかりにくかったのは「大テーマ」として選択する各項目の区別である。特に、都市の「概況」「密度」「軸」といった言葉は、捉え方によってはほぼすべてのデータに当てはまってしまうため、それぞれが具体的に何を指しているのかが組み取れず混乱した。明瞭なデータ分類がなされれば、よりスムーズに検索できると思った。また、国勢調査と経済センサスには年度の異なるものもあったが、項目の表示が年度の昇順(または降順)になるよう整理する必要があると感じた。

新機能として、隣接する複数の都市に関する情報を地図上で同時に見ることができれば、効率的に都市間の比較をし、境界線を越えた都市間の関係性を読み解くことが可能になると考えた。

参考文献

- [1]総務課 総務統計係(2025-06-01).「常住人口の推移 (R7)」.土浦市.
https://www.city.tsuchiura.lg.jp/data/doc/1736851191_doc_8_0.pdf, (参照 2025-06-07)
- [2]行政経営課(2025-04-01).「令和7年度(2025年)地域・年齢別人口」.土浦市.
<https://www.city.tsuchiura.lg.jp/opendata.php>, (参照 2025-06-08)
- [3]茨城県政策企画部 スポーツ推進課(2024).「旧筑波鉄道を廻る旅」.サイクリングいばらき. <https://cycling.pref.ibaraki.jp/ringring/tsukuba-railway/>, (参照 2025-06-09)
- [4]大臣官房統計部統計企画管理官(2023).「わがマチ・わがムラ」.農林水産省.
<https://www.machimura.maff.go.jp/machi/contents/08/203/details.html>, (参照 2025-06-09)
- [5]総務課 総務統計係(2024).「4 農業」.土浦市.
<https://www.city.tsuchiura.lg.jp/shisei/chosa-tokei/tokeitsuchiura/page002187.html>, (参照 2025-06-09)
- [6]モール505管理組合.「土浦 川口ショッピングセンターMALL505 モールゴーマルゴ」.土浦駅西口徒歩5分ショッピングセンター モール505.
<https://www.mall505.co.jp/>, (参照 2025-06-10)
- [7]syougyoushisestu(2021-06-23).「イオン土浦店 イオンモール土浦」.商業施設ブログ.
<https://syougyoushisetsu.hatenablog.com/entry/2021/06/23/075025>, (参照 2025-06-10)
- [8]中部運輸局(2024).「これならできるかも!? 地域交通活性化の取り組み事例集」.国土交通省 中部運輸局.
<file:///C:/Users/haric/Downloads/%E5%85%AC%E5%85%B1%E4%BA%A4%E9%80%9A%E6%94%B9%E5%96%84%E4%BA%8B%E4%BE%8B%E9%9B%86.pdf>, (参照 2025-06-11)
- [9]都市整備課(2025-05-08).「デマンド型乗合タクシー」.かすみがうら市. 交通
<https://www.city.kasumigaura.lg.jp/page/page000412.html>, (参照 2025-06-11)
- [10]土浦市観光協会,土浦全国花火競技大会実行委員会 事務局 土浦市役所商工観光課内.
「土浦全国花火競技大会」. <https://www.tsuchiura-hanabi.jp>, (参照 2025-06-11)