

土浦市総合交通体系調査

日本一住みやすいまちづくりのために



平成19年8月
土浦市

はじめに

私たちのまち土浦は、霞ヶ浦を中心とする豊かな自然と長い歴史に培われ、水上交通や水戸街道（国道6号）を始め、多く幹線道路網、公共交通のJR常磐線、バス路線網等交通の要所として、着実にまちづくりを進めてまいりました。

一方、新治村との合併やつくばエクスプレスの開業、圏央道・茨城空港の整備の進行等により、本市の交通体系に大きな影響を及ぼすことが想定されることから、それにあわせて市内の交通体系の再構築が必要となっています。

また、道路の安全性の向上や慢性的な道路交通混雑等様々な交通問題に対応した、市内の交通円滑化対策が必要となっていることや、急速な高齢化社会の進展、環境にやさしい交通環境づくり等の観点などから、将来の総合的な交通体系の指針を平成17、18年度の2ヵ年をかけて、策定いたしました。

「人と環境にやさしい、活力ある交通体系の構築～日本一住みやすいまちづくりのために～」を基本理念とし、「円滑で快適な交通体系の構築」をはじめ「安心・安全な交通体系の構築」「環境にやさしい交通体系の構築」「まちの魅力を高める交通体系の構築」「市民・企業が支える交通体系」の5項目を目標として掲げ、それに基づく方針を明らかにしたものです。

最後に、土浦市総合交通体系調査の策定にあたり、貴重なご意見をいただきました市民の皆様をはじめ、熱心にご審議を賜りました本委員会の委員各位に心からお礼を申し上げますとともに、今後も計画の具現化に向けてなお一層のご支援ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

平成19年8月

土浦市長 中 川 清

土浦市総合交通体系調査

<目次>

序章 調査の目的等	1
I. 土浦市の総合交通体系の課題と方針（平成 17 年度調査結果の再整理）	4
II. 優先整備路線の設定	
2-1 優先整備路線の位置づけ	7
2-2 優先整備路線の評価	11
2-3 優先整備路線	15
2-4 優先整備路線の整備効果	17
III. 道路整備推進方策	
3-1 道路整備推進の考え方	18
3-2 優先整備路線の整備方策	18
3-3 既存道路の改良に関する方策	19
3-4 歩行者・自転車空間の整備方策	19
VI. 公共交通の強化方策の検討	
4-1 公共交通の強化方策の検討	20
4-2 シャトルバスシステムの実現化の検討	22
V. 交通円滑化対策	
5-1 交通円滑化のための具体的な対策	25
5-2 公共交通利用の促進等 （自動車交通と公共交通の役割分担のあり方）	29
VI. 中心市街地の交通計画	
6-1 中心市街地の交通計画の方向性	39
6-2 中心市街地の交通施策	46

. アクションプログラム

7 - 1	アクションプログラムの考え方	54
7 - 2	幹線道路の整備推進・促進	54
7 - 3	課題交差点における検討	55
7 - 4	中心市街地での歩行者・自転車空間の整備検討	58
7 - 5	公共交通維持・強化のための協力・支援	59
7 - 6	中心市街地の活性化	60
7 - 7	観光・レクリエーション機能の活性化	61
7 - 8	環境にやさしい自動車利用の展開 (モビリティ・マネジメント/エコドライブ)	62

本文中、印がある語句は、巻末参考資料「用語の説明」にて語句の説明をしています。

参考資料

- ・ 用語の説明
- ・ 委員会・研究会の検討経緯
- ・ 土浦市総合交通体系調査委員会設置要領
- ・ 土浦市総合交通体系調査委員会、研究会名簿

1 調査の目的

- ・土浦市および周辺地域では、慢性的な道路交通混雑が発生している箇所もあり、市内の交通円滑化対策が必要となっている。また、急速な高齢化や環境にやさしい交通環境づくり等の観点等からの交通体系の整備が求められている。
- ・土浦市では、これまで計画的な道路網整備を推進してきたが、平成 17 年度末の都市計画道路整備率は約 57%にとどまっている。近年の公共投資の余力が減少する財政状況を踏まえると、全ての都市計画道路の整備には長い期間を要することが想定されることから、効率的な事業推進が必要となっている。
- ・一方、新市（土浦市と新治村が合併）になり市域が広がったことや、広域的には平成 17 年 8 月につくばエクスプレスが開業したこと等により、土浦市の都市交通体系に大きな影響を及ぼすことが想定される。こうしたことにあわせて、市内の交通体系の再構築が必要となる。
- ・本調査では、平成 17 年度調査結果を踏まえ、土浦市が整備していくべき総合的な交通体系の方針を受けて、実現性の高い道路網整備のプログラム、公共交通体系の整備計画等を検討することを目的とする。

2 調査の内容

（1）土浦市の総合交通体系の課題と方針

- ・平成 17 年度調査で設定した土浦市の総合交通体系の方針（基本理念、目標、方針）をもとに、本年度の調査項目である「道路整備プログラム」や「公共交通網の整備計画」等の検討を行う際の視点を整理する。

（2）優先整備路線の設定

- ・整備優先路線を抽出するための評価指標を設定し、未整備の都市計画道路や構想路線等を対象に評価を行う。
- ・さらに、過去の都市計画道路等の整備実績（整備延長、整備費用等）をもとに、今後 10 年間の整備目標量を設定する。
- ・整備優先路線の評価結果と整備目標量を照らし合わせ、整備優先路線の抽出を行う。

（3）道路整備推進方策

- ・設定された整備優先路線等の今後の道路整備において留意すべき事項を整備推進方策として整理する。
- ・歩行者、自転車空間の整備方策についても検討する。

(4) 公共交通の強化方策の検討

- ・市内の公共交通網の現状等を整理し、公共交通機関の強化方策を検討する。

(5) 交通円滑化対策

- ・道路・公共交通面からの検討を踏まえて、自動車交通と公共交通の役割分担のあり方を検討する。
- ・さらに、交通に対する意識改革（モビリティ・マネジメント¹）の方針や、それらを下支えする公共交通の利用促進策、既存の道路網の有効活用方策、交通のIT化方策等を検討する。

(6) 中心市街地の交通計画

- ・中心市街地の活性化を目標として、市街地整備に歩行者ネットワーク、自動車交通の処理、駐車場の配置、モビリティ・マネジメントの方針等を検討する

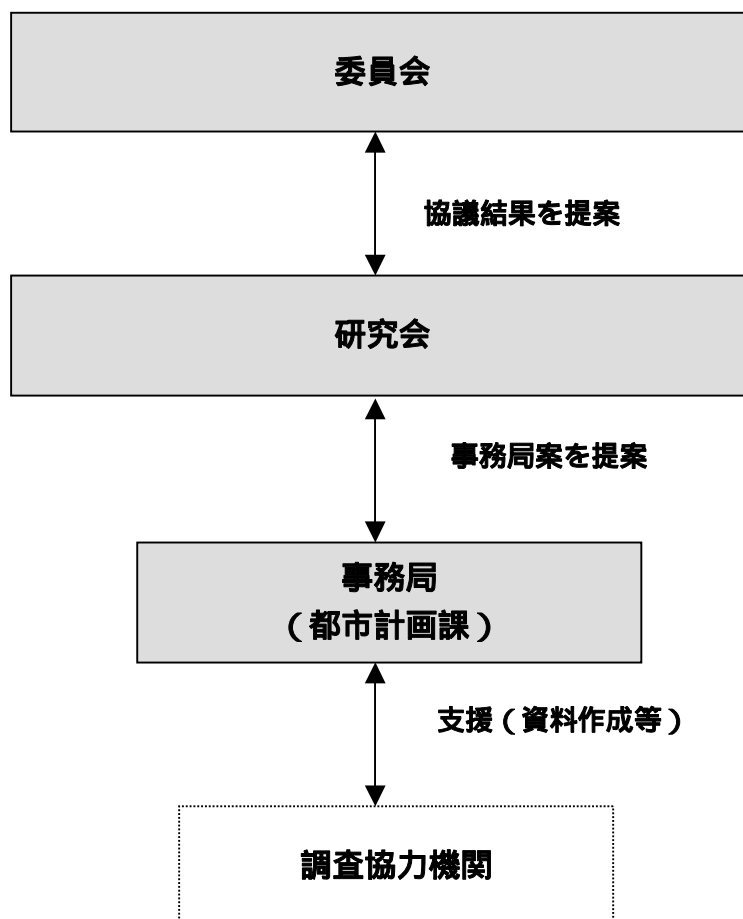
(7) アクションプログラム

- ・平成 17 年度調査においてリーディングプロジェクトとして位置づけられた取り組み等を参考に、市民との協働による実践が期待される、交通に対する意識改革（モビリティ・マネジメント）の具体的なアクションプログラムを検討する。

3 調査体制

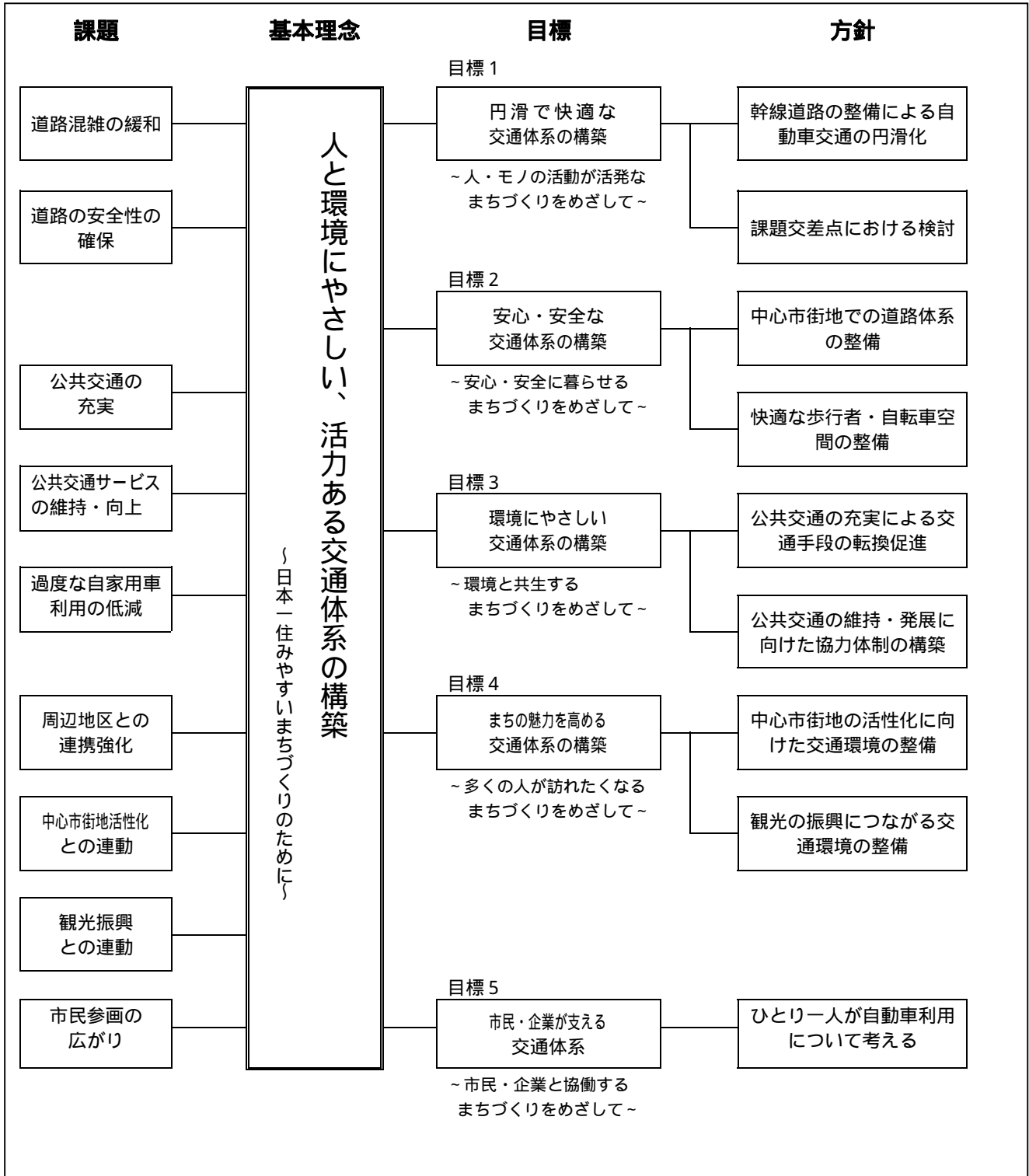
- ・本調査の推進にあたっては、幅広い視点から協議するとともに、計画策定後、着実に実現していく観点から、学識経験者や関係機関等で構成する「土浦市総合交通体系調査委員会」を設置した。
- ・また、委員会の下部検討機関として研究会等を設置し、委員会に諮るべき事項の協議を行った。

図 調査体制



土浦市の総合交通体系の課題と方針（平成 17 年度調査結果の再整理）

・平成 17 年度土浦市総合交通体系調査において、土浦市における総合交通体系の基本理念が定められ、この基本理念を実現していくための目標及び方針が掲げられた。



- ・本年度は、この「土浦市総合交通体系の方針」を実現するために、各分野の交通計画の具体的な検討を行った。

(1) 道路整備プログラムに関する視点

視点	土浦市総合交通体系の方針との対応
自動車交通の混雑の緩和 交通の安全性の向上	幹線道路の整備による自動車交通の円滑化 快適な歩行者・自転車空間の整備
環境負荷の軽減	公共交通の充実による交通手段の転換促進 (環境に配慮した自動車利用)
市内拠点間(中心市街地、荒川沖市街地、 神立市街地、藤沢市街地、田村沖宿市街地) の連絡	中心市街地の活性化に向けた交通環境の整備 (周辺地域との連絡強化)
中心市街地とつくば市中心部との連絡	中心市街地の活性化に向けた交通環境の整備 (周辺地域との連絡強化)
中心市街地の活性化を支援する道路網 観光拠点への連絡	中心市街地の活性化に向けた交通環境の整備 観光の振興につながる交通環境の整備

(2) 公共交通網の整備計画に関する視点

視点	土浦市総合交通体系の方針との対応
公共交通で移動できる交通体系の構築 環境負荷の軽減	公共交通の充実による交通手段の転換促進 公共交通の維持・発展に向けた協力体制の構築
市内拠点間(中心市街地、荒川沖市街地、 神立市街地、藤沢市街地、田村沖宿市街地) の連絡	中心市街地の活性化に向けた交通環境の整備 (周辺地域との連絡強化)
中心市街地とつくば市中心部との連絡	中心市街地の活性化に向けた交通環境の整備 (周辺地域との連絡強化)
市内各地区から中心市街地への連絡 観光拠点を巡る公共交通網	中心市街地の活性化に向けた交通環境の整備 観光の振興につながる交通環境の整備

(3) 中心市街地の交通計画に関する視点

視点	土浦市総合交通体系の方針との対応
他の拠点(荒川沖市街地、神立市街地、藤 沢市街地、田村沖宿市街地)との連絡	中心市街地の活性化に向けた交通環境の整備 (周辺地域との連絡強化)
つくば市中心部との連絡	中心市街地の活性化に向けた交通環境の整備 (周辺地域との連絡強化)
中心市街地の活性化(中心市街地内の交通 環境、アクセスする交通環境)	課題交差点における検討 中心市街地での道路体系の整備 中心市街地の活性化に向けた交通環境の整備
観光拠点としての交通環境の整備	観光の振興につながる交通環境の整備

(4) 土浦市総合交通体系の課題

- ・ 土浦市および周辺地域では、慢性的な道路交通混雑が発生している箇所もあり、市内の交通円滑化対策が必要。
- ・ また、急速な少子高齢化や環境にやさしい交通環境づくり等の観点からも、交通体系の整備が求められている。

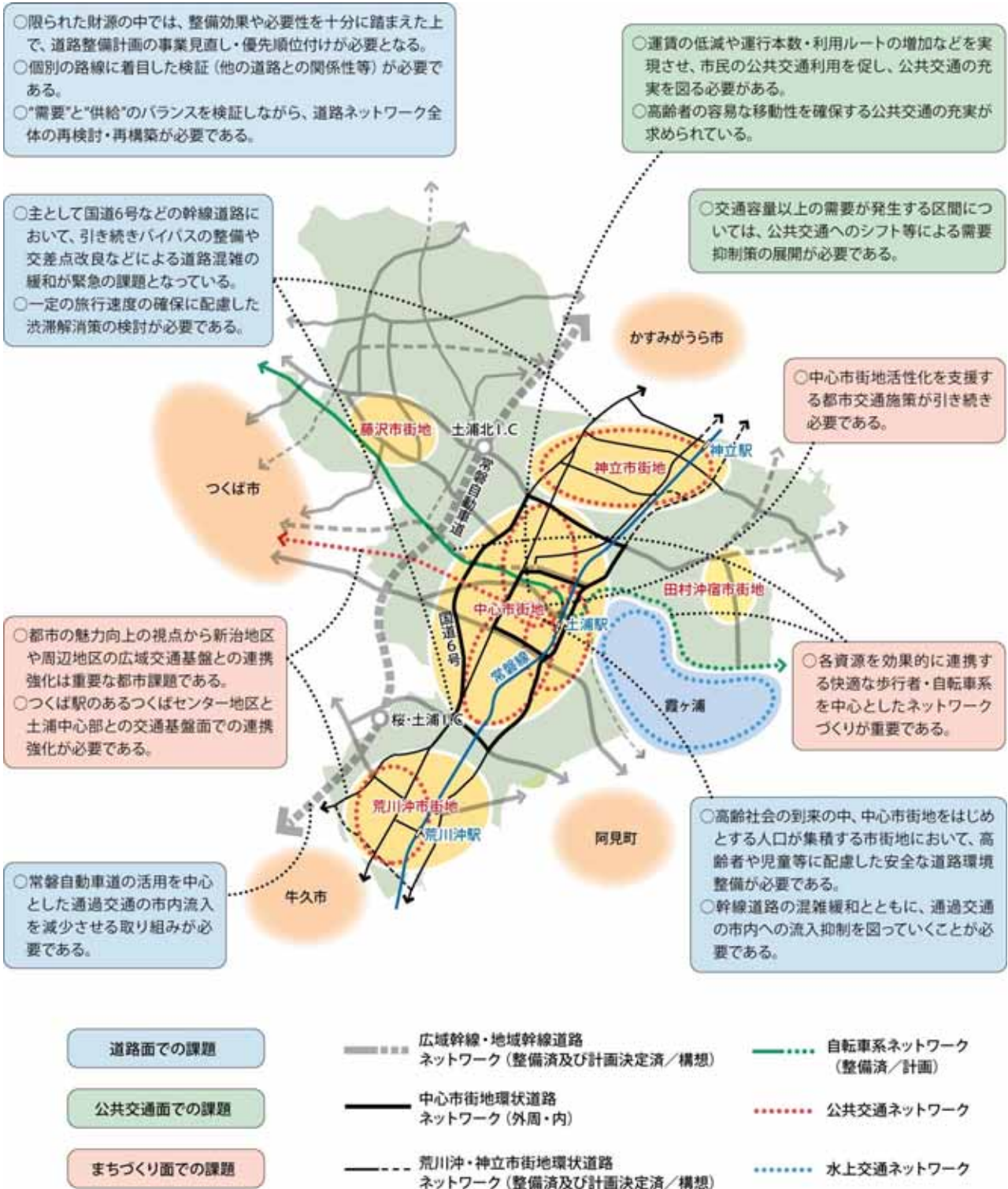


図 土浦市交通体系の課題

優先整備路線の設定

2 - 1 優先整備路線の位置づけ

早期に整備を推進する路線を優先整備路線とする

- ・土浦市内には、現在 44 路線、約 103 k mの都市計画道路が都市計画決定されている。これまで国、県、市の役割分担のもとで都市計画道路の整備に努めてきたが、約 44 k mの未整備区間が残っている。また、その他に都市計画決定されていない新たな構想路線もある。
- ・これらの未整備道路について、早期に全ての路線を整備することは困難である。
- ・そこで、土浦市のまちづくりの観点から早期に整備を推進する路線を優先整備路線として位置づける。

(1) 事業中の路線の扱い

- ・未整備区間のなかには、現在、事業中の路線がある。これらの路線は、それぞれ整備の必要性が確認され事業が進められてきた。
- ・これらの路線は、既に事業に着手しているため、他の路線を新たに整備する場合に比べ供用時期が早く、早期に整備効果を発現できる。
- ・このような理由により、事業中の路線については、今後も整備を推進することとする。

表 事業中の路線の未整備延長

事業中の路線	必要性	未整備延長 (m)
3.3.6 土浦・新治線	市域を超えた東西方向の広域交通への対応	4,810
3.3.11 荒川沖・木田余線	市街地の東側での東西方向の交通への対応	1,223
3.2.30 土浦駅東・学園線	中心市街地とつくば中心部の連絡	3,190
3.4.61 高岡・下大島線	藤沢市街地とつくば市との連絡	879
3.3.12 川口・田中線	中心市街地の骨格的な道路	750
3.4.18 大和・上高津線	中心市街地周辺での桜川南北の連絡強化	750
3.2.42 牛久・土浦線 (阿見学園線以南)	市域を超えた南北方向の広域交通への対応	1,400
3.2.43 常名・虫掛線 (県道小野土浦線以北)	土浦市常名運動公園の整備に伴うアクセス道路	1,067
3.5.3 木田余・神立線 (中貫・白鳥線以南)	中心市街地と神立市街地の連絡	800
合計		14,869

(2) 道路整備の見通しと優先整備路線の関係

- ・過去の整備実績からみた当面の都市計画道路整備量の見通しは(概ね 10 年) 約 12km と想定される。
- ・現在事業中の路線の未整備区間延長と比較すると、当面は事業中の路線の整備に重点を置くことになる。

- ・しかし、都市計画道路の整備は、複数の路線を並行して事業を進めることもある。そのため、事業中の路線の進捗状況に配慮して、優先整備路線は早期に事業着手を目指す。

表 当面の都市計画道路整備量の見通し

過去の整備量の実績からみた今後10年間の都市計画道路整備量の見通し	約12km
過去の事業費の実績からみた今後10年間の都市計画道路整備量の見通し	約7～12km

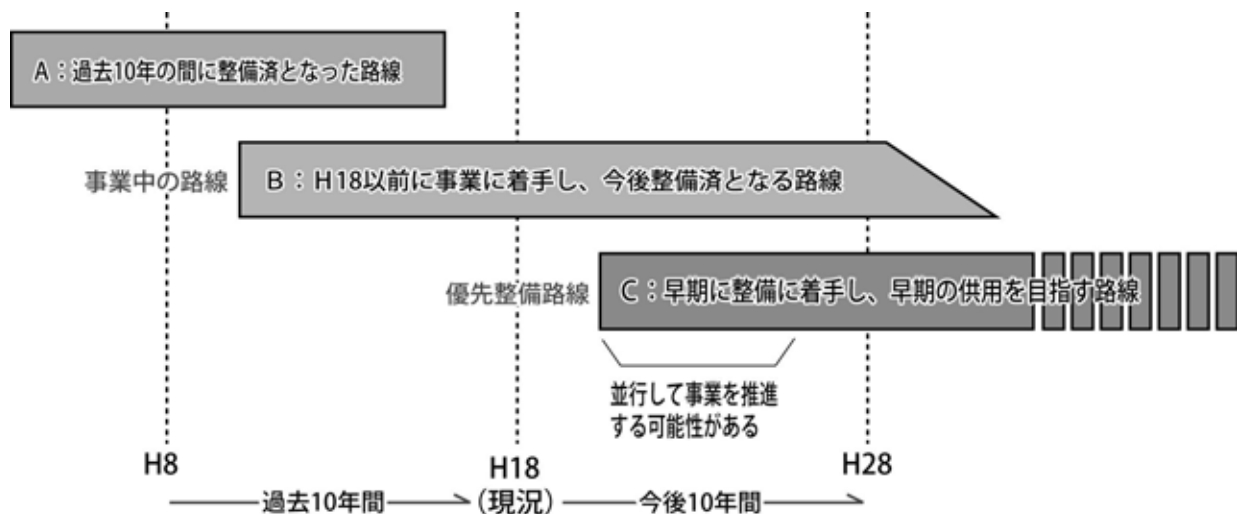


図 事業中の路線と優先整備路線の事業時期の関係

(3) 国、県との協力による推進

- ・未整備路線の事業主体は決まっておらず、土浦市だけではなく国や県が事業主体となる可能性もある。
- ・本計画における優先整備路線は、土浦市のまちづくりの観点から設定する。本来、国、県が事業主体となる路線についての優先性は、国、県の管轄圏域内の複数路線の中から評価されるものである。
- ・このようなことから、優先整備路線については整備にあたり事業主体を明確にし、国や県が事業主体となる路線については、土浦市のまちづくりの観点から設定した優先整備路線として、早期の着手・整備についての協力を求めていく。

優先整備路線の検討の対象路線

- ・優先整備路線は、事業中の路線を除いた未整備路線及び構想路線 31 路線を優先整備路線の検討対象路線とする。

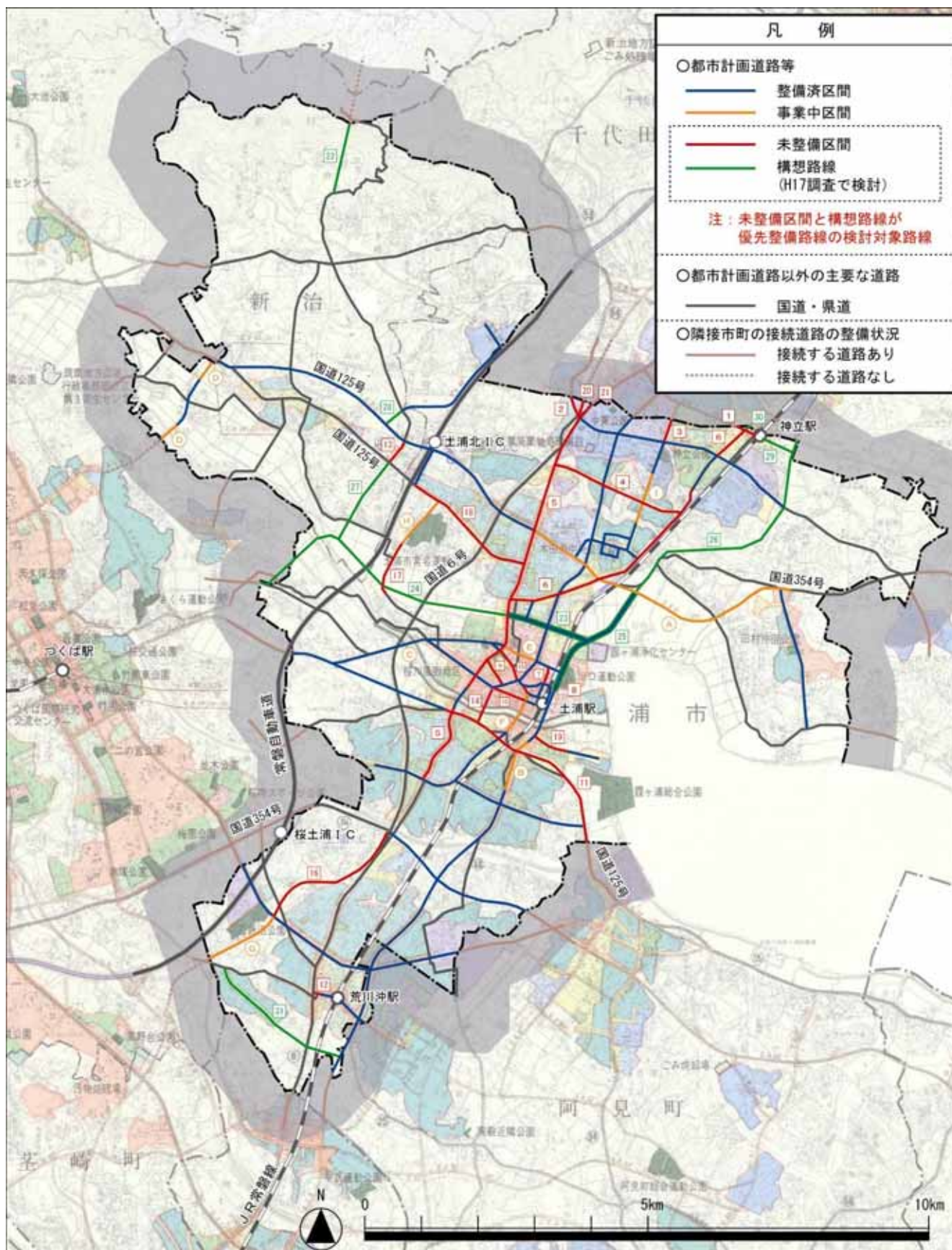


表 優先整備路線の検討対象路線

		■ 都市計画道路									
		整備状況	路線番号 区分・規模・番号	路線名	幅員(m)	土浦市内の整備延長(m)			現道の状況		想定車線数 (整備後の車線数の想定)
						決定延長	過去10年間の 整備延長	未整備延長	現道の有無	現道車線数	
		整備済	3・4・5	川口・下稲吉線	16	5,110	0	0			
			3・4・9	真鍋町線	16	350	0	0			
			3・4・10	真鍋・神林線	16	1,500	0	0			
			3・4・19	桜ヶ丘・大岩田線	16	2,450	0	0			
			3・4・20	阿見・学園線	20	3,730	890	0			
			3・3・22	荒川沖駅前東通り線	26	470	0	0			
			3・5・29	並木線	12	670	0	0			
			3・4・33	木田余線	16	920	0	0			
			3・5・34	東台・御りょう線	12	1,340	0	0			
			3・3・35	土浦・阿見線	25	2,820	2,820	0			
			3・4・38	田村・沖宿線	16	2,550	2,550	0			
			3・4・39	今泉線	16	600	600	0			
			3・4・40	今泉・大畑線	16	2,240	1,644	0			
			3・5・41	木田余・池下線	12	460	460	0			
			3・3・49	荒川沖・寺子線	26	70	70	0			
			7・5・1	大和・桜線	12	140	140	0			
			8・6・1	有明・大和線	10	70	70	0			
事業中 路線	A	事業中	3・3・6	土浦・新治線	25	12,020	3,450	4,810	無		4
	B		3・3・11	荒川沖・木田余線	25	9,200	5,647	1,223	有	2	4
	C		3・2・30	土浦駅東・学園線	32.5	5,250	0	3,190	有	4	4
	D		3・4・61	高岡・下大島線	17	1,650	771	879	無		2
	E		3・3・12	川口・田中線	25	2,500	552	750	無		2
	F		3・4・18	大和・上高津線	16	3,900	530	750	有	2	2
	G		3・2・42	牛久・土浦線(阿見学園線以南)	30	1,400	0	1,400	無		4
	H		3・2・43	常名・虫掛線(県道小野土浦線以北)	16	1,067	0	1,067	無		2
	I		3・5・3	木田余・神立線(中貫・白鳥線以南)	12	2,040	0	800	無		2
検討対象 路線	1	未整備 (一部整備済を含む)	3・4・1	神立停車場線	18	350	0	350	無		2
	2		3・4・2	中貫・白鳥線	18	4,490	0	470	有	2	2
	3		3・5・3	木田余・神立線(中貫・白鳥線以北)	12	350	0	350	無		2
	4		3・4・4	中貫・神立線	16	2,450	0	2,450	無		2
	5		3・4・7	中高津・中貫線	16	6,400	0	5,980	有	2	2
	6		3・4・8	真鍋・神立線	16	5,500	760	4,740	一部無(神立駅周辺)		2
	7		3・6・13	駅前・東崎線	9.5	560	0	285	無		2
	8		3・3・14	駅前・川口線	22	300	138	162	有	2	2
	9		3・4・15	田宿・中城線	16	510	0	510	無		2
	10		3・4・16	土浦駅西通り線	16	750	130	620	有	2	2
	11		3・4・17	穴塚・大岩田線	20	5,650	2,241	3,409	有	2	4
	12		3・3・21	荒川沖駅前西通り線	26	360	286	74	無		4
	13		3・3・23	下坂田線	18	480	0	480	有	2	2
	14		3・4・31	下高津・桜町線	16	650	0	650	無		2
	15		3・4・32	中央・立田線	18	850	0	850	有	2	2
	16		3・2・42	牛久・土浦線(阿見学園線以北)	30	2,730	0	2,730	無		4
	17		3・4・43	常名・虫掛線(県道小野土浦線と重なる区間)	16	933	0	933	有	2	2
	18		3・5・46	真鍋・並木線	12	2,500	0	2,500	有	2	2
	19		3・5・53	小松・大岩田線	13	1,230	587	643	有	2	2
	20		3・3・58	土浦・千代田線	27	1,000	0	1,000	無		4
	21		3・4・59	中貫・下稲吉線	16	160	0	160	有	2	2
			合計	(合計44路線)		102,720	24,336	44,215			
■ 構想路線(平成17年度調査で検討した構想路線)											
		路線名等	備考			未整備延長(m) (図面より計測)	現道の状況		想定車線数 (整備後の車線数の想定)		
検討対象 路線	22	(仮称)朝日トンネル	旧新治村と旧八郷町を結ぶ広域幹線道路			1,700	無		2		
	23	3.4.10 真鍋神林線(4車線拡幅)	整備済区間の4車線化			1,500	有		2		
(つづき)	24	3.4.10 真鍋神林線(延伸)	つくば市方面への延伸			6,000	無		4		
	25	3.3.11 荒川沖木田余線(4車線拡幅)	現2車線区間の4車線化			2,600	有		2		
	26	3.3.11 荒川沖木田余線(延伸)	神立駅方面への延伸			4,100	無		4		
	27	3.4.23 下坂田線(延伸)	南側への延伸			1,600	無		2		
	28	3.4.40 今泉大畑線(延伸)	国道125号(3.3.6土浦新治線)までの延伸			400	無		2		
	29	(仮称)神立駅前東通り線	神立駅(東側)の停車場線			600	無		2		
	30	(仮称)神立稲吉線	3.4.8真鍋神立線の北側への延伸			200	無		2		
	31	(仮称)乙戸荒川沖線	乙戸地区内の道路の延伸			2,700	無		2		

注: 検討対象路線番号は、図面に掲載する番号と対応している

2 - 2 優先整備路線の評価

(1) 優先整備路線の設定方法

- ・優先整備路線は、以下の2つの評価をもとに設定する。
 - 土浦市の総合交通体系の目標に沿った評価
 - 評価指標・評価基準による評価
- ・「土浦市の総合交通体系の目標に沿った評価」は、平成17年度調査で設定した5つの目標のうち、道路網の整備として重視すべき目標と、その目標に資する路線を設定する。
- ・一方、「評価指標・評価基準による評価」では、目標に即して評価指標・評価基準を設けて、それに基づき評価を行う。
- ・双方の評価により優先性が高いと確認された路線について、整備効果のチェックを行い、優先整備路線として設定する。

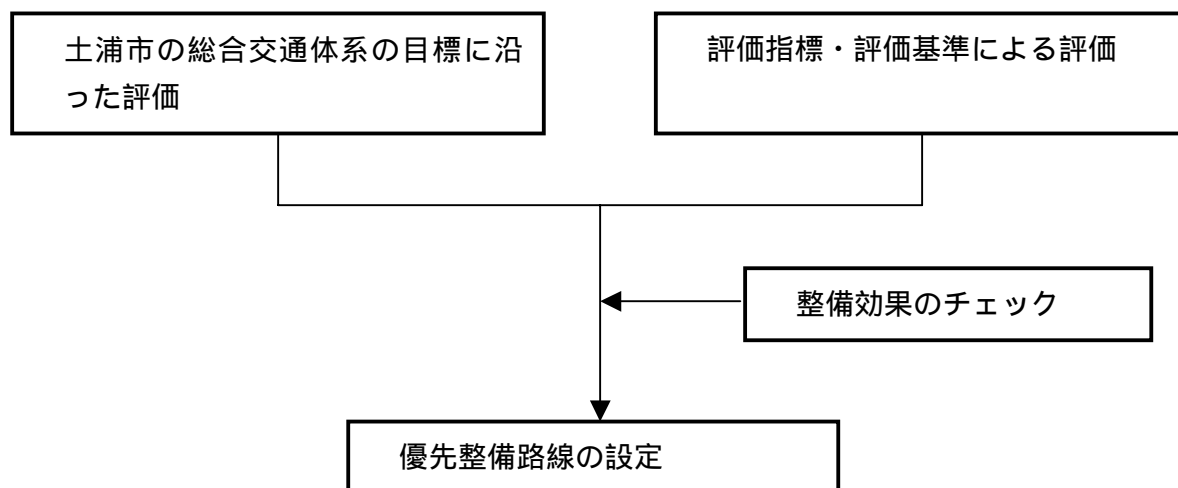


図 優先整備路線の設定方法

(2) 土浦市の総合交通体系の目標に沿った評価

- ・平成 17 年度調査で設定した目標は下図に示すものである。
- ・5つの目標のうち、目標 5 は直接的に路線の設定につながるものではない。目標 2 及び 3 の目標を達成するための道路整備としては、交差点や区間などの部分的な改良により対応が可能と考えられる。
- ・都市計画道路の整備を図る上では、ネットワークとしての道路網を構築し、土浦市のまちづくりに資することも重視し、目標 1 及び目標 4 に資する路線を優先整備路線として評価する。

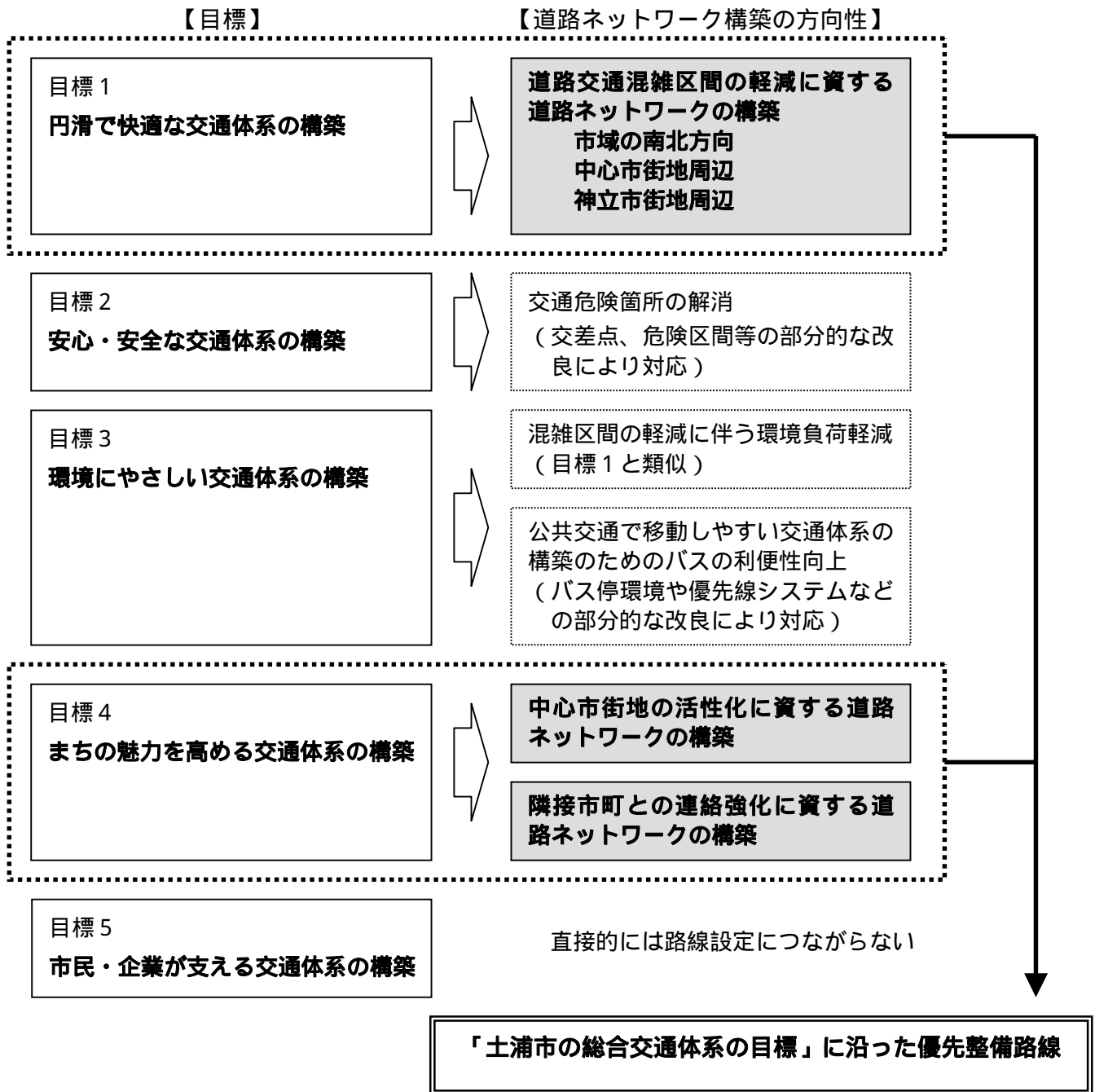


図 土浦市の総合交通体系の目標に沿った優先整備路線の設定

(3) 評価指標・評価基準による評価

- ・評価指標・評価基準を設定し、優先性の高さを評価する。

評価指標

- ・下表に示す評価指標について評価基準を設定し、評価を行う。
- ・評価項目ごとに1点を加算して合計点で評価を行う。
- ・評価結果は、次ページのとおりである。

表 優先整備路線の評価指標

評価指標	評価項目・基準
円滑で快適な交通体系の構築	1) 将来交通量 ・一定の将来交通量が見込まれることを評価
	2) 周辺の混雑区間の緩和 ・現況の混雑区間の緩和効果を評価
安心・安全な交通体系の構築	1) 交通危険箇所の解消 ・交通危険箇所の解消効果を評価
	2) 市街地内の交通安全性の向上 ・市街地内の通過交通 ²⁻¹ の軽減による交通安全性の向上効果を評価
環境にやさしい交通体系の構築	1) CO ₂ 排出量の軽減 ・CO ₂ 排出量の軽減効果を評価
	2) バスの利便性向上 ・バスの利便性向上の効果を評価
	3) 鉄道駅の利便性向上 ・鉄道駅周辺の空間整備による利便性向上効果を評価
まちの魅力を高める交通体系の構築	1) 中心市街地の活性化 ・中心市街地の活性化に資する路線を評価
	2) 隣接市町との連絡強化 ・隣接市町との連携強化に資する路線を評価
	3) 市内拠点間の連絡強化 ・市内の拠点間の連絡強化に資する路線を評価
	4) 観光拠点へのアクセス性強化 ・市内観光拠点へのアクセス性強化に資する路線を評価

評価結果

- ・先に整理した「土浦市の総合交通体系の目標に沿った評価」で設定した優先整備路線はAランクに評価されるものが多い。または、Bランクに位置づけられている。
- ・そのうちBランクと評価された路線は、概ね隣接市町と接続する路線である。土浦市のまちづくり等の観点から評価指標の設定を行ったため、それらの路線の評価点が若干低くなつたと考えられる。

表 評価指標・評価基準による評価結果

ランク	評価点	番号	路線	路線数	未整備区間延長 合計(m)
A	6～7点	1 6 8 11 15 16 25	神立停車場線 真鍋・神立線 駅前川口線 宍塚・大岩田線 中央・立田線 牛久・土浦線(阿見学園線以北) 荒川沖・木田余線(4車線拡幅)	7	14,841
B	3～5点	3 4 5 10 12 13 14 18 20 21 22 23 24 26 27 29 30	木田余・神立線(中貫・白鳥線以北) 中貫・神立線 中高津・中貫線 土浦駅西通り線 荒川沖駅前西通り線 下坂田線 下高津・桜町線 真鍋・並木線 土浦・千代田線 中貫・下稻吉線 (仮称)朝日トンネル 真鍋・神林線(4車線拡幅) 真鍋・神林線(延伸) 荒川沖・木田余線(延伸) 下坂田線(延伸) (仮称)神立駅前東通り線 (仮称)神立・稻吉線	17	29,964
C	1～2点	2 7 9 17 19 28 31	中貫・白鳥線 駅前・東崎線 田宿・中城線 常名・虫掛線(県道小野土浦線と重なる区間) 小松・大岩田線 今泉・大畑線(延伸) (仮称)乙戸・荒川沖線	7	17,810
合計				31	62,615

注：太字は、土浦市の総合交通体系の目標に沿った優先整備路線の評価による優先整備路線の候補

2 - 3 優先整備路線

(1) 優先整備路線の設定

- ・「土浦市の総合交通体系の目標に沿った評価」において優先性が高いと評価された路線で、かつ「評価指標・評価基準による評価」でAランクとなった路線を優先整備路線として設定する。

表 優先整備路線

番号	路線名	種別	未整備区間延長合計
1	神立停車場線（新規整備）	都市計画道路の未整備路線	約 14.8km
6	真鍋・神立線（現道拡幅、1部新規あり）		
8	駅前川口線（現道拡幅）		
11	宍塚・大岩田線（現道拡幅、1部新規あり）		
15	中央・立田線（現道拡幅）		
16	牛久・土浦線（阿見学園線以北）（新規整備）		
25	荒川沖・木田余線（現道2車 4車線拡幅）	構想路線	約 5.8km
32	国道6号線2車線部分の4車線整備の要請	広域幹線道路	

(2) 国道6号バイパスの4車線供用化の推進

- ・国道6号バイパス（阿見学園線～土浦・千代田線の区間）は、現在、暫定2車線で供用されている。
- ・円滑で快適な交通体系の構築を図るため、早期に4車線供用化を推進する。

(3) 隣接市町等との調整により整備を推進する路線

- ・「土浦市の総合交通体系の目標に沿った評価」において優先性が高いと評価された路線で、「評価指標・評価基準による評価」でBランクとなった路線がある。
- ・これらの路線は、隣接市町等と連絡する広域的な路線である。現在、隣接市町での接続する路線が未整備である等、土浦市内の区間だけを整備しても整備効果が得られない路線が多い。
- ・土浦市では優先整備路線の早期整備を推進していくが、広域的な観点からの必要性が高まり、隣接市町や県、国との調整により隣接市町の接続路線を含めた整備の具体化が進む場合には、土浦市においてもこれらの路線の整備を推進することとする。

表 隣接市町等との調整により整備を推進する路線

番号	路線名	種別	未整備区間延長合計（m）
20	土浦・千代田線	都市計画道路の未整備路線	12,800
22	（仮称）朝日トンネル	構想路線	
24	真鍋・神林線（延伸）		
26	荒川沖・木田余線（延伸）		

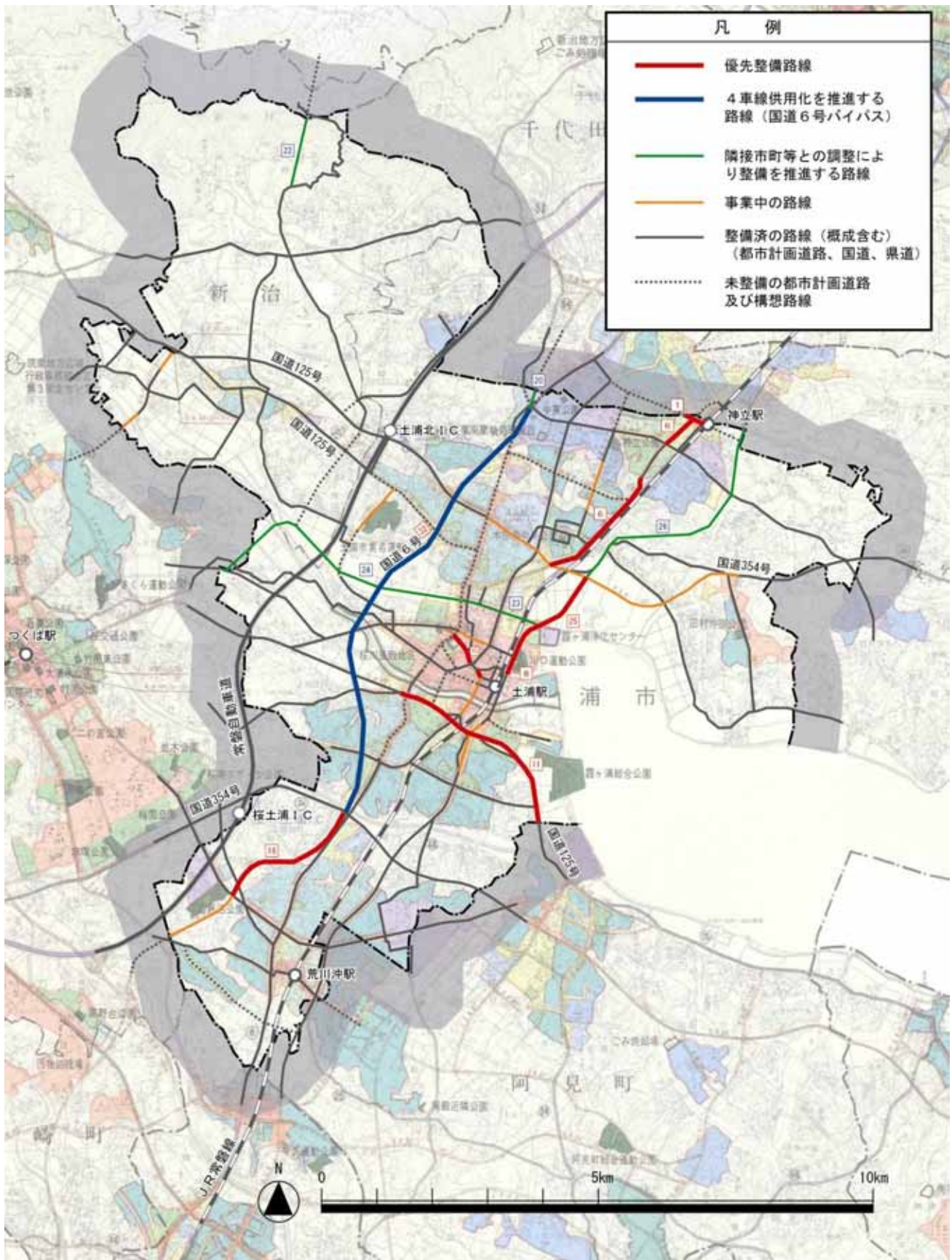


図 優先整備路線

2 - 4 優先整備路線の整備効果

- ・優先整備路線の整備と国道6号バイパスの4車線供用化により、土浦駅から亀城公園につながる中心市街地のシンボルロード²⁻²、中心市街地の環状道路網、神立市街地の混雑軽減に資する道路網、市内拠点間や隣接市町との連絡を図る道路網など、骨格的な道路ネットワークが形成される。



図 優先整備路線等の整備による道路網の構築

3 - 1 道路整備推進の考え方

- ・先の検討において、土浦市の総合交通体系の目標のうち、「目標1：円滑で快適な交通体系の構築」と「目標4：まちの魅力を高める交通体系の構築」を重視し、優先整備路線を設定した。今後、この優先整備路線の整備にあたって留意すべき事項を検討する。
- ・あわせて、残りの目標である「目標2：安心・安全な交通体系の構築」に資する危険箇所の改良や、「目標3：環境にやさしい交通体系の構築」に資するバスの走行環境の改善など、既存道路の改良に関して留意すべき事項も検討する。
- ・さらに、道路は自動車の移動のための空間だけではなく、歩行者・自転車のための空間としても利用させることから、歩行者・自転車空間の整備方策についても検討する。

3 - 2 優先整備路線の整備方策

(1) 優先整備路線の整備にあたって留意すべき事項

市街地との一体的な整備

- ・優先整備路線の多くは、市街地内の区間を多く含む。そのため沿道に建物が立地しており、優先整備路線の整備にあたっては、沿道市街地と一体的な整備が求められる。
- ・特に、駅前川口線、中央・立田線は、土浦駅から亀城公園に繋がる路線であり、中心市街地のメインストリートとなっており、沿道に建物が集積していることから商店街の更新を見据えて沿道市街地と一体的な整備方策を検討する必要がある。
- ・また、荒川沖・木田余線の4車線拡幅区間は、既に土地区画整理事業と一体的に、2車線で整備を完了している区間があることから、沿道地権者等の意向を十分に踏まえて整備方策の検討を行う。

都市計画の変更

- ・荒川沖・木田余線の4車線拡幅の区間は、現道が既に2車線の都市計画道路として整備が完了している区間である。そのため、4車線拡幅にあたっては都市計画の変更が必要となる。
- ・また、穴塚・大岩田線は幅員20mで都市計画決定されている。しかし、現在において幅員20mで4車線の道路を整備することは、道路構造令の基準に照らし合わせると困難であり、整備を行うためには都市計画の変更の検討を行う。

沿道環境への配慮

- ・優先整備路線の整備にあたっては、周辺市街地の交通環境への観点から騒音等への配慮、市街地内への通過交通の流入対策や市街地からのアクセス性の確保に重視した整備を推進する。

優先整備路線以外の構想路線の扱い

- ・近年、新規の都市計画道路については事業化の時期等が明確になった時点で都市画決定を行うことが一般的である。従って、都市計画決定を行っていない構想路線で、かつ優先整備路線に設定されない路線については、当面は都市計画決定は行わないこととする。

3 - 3 既存道路の改良に関する方策

交通危険箇所の改良

- ・平成 17 年度調査では、市内の交通危険箇所を整理している。
- ・これらの交差点や区間については、優先整備路線の整備とは別に改良していく必要がある。
- ・個々の箇所についての交差点改良や部分的な歩道の設置等を検討していく。

バスの走行環境の改善

- ・公共交通、特にバスの強化が課題となっており、道路整備においても対応していく必要がある。
- ・バス停留所ではバスベイ³⁻¹を設置してバスや自動車の走行性向上を図るほか、バスの専用・優先レーン³⁻²等の設置などについて検討する。

3 - 4 歩行者・自転車空間の整備方策

優先整備路線での歩行者・自転車空間の確保

- ・優先整備路線など今後整備が図られる路線では、適切な歩行者・自転車空間を確保する。特に、自転車の交通量が見込まれる区間においては、自転車レーン等の設置を検討する。

既存道路での歩行者・自転車空間の確保

- ・中心市街地や交通安全対策の必要な地区・区間といった歩行者や自転車を重視すべき地区においては、拡幅整備を行わない場合においても既存の道路幅員の中で歩行者・自転車空間を積極的に確保する。
- ・中心市街地などの狭隘道路で、かつ歩行者が集中するような区間においては、必要に応じて一方通行規制などを適用し車道を狭め、歩道の確保方策について検討する。

バリアフリー³⁻³化の推進

- ・優先整備路線の整備に伴い歩道や自転車道等を整備するにあたっては、視覚障害者誘導用ブロックの設置や、適正な段差・勾配での整備、障害物の撤去などのバリアフリー化を推進する。
- ・鉄道駅から不特定多数の高齢者や障害者等が訪れる施設、商店街などの移動経路を重視し、バリアフリー化された歩行者ネットワークを構築する。
- ・また、既存の道路においても可能な限り同様のバリアフリー化を推進する。

住宅地内の区画道路等での歩行者・自転車対策

- ・住宅地内の区画道路等においては、歩行者優先の道路として機能するように、幹線道路からの通過交通の流入を制限する工夫や、ハンプ³⁻⁴等の設置による自動車の速度低減などの工夫を行う。

公共交通の強化方策の検討

4 - 1 公共交通の強化方策の検討

- ・平成 17 年度調査結果をもとに公共交通の強化方策を整理すると、以下のような施策が挙げられる。

(1) バスの強化方策

バス路線・運行情報案内の充実

- ・大型の路線案内図の設置やバス路線マップの作成・配布、わかりやすい系統体系の構築とカラーリング等による区分など、だれもが分かりやすいバス路線案内を行うことを推進する。
- ・来街者のだれもが、街中の散策や周辺観光施設等へのアクセスにバス利用がしやすいバス路線案内情報を充実させる。
- ・また、インターネットや携帯電話でバスの運行情報を簡単に入手できるシステムを推進する。

キララちゃんバスの運行継続

- ・現在、試験的に運行を行っているキララちゃんバスについて、利用状況を踏まえて試験期間後、運行を継続する。また、機能拡充を検討する。

商業者等の協力による利便性強化方策

- ・現在、まちづくり活性化バスである“キララちゃんバス”を利用して中心市街地に来訪した買物客に対しては、買物額に応じて地域通貨を配布するサービスが行われている。この地域通貨でキララちゃんに乗車することもできる。
- ・このような取り組みをキララちゃんバスだけに留まらず、シャトルバスシステム⁴⁻¹や他の路線バスへ広げることを推進する。

運賃の工夫

- ・複数交通機関や複数のバス路線の乗換に関して乗換割引を適用することを推進する。また、料金の一元化による利用しやすいICカード⁴⁻²等を活用した運賃徴収システムの導入を推進する。

バス専用道・専用レーン等の設置

- ・4車線道路や土浦駅周辺の高架道路などで、バスの運行本数が多く、かつ渋滞によりバスの定時性が低下している区間について、バス専用道や専用レーンの設置を推進する。
- ・また、交差点部においては、バスの優先信号⁴⁻³等の設置を推進する。

土浦駅のバスターミナルの機能強化

- ・土浦駅のバスターミナルでは、バス乗り場の案内図が設置されていないなどから、分かりにくい状況となっている。
- ・利用者の観点から、土浦駅のバスターミナルの機能強化を推進する。

バス車両の有効活用

- ・近年、バス事業の経営は厳しい状況にある。
- ・運行経費の軽減を目指し、例えば市の所有するバスや学校・企業等の所有するバスへ一般利用者を乗車させることや、空いている時間に活用して路線バスに活用するなどの工夫を推進する。

既存のバス路線の有効活用

- ・現在、土浦駅からつくば駅を經由して大宮駅に向かう高速バスが運行されている。この路線では土浦駅で乗車しつくば駅で降車することはできない。
- ・シャトルバスシステムの検討では、土浦駅とつくば駅を結ぶバス路線の強化の必要性が挙げられたが、今後、このような路線を活用して土浦駅とつくば駅間のバスのサービス水準を高める工夫を推進する。

(2) 鉄道の強化方策

乗換利便性の向上

- ・鉄道駅において、バスとの乗換利便性の向上を図ることを推進する。
- ・具体的には、運行ダイヤの連携やバスと鉄道の運賃の一体化などが考えられる。
- ・また、パークアンドライド⁴⁻⁴やキスアンドライド⁴⁻⁵などの自動車と鉄道の連携を推進する。

J R 常磐線の機能強化

- ・土浦市において、公共交通体系の主軸になるのはJ R 常磐線である。
- ・そのため、市域内及び市域外との移動利便性を向上させるため、J R 常磐線の東京駅乗り入れや貨物線を活用した池袋駅方面への乗り入れを推進する。
- ・また主要な乗換駅となる日暮里駅等での他路線への乗換利便性の強化、及びさらなる運行頻度の向上など、サービスの向上などを推進する。

(3) 関連施策

駅周辺の交通環境整備

- ・公共交通の利用しやすい環境づくりの観点からも駅、駅前広場、周辺の道路については、快適な歩行者空間の整備を推進する。
- ・鉄道やバスの車両、駅やバス停のバリアフリー化とともに、駅や駅アクセス道路についてバリアフリー化を推進する。

デマンド型乗合タクシー「のりあいタクシー土浦」の推進

- ・市内では、土浦市タクシー協同組合が主体となり、デマンド型⁴⁻⁶のりあいタクシーの試験運行が始まった。
- ・この事業は、高齢者にとって有効なものであることから、試験運行から本格運行への移行を推進するとともに、機能拡充を推進する。

4 - 2 シャトルバスシステムの実現化の検討

(1) シャトルバスシステムの位置づけ

シャトルバスシステムは、平成 16 年度に実施された土浦・つくば間公共交通連携方策検討調査の中で提案された施策であり、以下のような位置づけをされている。

県南地域の一体的な地域づくりを推進するためのパイロットプロジェクト 4-7

- ・広域的な観点から県南地域の地域づくりを考慮すると、JR常磐線沿線地域とTX沿線地域を東西に連絡することが求められる。また、東京や千葉県東葛地域等との広域的な地域間競争に対応するためには、土浦市とつくば市が一体となり地域の中心拠点として機能強化を図ることが求められる。
- ・そのような地域づくりを推進する上でのパイロットプロジェクトとして、土浦駅とつくば駅を結ぶ公共交通機関が必要であり、その具体的方策としてシャトルバスシステムが有効である。

鉄道とバスの双方のメリットを活かす新しい公共交通

- ・バスの特徴である敷設線路に制約を受けない柔軟性や導入コストの低さを活かしつつ、鉄道等の走行性や定時性の高さに近づける方策を行うことにより、これまでのバスのイメージを一新する新しい公共交通機関としてシャトルバスシステムを構築する。

(2) シャトルバスシステムの実現化に関する課題

- ・平成 16 年度に「土浦・つくば間公共交通連携方策検討調査」を実施し、土浦市とつくば市の連携のまちづくりの観点から、シャトルバスシステムを提案し、具体的な計画を固めた。しかし、以下のような課題があり実現に至っていない。

施策の効果（土浦・つくば間の連携効果、利用者数等）の予想がつきにくい

- ・シャトルバスシステムは、現在運行が行われている土浦駅とつくば駅間の急行バスをグレードアップさせたものである。
- ・必要性の高さは認識されたが、実際に土浦とつくば間の連携に関する効果や、利用者数等に係わる効果の予想がつきにくい状況である。

ソフト・ハードの施策の組合せで、全てを実現するためには期間を要する

- ・シャトルバスシステムは、PRや運賃体系の工夫などのソフト施策とともに、道路の改良などのハード施策も組み合わせたものである。また、小さな投資でできる施策や大きな投資が必要な施策がある。
- ・そのため、短期に実施できる施策から、長期間を要する施策があり、全てを実現するためには期間を要する。

(3) シャトルバスシステムの実現化の方針

- ・課題を踏まえて、以下のとおりシャトルバスシステムの実現化の方針を設定する。

試験的に実施して効果を把握する

- ・実施効果の予想が難しい状況で恒久的にシャトルバスシステムを実施することはリスクがある。
- ・そのため、まずは試験的に施策を実施し、その効果を把握した上で本格的な導入の是非を検討する。

できることから（ソフト施策中心）実施する

- ・期間的、費用的に可能な範囲で、ソフト施策中心から順次実施し、効果を見極めつつ期間や費用を必要とするハード施策を実施する段階的な取組みを行う。

多様な関係主体の参画により実施する

- ・シャトルバスシステムは、多様な主体（自治体、バス事業者、交通管理者、商業者、企業、市民）が実施する施策の組合せにより成り立つものである。
- ・段階的な導入を行う上でも、初期からこれらの各主体が参画することによりシャトルバスシステムを実現する。

(4) 実現化方策

社会実験としての実施

- ・社会実験として一定期間、シャトルバスシステムの実施を行い、利用者数や利用者の意向などの効果を把握する。費用等を勘案して、例えば土曜日・日曜日に限定して実施するなどの工夫が考えられる。
- ・また、国等の社会実験に係わる助成制度などを活用して実施することが考えられる。
（国土交通省（バス利用促進等総合対策事業）では、シャトルバス等の実証実験・実証運行事業について、補助（補助率 1 / 2、年間補助限度額 1000 万円、補助期間 2 年間以内）を行っている。
- ・社会実験としての実施を経て、本格実施の是非を検討する。

段階的な実施プログラム

・シャトルバスシステムの実施について、下図のような段階的な実施が考えられる。

第1ステップ（社会実験）

自治体	利用促進に関するPR バス事業者等への支援（助成制度等を活用した支援）
バス事業者	シャトルバスの運行 シンボル性の高いデザインの導入 バリアフリー化された車両の導入 ICカード等を活用した運賃徴収システムの高度化
交通管理者	路線となる道路での交通管理
商業者	商業者の協力による運賃の工夫（地域通貨の活用：キララちゃんと同様）
企業	企業による従業員等への利用促進
市民	シャトルバスの積極的な活用

シャトルバスの運行は既に急行バスという形で実施されている。また、バリアフリー化、環境対策などの車両の工夫や、ICカード等の導入については、バス事業者の努力により順次進められている。



第2ステップ（社会実験の効果を確認して実施すべき施策）

自治体	コミュニティバス（キララちゃん）との連携 バスターミナルの再編
バス事業者	中心市街地等での路線中間バス停の配置 鉄道との乗換を考慮したシャトルバスのダイヤ編成
交通管理者	バス専用レーン等の時間規制（高架道路、花室トンネル、土浦駅東・学園線）



第3ステップ（シャトルバスシステムが定着した時点で実施すべき施策（ハード施策中心））

自治体	土浦駅東・学園線の道路機能を代替する道路（真鍋神林線の延伸）の整備 高架道路を代替する鉄道横断道路の機能強化 バス停環境の整備
バス事業者	バスロケーションシステム ⁴⁻⁸ の導入 他の拠点地区へのシャトルバスの延伸 拠点地区（高津地区など）の育成状況を見て、路線変更及びバス停を配置 運行頻度の強化
交通管理者	高架道路のバス専用道化 花室トンネルのバス専用道化 公共交通優先システム（PTPS） ⁴⁻⁹ の導入 土浦学園線へのバス専用レーンの導入

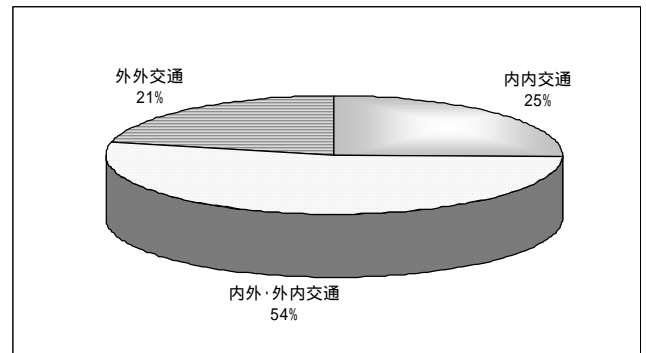
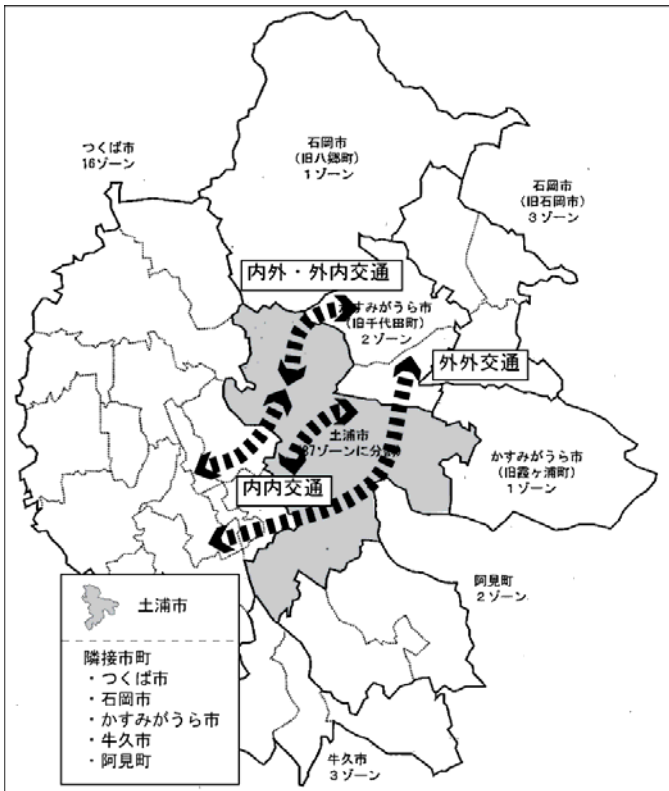
交通円滑化対策

5 - 1 交通円滑化のための具体的な対策

1 . 常磐自動車道への通過交通転換方策の検討

常磐自動車道と国道6号との役割分担

- ・ 道路交通体系から、大きな課題は長期的にも国道6号の混雑と想定できる。
- ・ 常磐自動車道は広域交通を分担するが、現状では国道6号でも一定の高速性が確保されているので、こちらを利用する傾向にある。
- ・ 通過交通、中でも広域通過交通が転換されれば、国道6号の交通円滑化が進むものと想定できる。
- ・ 国道6号の通過交通（外外交通約1万台）が転換された場合、混雑度は2.62 → 1.70に減少する。

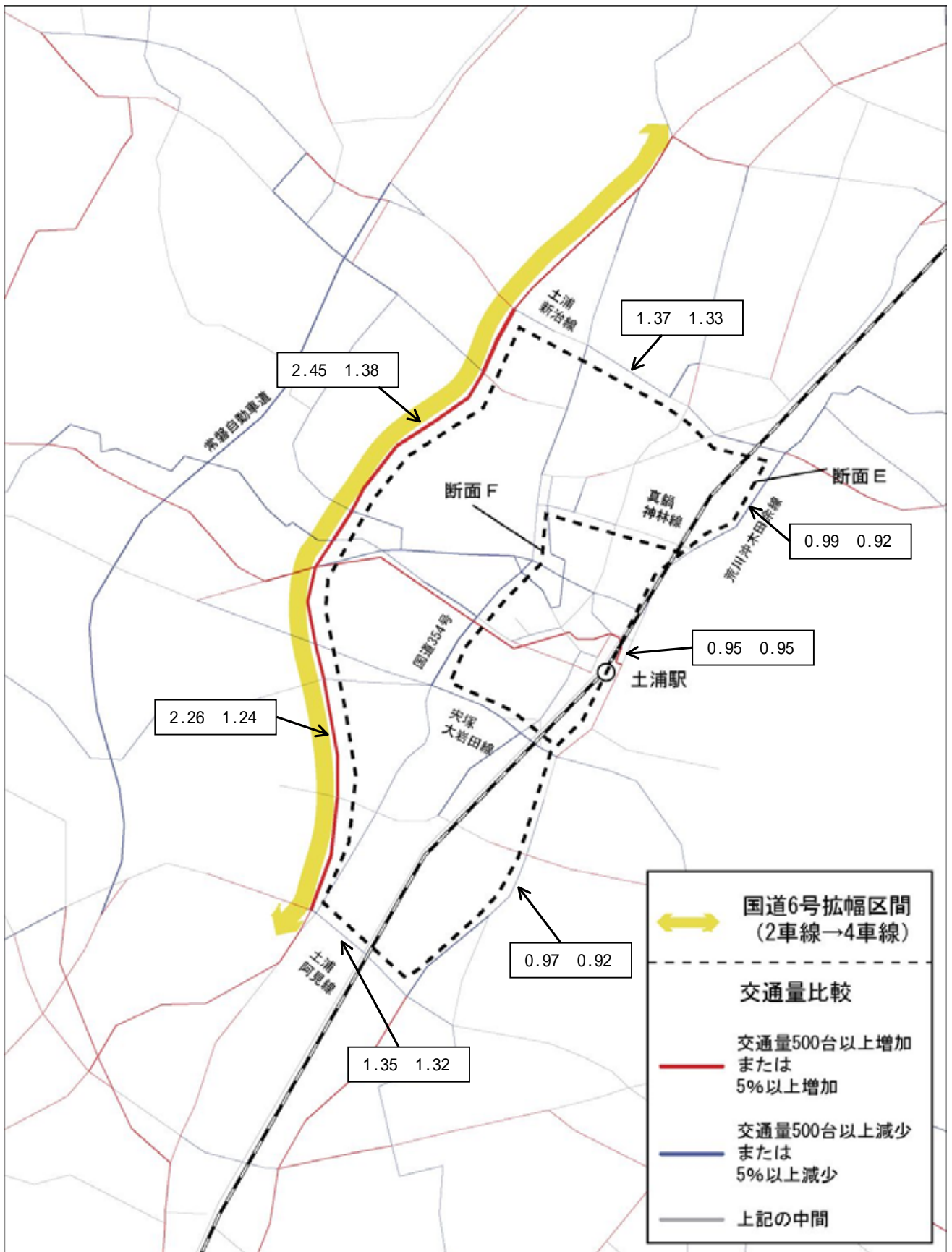


	土浦市	隣接市	その他	合計
土浦市	12,482	8,968	4,080	25,530
隣接市	8,787	4,210	1,431	14,428
その他	4,377	1,401	3,482	9,260
合計	25,646	14,579	8,993	49,218

外外交通 10,524 台

図 国道6号のOD内訳

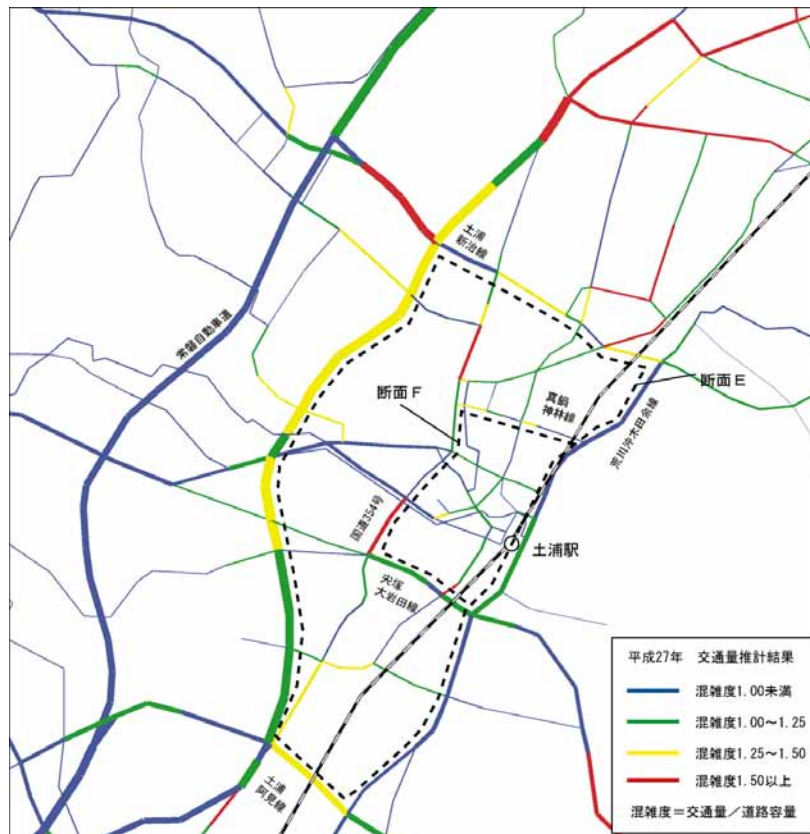
2. 国道6号の拡幅(2車線 4車線)



【平成27年ネット_国道6号2車線】



【平成27年ネット_国道6号4車線】



3 . 既存道路網の有効活用方策

(1) 課題交差点の改良の促進

- ・交通量予測の結果、将来とも交通の集中・混雑が予測される区間がある他、現状の渋滞状況(建設委員会の提言を参照) 交差点の構造等から、課題交差点を位置づけ検討を進める。
- ・問題となりやすい交差点について総合的な交差点改良を実施していく。必要に応じて、交差点の用地買収なども行い、部分的な道路改良も図る。
- ・現況の課題交差点の問題点を充分調査分析し改良案を検討する。

渋滞等考えられる問題点

信号現示の問題
右左折レーン長等の問題
交差点形状と交差点方向別交通量とのバランスの問題
交差点隣接施設の出入り口等による問題
交差点隣接の駐停車車両・バス停等の問題
横断歩行者等による問題

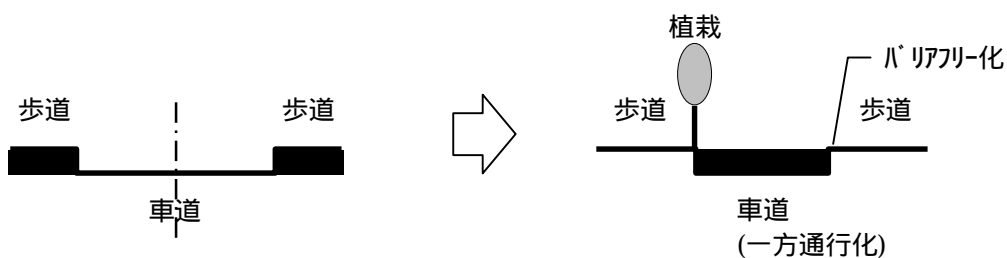
改良案等

右左折レーン長の検討
信号現示案の検討
バスベイ等の設置
交差点部のレーン構成検討

(2) 道路空間の有効利用の促進

- ・道路の拡幅整備は、長期的な対応とならざるを得ないが、既存道路の断面構成を交通規制と一体的に改良し、地域の交通ニーズに柔軟に伝えていく。
- ・都心部の道路では、このような改良で対応していくことが有効と考えられるが、迂回交通等も発生し課題も残る。

(整備例)



(3) 交通管理による円滑な交通流動の誘導

- ・路上駐車規制の強化によって、路上駐車に伴う交通被害は、大きく改善されつつある。
- ・既存道路の有効活用策として、交通規制・管理を適切に実施していくことも、有効な方策である。
- ・特に交通が輻輳する都心部においては、歩行者を優先する道路，車との共存を図る道路，交通流を円滑にする方向規制。速度規制などを組合せて交通管理策を導入していく。

5 - 2 公共交通利用の促進等（自動車交通と公共交通の役割分担のあり方）

1 . 過度な自動車利用の抑制と公共交通利用の促進

（1）過度な自動車利用の弊害

- ・土浦市の徒歩・自転車を除くトリップ⁵⁻¹のうち、自動車利用は43.5万T.E.、⁵⁻²公共交通利用は6.1万T.E.で、公共交通の利用率は約12%である。
- ・都市規模から評価して、軌道系の公共交通システムを導入することは現実的でなく、公共交通は既存鉄道とバスに頼らざるを得ない。
- ・自動車利用への依存は、以下のような課題があげられる。自動車交通と公共交通のバランスを取り、両者が持続可能な体系を確立していくことが求められる。

（過度な車依存の弊害）

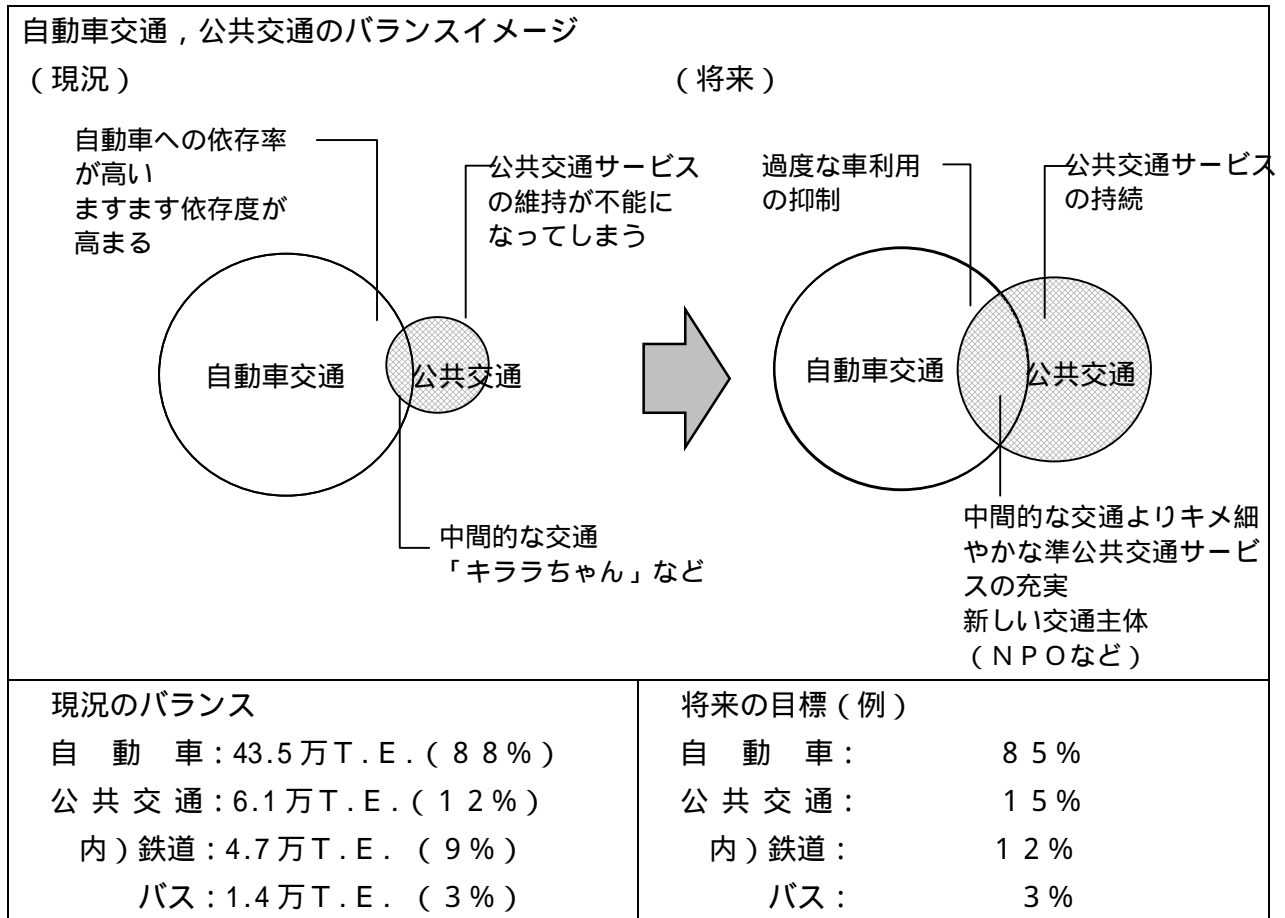
- 1 . 交通渋滞による経済の非効率化・環境問題
- 2 . 公共交通のサービス水準⁵⁻³の低下によるモビリティ⁵⁻⁴の低下
- 3 . 中心市街地の衰退
- 4 . 中心市街地の衰退による伝統・歴史・文化の希薄化

（2）なぜ公共交通の維持が必要か

- ・自動車の利便性は、極めて自由度が高い。
- ・一方、車を利用できない市民もあり、この比率は今後増加する傾向にある。
- ・市民が必要なときに交通サービスを受けられることは基本的な権利の一つである。
- ・過度な自動車利用の増加は、公共交通利用の減少、それによる公共交通サービス水準の低下という悪循環につながる恐れがある。
- ・地方都市では自動車交通が中心とならざるを得ないが、公共交通サービスの維持は、持続可能な都市の発展において不可欠な要素である。

(3) 自動車交通と公共交通のバランス

- ・公共交通サービス維持への市民の理解 (= 費用の負担) と、自動車、公共交通の分担を適正に誘導する必要がある。(鉄道はP T 32 年予測、バスは平成 10 年レベルに)



2. モビリティの質的变化に対応した公共交通サービスの保証

(1) 市民のモビリティの質的变化

- ・長期的に見ると人口減少社会に突入する。
- ・一方、土浦駅周辺でのマンション立地の進展や郊外の老化など、都市居住環境の変化もみられる。
- ・急速な高齢化により車を運転できない市民が増加する。
- ・モビリティの「量的拡大」に対応した交通政策から、市民のモビリティの「質的变化」に対応した政策への転換する必要がある。

【モビリティニーズの変化】



(2) 公共交通サービスとして提供する目標水準

- ・公共交通サービスを事業として提供するのは民間事業者であるが、行政は市民への基本的な行政サービスとして移動を保証していくことが役割である（交通権の確保）。
- ・鉄道及び路線バスを骨格とした公共交通と位置づけ、「キララちゃん」等その他の移動手段により移動サービスを補完する。

【土浦市の公共交通サービスの目標（案）】

自動車を利用できない人には、公的な交通サービスを提供（公共・公益施設へのアクセス確保）

バス停 300m圏、鉄道駅 2 km 圏人口カバー率 90%

【土浦市における現況の公共交通カバー率（カバーできる人口）】

- ・バス停 300m圏、鉄道駅 1km 圏人口での公共交通カバー率 : 81%
- ・バス停 300m圏、鉄道駅 2km 圏人口での公共交通カバー率 : 87%
- ・バス停 300m圏、鉄道駅 2km 圏、のりあいタクシー土浦によるカバー率 : 92%

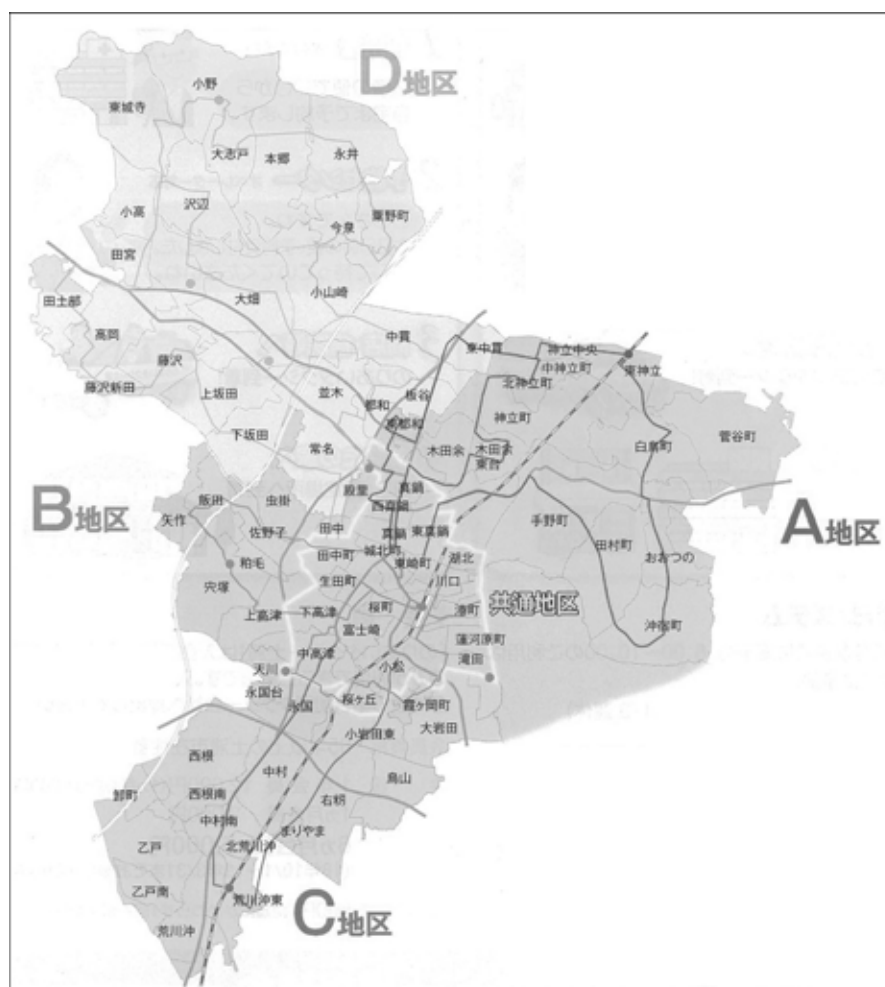


図 のりあいタクシー土浦路線

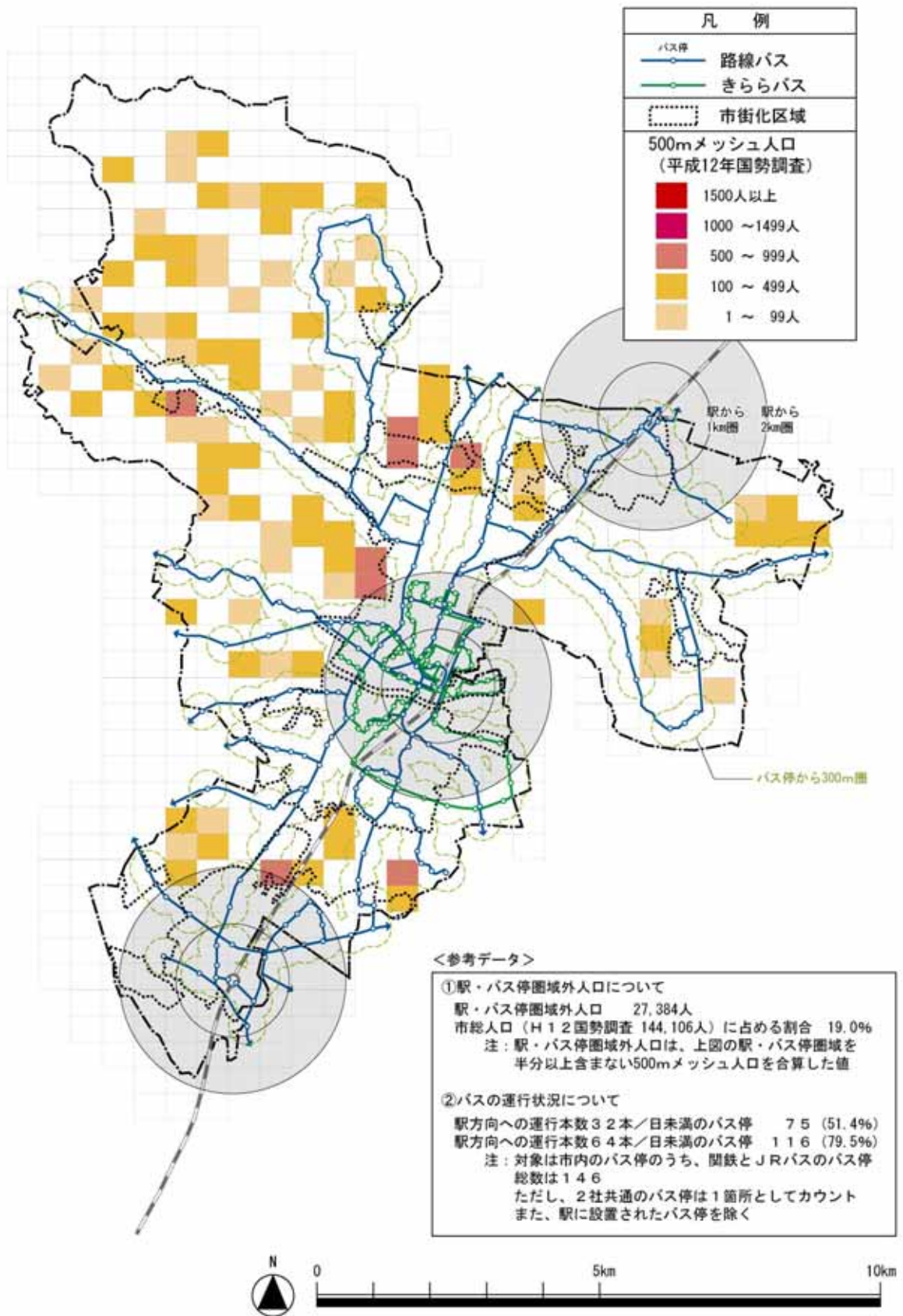


図 公共交通不便地域

3 . 公共交通の利用促進策

(1) 鉄道駅の交通結節機能の強化 (土浦駅・神立駅・荒川沖駅)

- ・ 鉄道駅は、広域交通、各交通モードとの連携など、交通円滑化の拠点である。
- ・ 一方、鉄道 (平面) によってまちが分断される問題もある。
- ・ 駅アクセス道路の整備・強化が課題である。(現状は自由通路のみ。今後神立駅は橋上駅)
- ・ 東口・西口における駅広の機能分担を再検討し、歩行者・自転車動線の強化策、サイン等による利用案内の強化、街の玄関に相応しいデザインなどの改善を行う。

(2) バス利用の促進策など

バス優先・専用レーンの検討

- ・ 「バス路線網の維持」と「運行頻度の向上」による公共交通サービスの維持発展を図ることが基本的な方針である。
- ・ 2 車線道路が多くバス優先・専用レーンの設置可能道路が限定されることから、バスの走行環境の確保も重要である。
- ・ 4 車線道路のバス路線となっている道路は、土浦駅周辺では 2 路線となっている。このうち、土浦駅東学園線はつくば方面へのバス運行本数が多くなっているが、川口田中線は少ない。

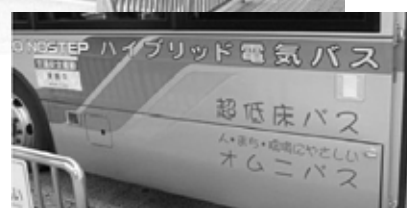
表 4 車線以上のバス路線の道路

No.	道路線名	導入可能区間	駅方向へのバス運行本数 (本/日)
1	土浦駅東学園線	つくば市～土浦駅西通り線まで	60～64
2	川口田中線	土浦駅東学園線～中央立田線まで	2

オムニバスタウン浜松 5-6

【オムニバスタウンの特徴】

- ・ 超低床ノンステップバス
- ・ 大型停留所名表示器
- ・ 新型運賃表示器
- ・ 情報発信機能
- ・ サイクル&バスライド 5-7
- ・ アイドリングストップバス



バス停での自転車駐輪場整備

- ・バス利用促進策の一つとして、バス停での自転車駐輪場の設置を促進する。
- ・バス停もシェルター付きにするなど、駐輪場と一体的にデザインして利用しやすいものにする。

「キララちゃんバス」の運行・路線網の拡充による公共交通の補完

- ・キララちゃんバスは活性化バスとして試験的な運行となっているが、恒常的な施策として位置づけ、支援する。
- ・地域のバス利用ニーズをきめ細かく吸い上げ、路線網の拡充を図る。
路線バスとの競合を避け、需要に応じたサービスの住み分けをする。

「のりあいタクシー」システムの普及

- ・公共交通需要が少なく、路線バス「キララちゃん」で公共交通サービスが出来ないエリアについては、「のりあいタクシー土浦」システムは有効。
- ・高齢者の自由な移動を保証するうえでも効果が大きい。
- ・行政もこのシステムを政策として位置づけ、支援を検討する。

「子育て支援タクシー」システムの検討

- ・女性への支援や子育て世代の支援のため、保育園等の送迎や緊急時等のサポートシステムについて検討する。

「カーシェアリング^{5.8}」システムの検討

- ・1台の車を複数の人たちで共同保有する会員制のシステムで、レンタカーより簡易的に且つ短時間利用に適したシステムである。
- ・駅からの公共交通の不便な地区等へのアクセス手段の確保により、自動車利用から鉄道利用への転換が期待できる

「カープール^{5.9}」システムの検討

- ・自家用車にご近所の高齢者や学生などを乗り合わせる、いわゆるコミュニティの助け合い公共交通サービスのシステムについて検討する。
- ・既に地域通貨「キララ」があるので、「キララ・ミニ」を発行するなどして、バス交通との連携を図ることも考えられる。

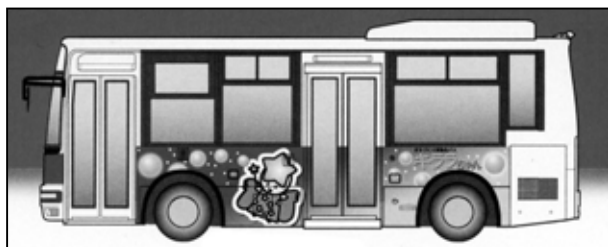
「高速バス」システムの検討

- ・高速バスは、他の輸送機関と比較して低廉な運賃、夜行便における時間の有効活用等のメリットに加え、ネットワークの整備や車両のグレードアップによるゆとりある座席空間の提供等により、近年増加傾向にある。
- ・また、都市間中距離輸送をになう300km未満の昼行系統が伸びており、一般の乗合バスと同様、通勤、買い物等、利用者の日常生活に必要な移動手段として定着しつつある。
- ・導入に向けては、駐車場の確保、需要予測、採算性の検討などが課題である。

図 土浦市の地域通貨とまちづくり活性化バス「キララちゃん」の連携事例

- ・地域通貨「キララ」は、まちづくり活性化バス「キララちゃん」の1人1回の運賃として利用することができます。
- ・「キララ」は、まちづくり活性化バス「キララちゃん」を利用し、協賛店舗等で1回1,000円以上の買い物をすると1枚もらえます。(車内で発行している当日乗車証明券を、協賛店舗等での買い物の際に交換できます。)

キララちゃんの車体イメージ



地域通貨「キララ」



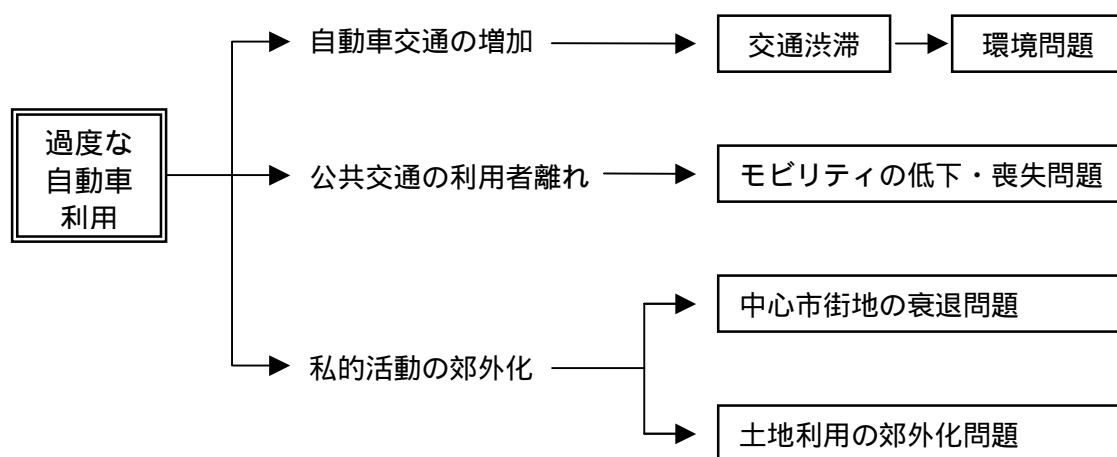
表 デマンド型乗合タクシー「のりあいタクシー土浦」の概要 資料：常陽新聞

実施主体	土浦市タクシー協同組合
施策概要	会員登録を行っている利用者は、乗車30分前までに電話で予約を行うことにより、自宅から目的地まで送迎してもらえる。
ルート	設定地区内(市内を4地区に区分)及び地区間の共通乗入区間
開始日	平成18年10月2日
運行日・時間	月曜日から金曜日の午前8時から午後5時まで
会費	1年会員：1万2千円 6か月会員：5千円 1か月会員：2千円
利用料金	1回5百円
会員資格	65歳以上の土浦市在住者
類似事例(県内)	東海村、石岡市、城里町(民間事業者が実施しているのは土浦市のみ)

4. モビリティ・マネジメント（MM）の総合的な展開

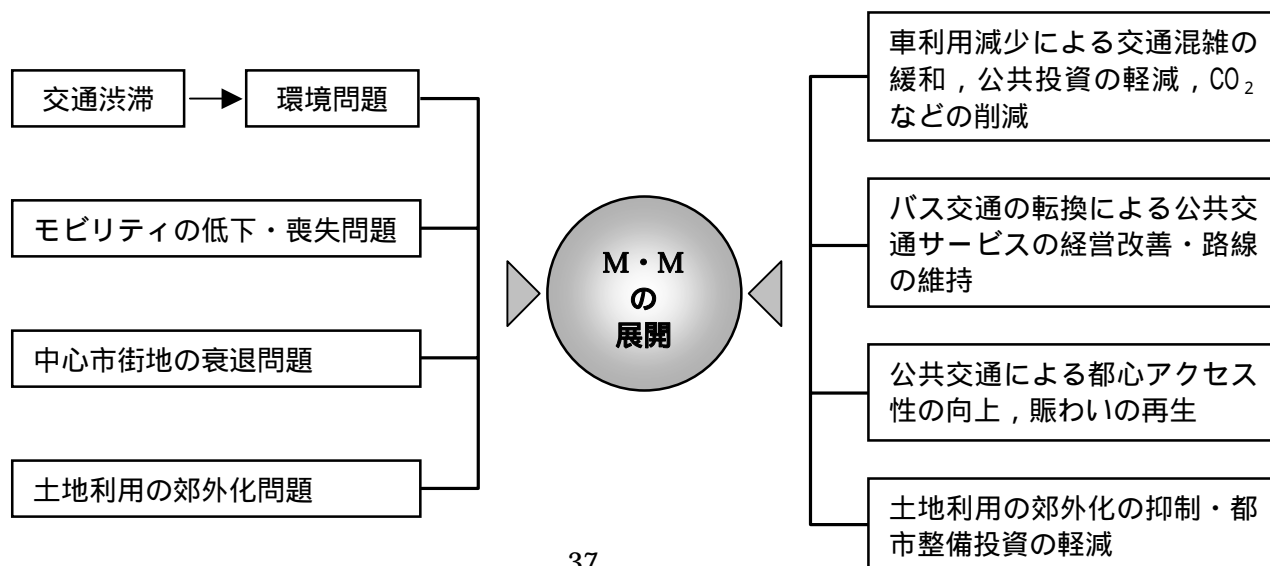
（1）モビリティ・マネジメントの考え方

- ・モビリティ・マネジメント（以下、MMと略）は「ひとり一人のモビリティ（移動）が社会にも個人にも望ましい方向に、自発的に変化することを促す。コミュニケーションを中心とした交通政策」である。
- ・過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向に転換を促す手法であり、いわば「かしこいクルマの使い方」を考え、自発的に交通行動が変わることを期待する施策である。
- ・M・Mは、「過度な自動車利用が引き起こす、道路・運輸・都市環境等の問題に、コミュニケーション・プログラムというソフトな手法で対応していくTDM手法の一つである。



（2）土浦市でのモビリティ・マネジメント展開の必要性

- ・大都市の交通輻輳地域ほど、深刻な交通問題を抱えている。また、鉄道等の公共交通網が充実していない土浦市において、MMを展開していく必要性を前項の問題点と市の交通分析結果との対応で整理すると、以下の効果が期待できる。

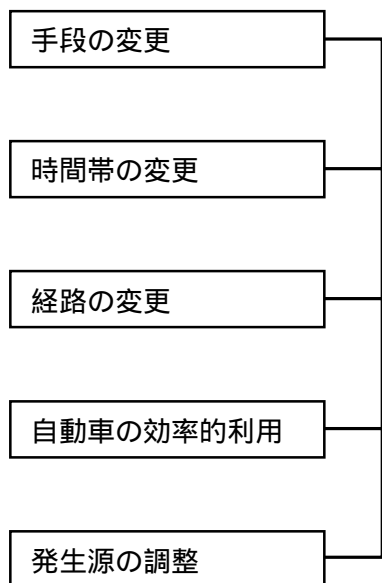


5 . 交通の I T 化方策

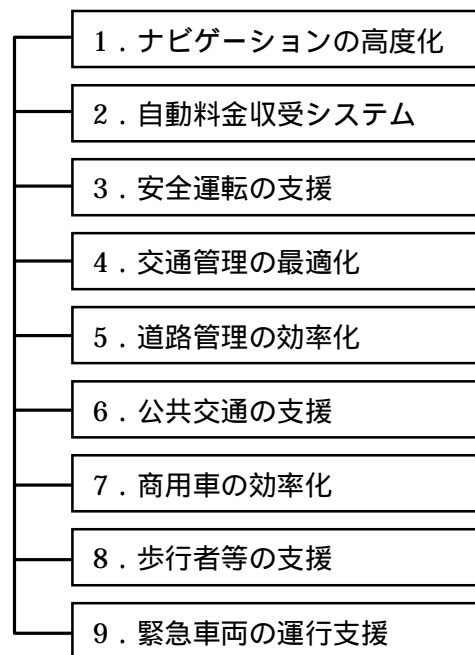
(1) 基本的な方針

- ・交通の I T 化は、日進月歩で進んでいる。
- ・ I T S 5-10 の導入は、 T D M 5-11 への取組みにも効果が期待できる。
- ・これらのシステムは、全国レベルで導入されるシステムと、既地的なシステムがある。

T D M の取組みの枠組み



I T S の開発分野



*** 土浦市に合う取組み**

(2) 具体的な I T 化方策

- ・地域 ITS は、交通事故、交通渋滞、歩行者の利便性、物流効率化、公共交通の利便性、障害者への配慮等、地域における日常的な問題点・課題に対応し、交通基盤の整備及び活用を支援するものであり、道路管理の効率化、道路交通情報の提供、交通施設等の共同利用、公共交通利用情報の提供等の取組みを行うものである。
- ・土浦市としては、特に公共交通の利用促進に効果の高いシステムの活用を検討する。

駅での乗り換え情報システム
公共交通運行情報案内システム
駅からまち案内情報システム
既存駐車場案内システムの活用

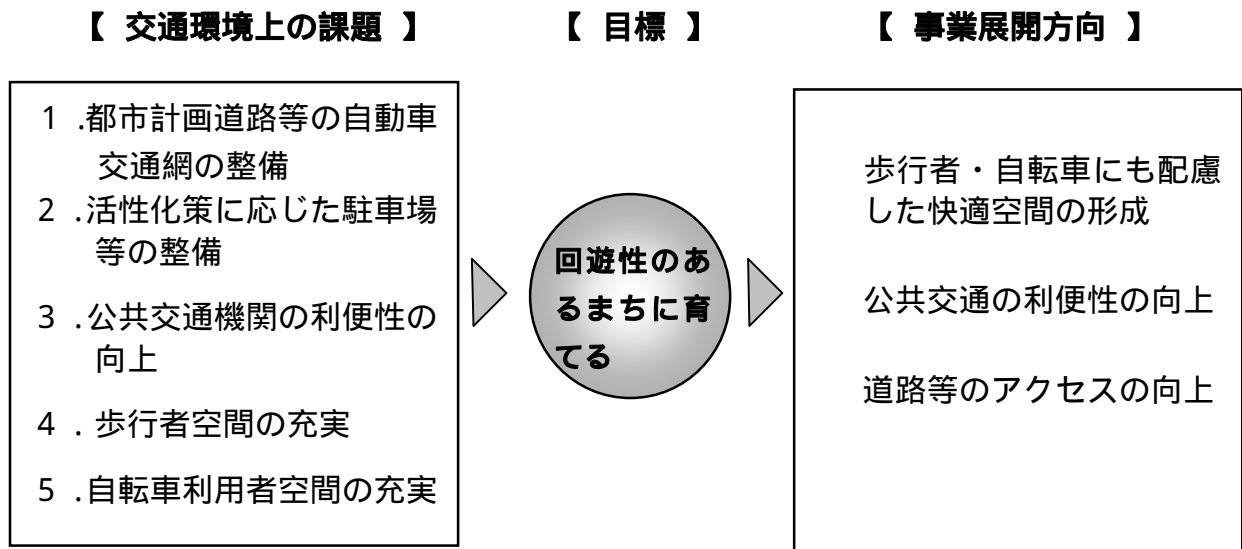
・ 中心市街地の交通計画

6 - 1 中心市街地の交通計画の方向性

1 . 中心市街地の区域

(1) 中心市街地活性化基本計画での交通施策

- ・ 土浦市の中心市街地活性化基本計画（以下、「中活計画」と略）では、商業・市街地整備施策を集中的に実施するために、図に示すように対象区域を西口側に絞り込んで設定している。
- ・ 中活計画においても、交通問題は主要なテーマの一つとして取り上げられ、以下のような体系で施策が組み立てられている。



(2) 中心市街地の区域

- ・ 中心市街地の活性化を図るうえでは、交通が重要な役割を担うことになる。
- ・ 以下の視点から対象区域を拡大してとらえ、中心市街地と位置づける。
 - 西口側と東口側の連携を強化するために、両地区を一体でとらえて交通体系を検討する。
 - 東口側のまちづくりの魅力を活性化に活用する。
 - 土浦の特徴である水辺空間を活性化に取り込むため、水上交通も積極的に取り入れる。

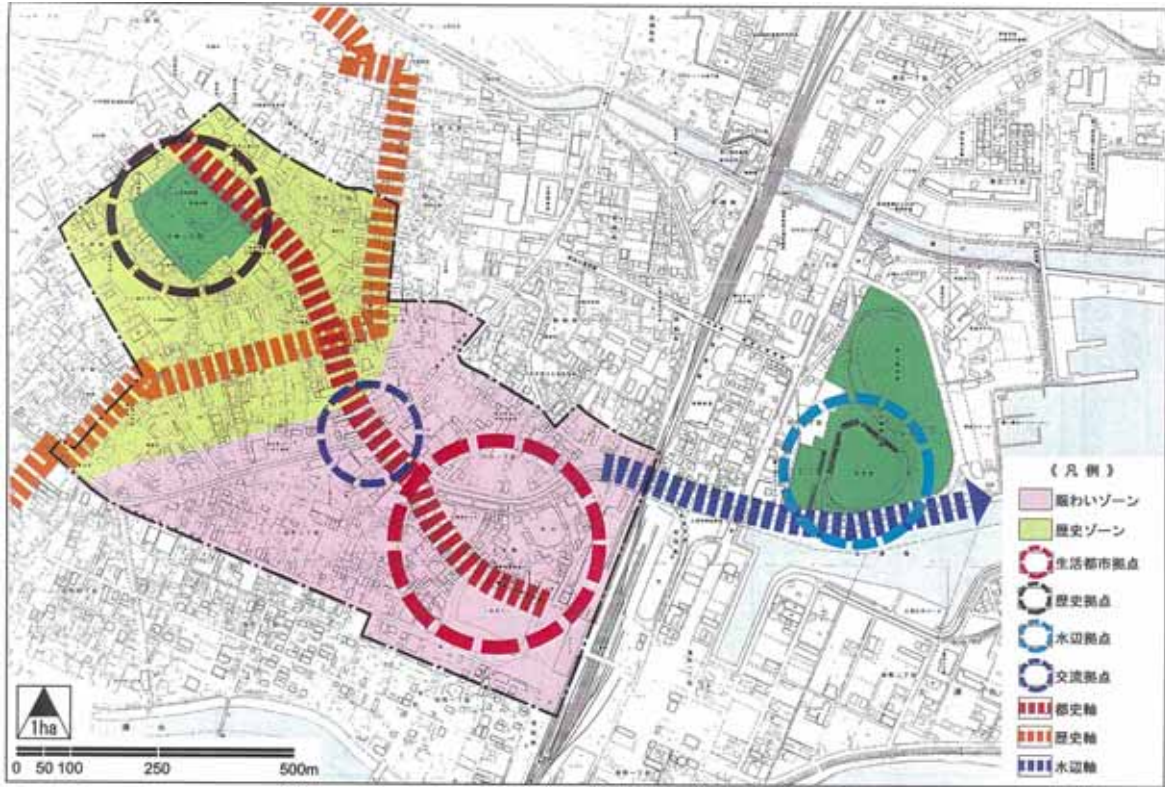


図 中心市街地活性化調査エリア

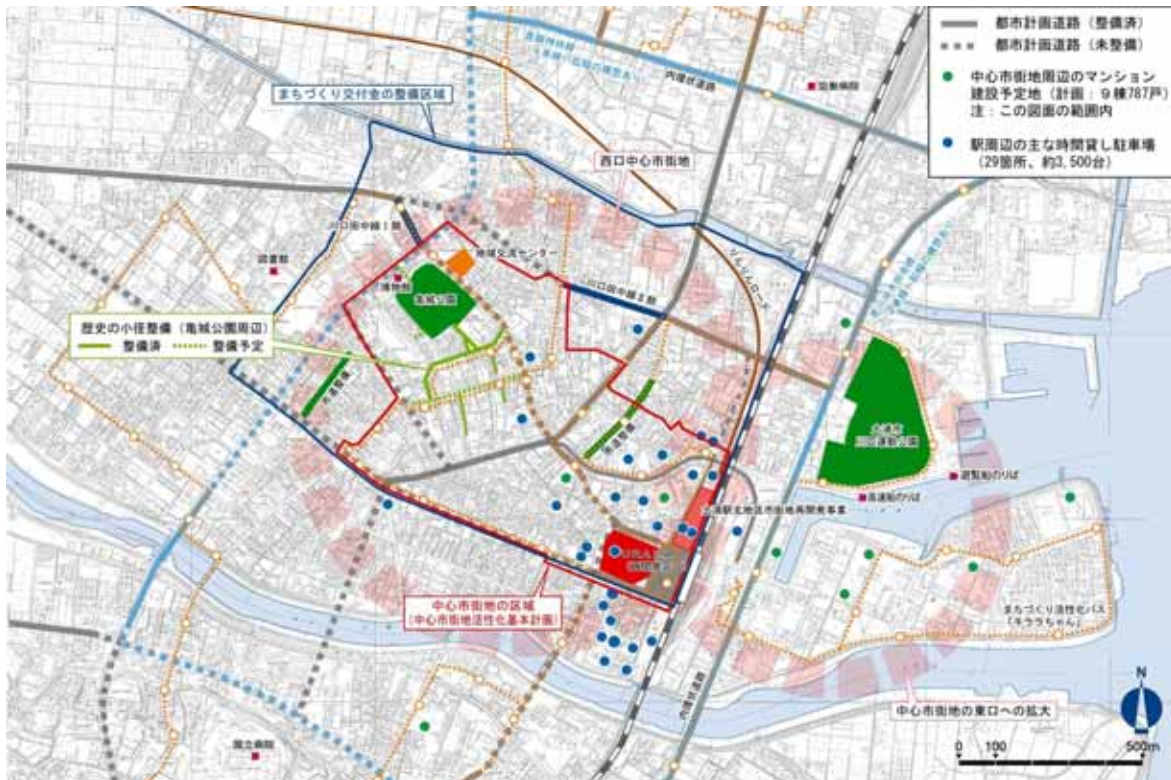


図 中心市街地エリアイメージ

(3) 中活計画での交通施策の推進

- ・中活計画における交通施策リスト&施策を今後も推進していく。
- ・中活計画後の大きな変化と影響として以下のことが挙げられる。
 - つくばT×開業で、沿線に拠点型商業開発が進行中
 - 市内高津地区での大型商業施設出店計画
- ・変更・追加施策のポイントとして以下のことが挙げられる。
 - 土浦～つくばシャトルバスによるつくば中心部のマーケットとの連携
 - 高津地区商業開発と中心市街地地区を連携するバス路線の検討
 - 歩いて楽しい中心市街地を作り、大型ショッピングセンターとの差別化を図る。
 - また、その集客力を活用する。

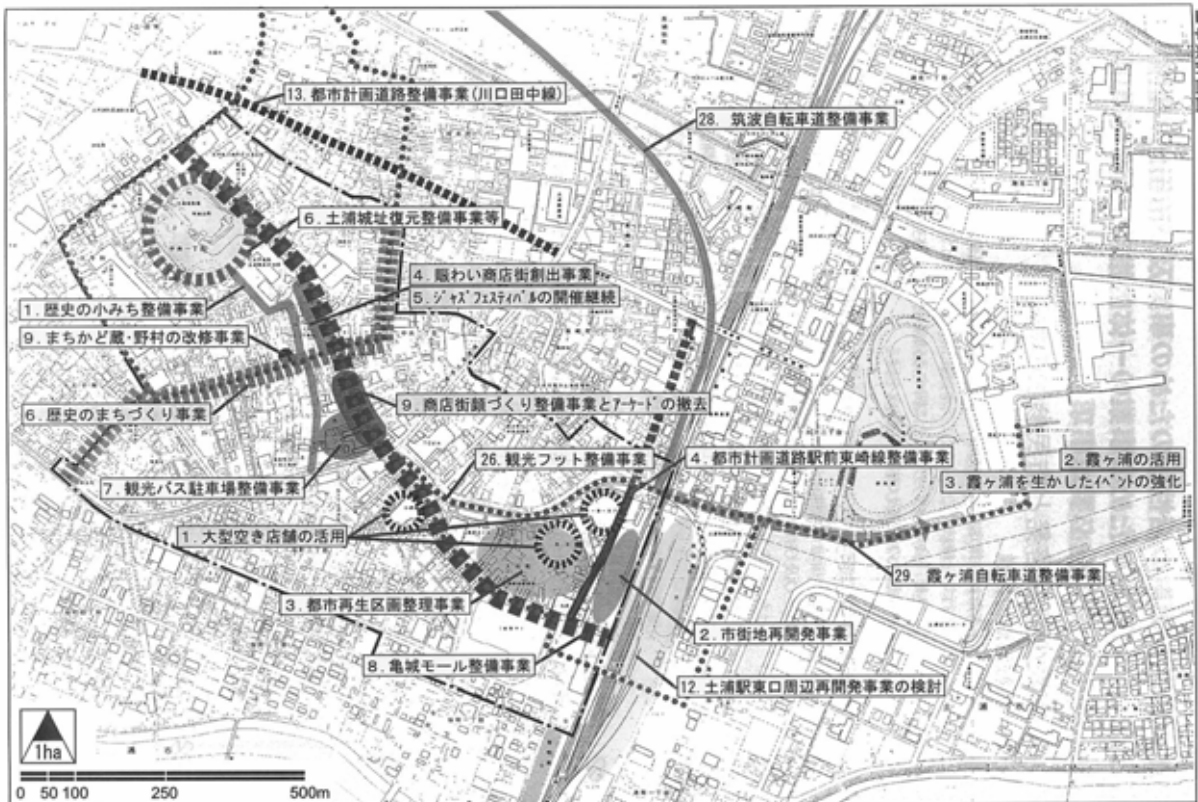


図 中活計画での事業計画図

表 【中活計画の交通に関連する施策】 - ()内は実施している内容

事業分類	事業名
商業活性化施設等整備事業	商店街駐車場・駐輪場整備事業
	観光案内板整備事業 (観光案内板等の補修)
商業活性化ソフト関連事業	歩行者天国の実施検討 (イベント開催時(キララ祭り等)の歩行者天国)
	共通駐車券システム整備事業
	駐車場料金の低減
	レンタサイクルシステム整備事業 (毎年自転車の定期点検の実施等)
	駐車場マップの作成 (土浦駐車場組合のホームページ案内、マップの作成)
	商店街の通りのネーミング化 (主な通りは昔ながらのネーミングが付けられており、公募による路地等のネーミング化を促進している)
歴史・文化・観光整備事業	歴史の小径整備事業 (17年度も継続的に整備事業実施(本妙寺前及び博物館前整備))
	筑波自転車道整備事業
	霞ヶ浦自転車道整備事業
道路整備事業	駅前東崎線整備事業 (駅前北地区再開発にあわせて整備を図る)
	亀城モール整備事業
	都市計画道路の整備 (川口田中線の整備を進めている)
	道路改良事業
	東西道路の整備
駐車場整備事業	観光バス駐車場整備事業 (博物館周辺に整備検討)
	駐車場案内システムの改善 (平成 17 年度駐車場情報高度化実証実験を行う、現在駐車場組合 13 箇所に利用者に空車の有無がわかるよう市ホームページ並びに携帯で利用状況が把握できる)
公園・緑地整備事業	街路樹の整備
公共交通機関の利用者の増進を図る為の事業	コミュニティバスモデル運行事業の検討
	公共交通機関の運行改善事業

2. 中心市街地の交通体系の方向性

【考え方のポイント】

(1) 内環状線の整備と中心市街地内の骨格形成

内環状線の整備、中心市街地の都市計画道路を中心に骨格道路体系を形成

土浦駅を中心に、交通結節点を形成し機能強化

新たな駐車場はできるだけ、骨格道路沿いに設置

高架道路の西口ランプ設置によるつくば方面から都心へのアクセスの改善（要検討）

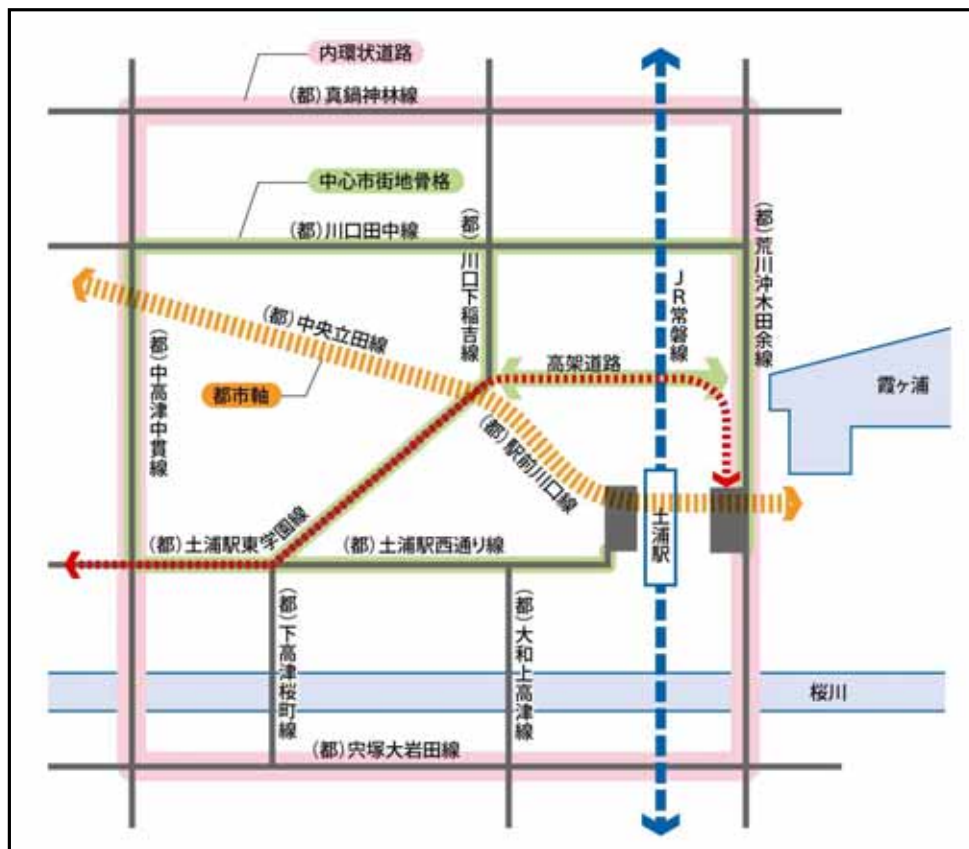


図 内環状道路整備と中心市街地

(2) 歩行者・自転車機能の強化

骨格道路の内側は、歩行者・自転車交通 + 公共交通を中心とした交通セル（歩行者中心）とする

土浦駅～亀城公園への動線を商業ゾーン軸にする。メインストリート・プログラムで都市軸（中活で位置づけされているシンボルロード）を形成し、この軸から交通セルに歩行者動線を広げる

大きなレクリエーション資源であるりんりんロードを活用する

- ・ロング・ツーリング用のサイクルターミナル
（貸自転車とツーリング後、シャワー・休憩できる等の施設）
- ・霞ヶ浦自転車道とのネットワーク化

(3) 中心市街地東西の連絡強化

駅近接で東口・西口を結ぶ連絡道路として、高架下道路の機能強化を図る。
同様に東・西を結ぶ歩行者・自転車道昨日の強化を図る。
(りんりんロードと霞ヶ浦自転車道の連絡)

(4) 中心市街地の活性化につながる施策の展開

中心市街地の活性化につながる「キララちゃん」の本格実施検討と強化
レクリエーションとして、水上交通を導入(土浦の魅力の一つ)

- ・河川側に屋形船ターミナル
- ・霞ヶ浦側駅近くに新たに水上交通ターミナル

駐車場案内システムを活用したまちのPR・イベント情報
既存駐車場の荷捌き交通利用への展開

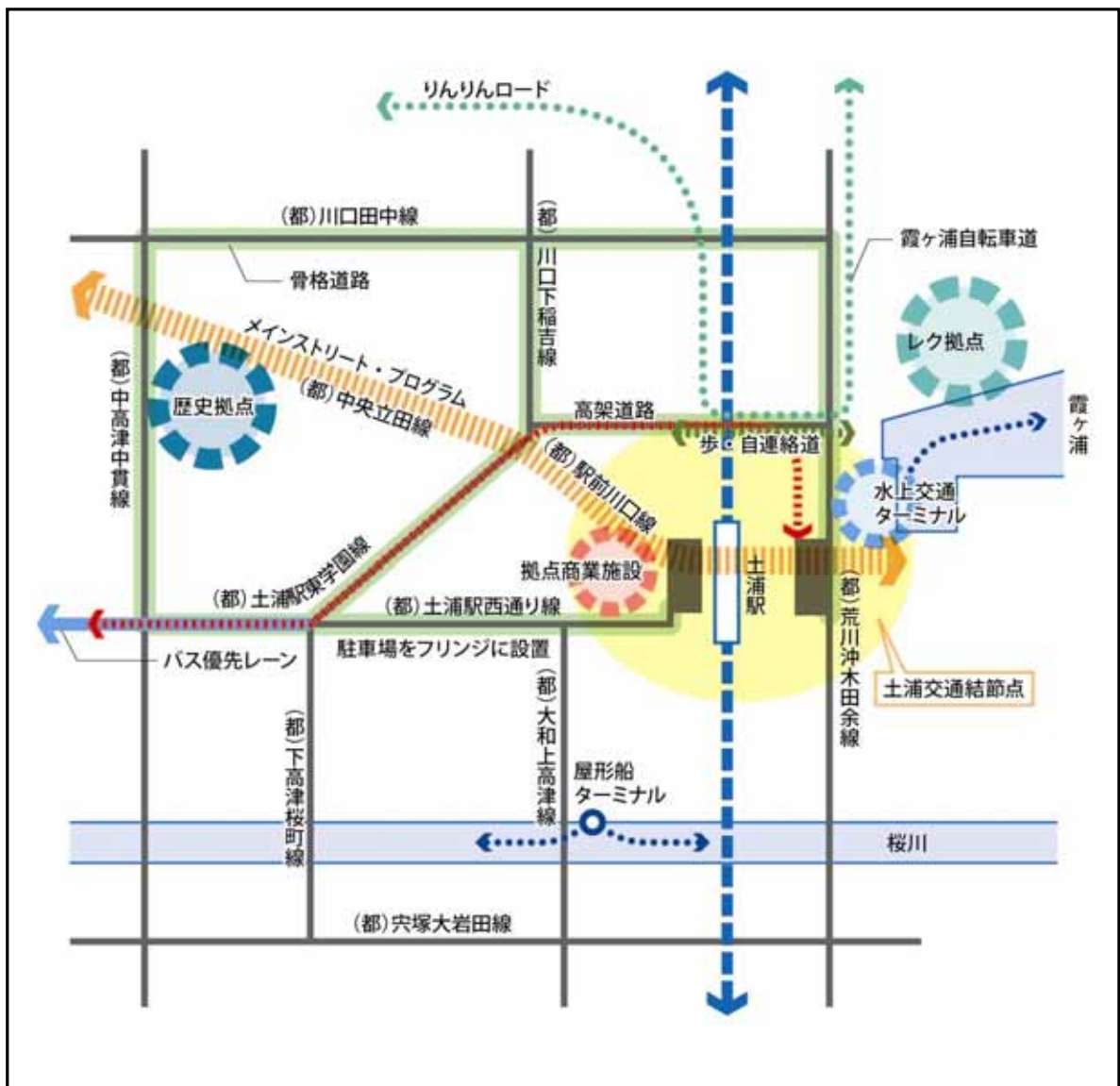


図 中心市街地の交通体系概念

【メインストリートプログラムの考え方】

メインストリート・プログラムとは、米国の歴史保全ナショナルトラストの一部門であるナショナル・メインストリートセンターが開発したダウントウン再生の方法である。1980年に開始されて以来、全米約1,700の都市・地区で導入され、多くの成果を上げてきた。その主な特徴は以下の通りである。

歴史的建築保存を契機としながらも、都市・建築デザインや経済再生、まちのプロモーションを包括するまちづくりのプログラム。

4つのアプローチ（組織、デザイン、プロモーション、経済立て直し）による包括的な取り組み。

中小都市の中心市街地（ダウントウン）や大都市内のコミュニティ単位のまちづくり活動がベース。

地域主体であり、市民やコミュニティによる自助的で公民連携のまちづくり活動。大規模事業に頼らず、地域資源を生かしながら少しずつ改善していく長期的・段階的な取り組み。

ナショナル（全米）～州～コミュニティのそれぞれにメインストリート組織があり、役割分担をしながら、ダウントウン再生に取り組んでいる。

ローカルレベル（多くはNPO）における専任（常勤）のメインストリート・マネージャーの役割が重要。

全米のメインストリート組織相互間のネットワークによる情報交換、支援が活発に行われている。

新たな都市再生・中心市街地活性化の展開 米国のメインストリート・プログラム
「(財)区画整理促進機構 街なか再生全国支援センター」

6 - 2 中心市街地の交通施策

(1) 道路網の整備

未整備都市計画道路の整備推進

- ・(都)3・3・12 川口・田中線：骨格道路として早期に整備
- ・(都)3・4・16 土浦駅西通り線：骨格道路として整備
- ・(都)3・4・18 大和・上高津線：国道 125 号線（穴塚大岩田線）との連絡のために整備
- ・(都)3・4・31 下高津・桜町線：3・4・18 と平行。中・長期
- ・(都)3・3・14 駅前川口線、(都)3・4・32 中央立田線：都市軸として歩行者空間整備
- ・(都)3・3・11 荒川沖木田余線：駅東の南北骨格道路として一部 4 車化整備



図 中心市街地の骨格道路の整備

東西連絡道路の強化，駅前広場の再構成

- ・土浦駅北側の高架下道路を強化し、東口・西口を結ぶ。
- ・JRの低利用地（現在、準工業地域 200%）を区画整理し、駅前広場の移設（駅に寄せる）と東西連絡道路を整備する。
- ・用途地域を商業地域に変更して、高度利用を促し自由通路と連携する。
- ・東口・西口の駅前広場を構成して、歩行者交通結節機能を強化する。

(2) 高架道路の都心ランプ可能性の検討

考え方、期待される効果

- ・高架道路がつくば方面と土浦駅東口をダイレクトに結んでいる。
- ・土浦の都心は、西口に広がっていることから、つくば方面と都心西口との接続も重要である。
- ・具体的には、高架道路の都心西口区間でランプを設置する。
- ・期待される効果には以下のことが考えられる。
 - 中心市街地西口～東口の直結（現在でも東西の交通強化は課題）
 - 中心市街地西口発着～つくば方面の交通の円滑な処理
 - 中心市街地西口地域内での迂回交通の円滑な処理

西口ランプ設置の交通効果検証

ランプ位置を仮定して配分シミュレーションを行い、効果を検証する。

高架道路：ランプ - 東口間約 1,300 台/日の減少、つくば側 - ランプ約 150 台/日の増加
一般道：土浦駅西通り線約 300 台/日の減少、駅前川口線約 1,000 台/日の増加
交通量から見ると西口の市街地部で交通量の増加が見られ、市街地内での交通処理の効果とはならない。

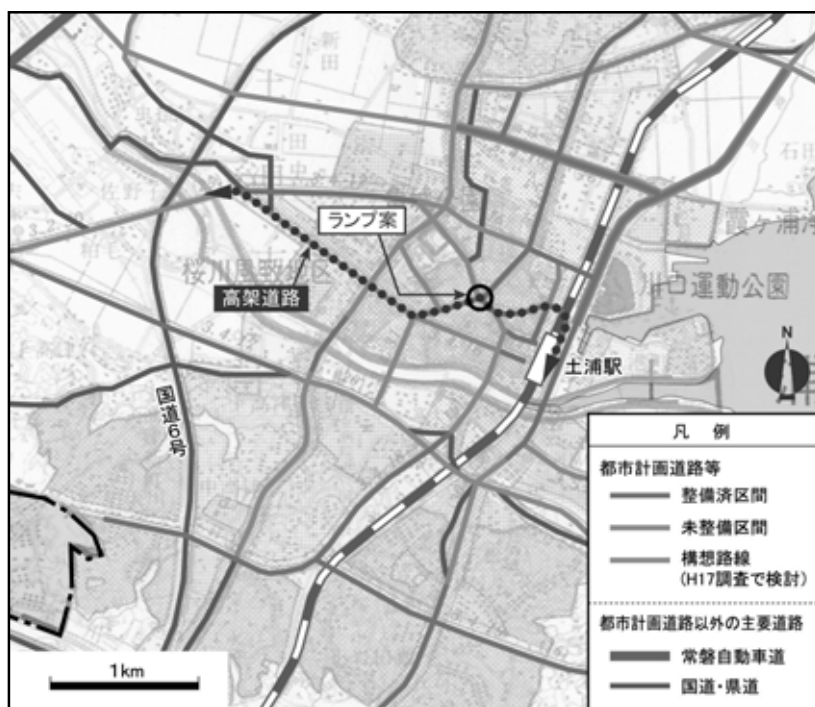


図 ランプの設置位置

ランプ設置位置の想定と課題

- ・ランプ設置により西口市街地内の交通量が増加することが考えられる。また、路面から約 11 m と一般の高架道路に比べ高いため、5%勾配とすると加速・減速長を加えると 350m～380m の長さが必要となり、沿道部分の建物に影響し構造的・事業的には難しい。
- ・ランプの設置には沿道の建物駐車場（新規）を活用した方策等の検討が必要である。

(3) 歩行者・自転車交通網の整備

- ・現況の歩道等は、骨格的な道路で進んでいるがその幅員を見ると、3.5m以上の歩道は駅直近及び駅前川口線等に限定されている。(特に西口は2.5m未満の歩道が多い)
- ・東西を繋ぐ空間は、駅の自由通路(8m)、広場デッキ部(都市計画決定10m)の1区間であり、東口はJR用地を跨ぐため距離が長い。

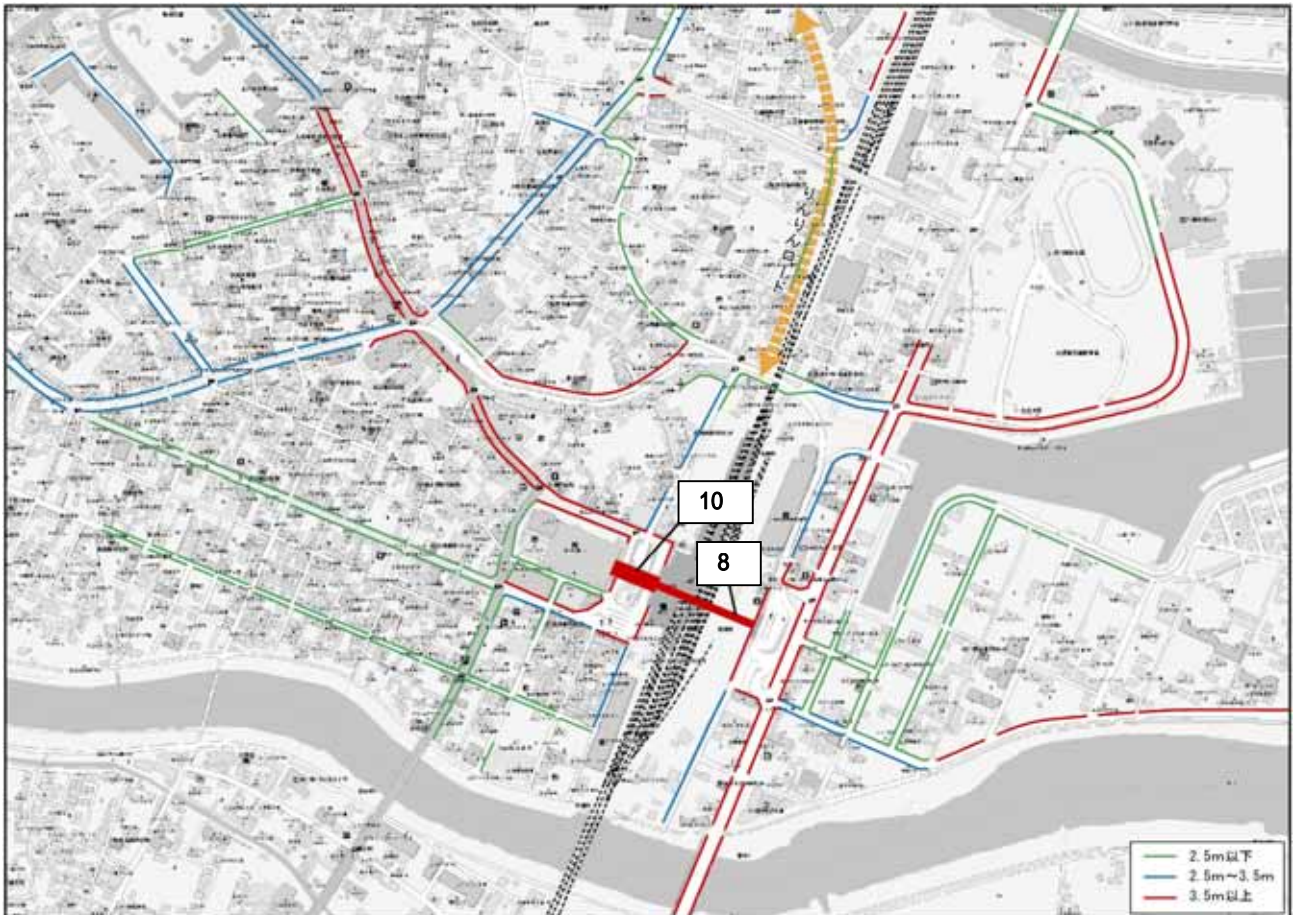


図 現況歩道等歩行者空間

土浦駅自由通路の強化

- ・自由通路の(都)荒川沖木田余線以東への延伸と東側市街地との連携
- ・東口通路部の空間改善(歩いて楽しい空間)
- ・JR用地等の活用による新市街地の形成と新たな歩行者空間の確保・連携

新たな歩行者・自転車東西連道路の整備

- ・ 駅の北側を想定
- ・ 「りんりんロード」と霞ヶ浦自転車道の連絡
- ・ 観光集客の目玉としてのシンボリックなデザイン
- ・ 既存駐輪場との一体的な活用

都市軸としての（歩行者空間の拡張）のネットワーク

- ・ 駅前川口線、中央立田線はメインストリートとして整備（車より人）することを検討する。
- ・ 休憩スポットを整備する。
- ・ 接続するその他の細街路も順次改良し歩いて楽しい街を目指す。

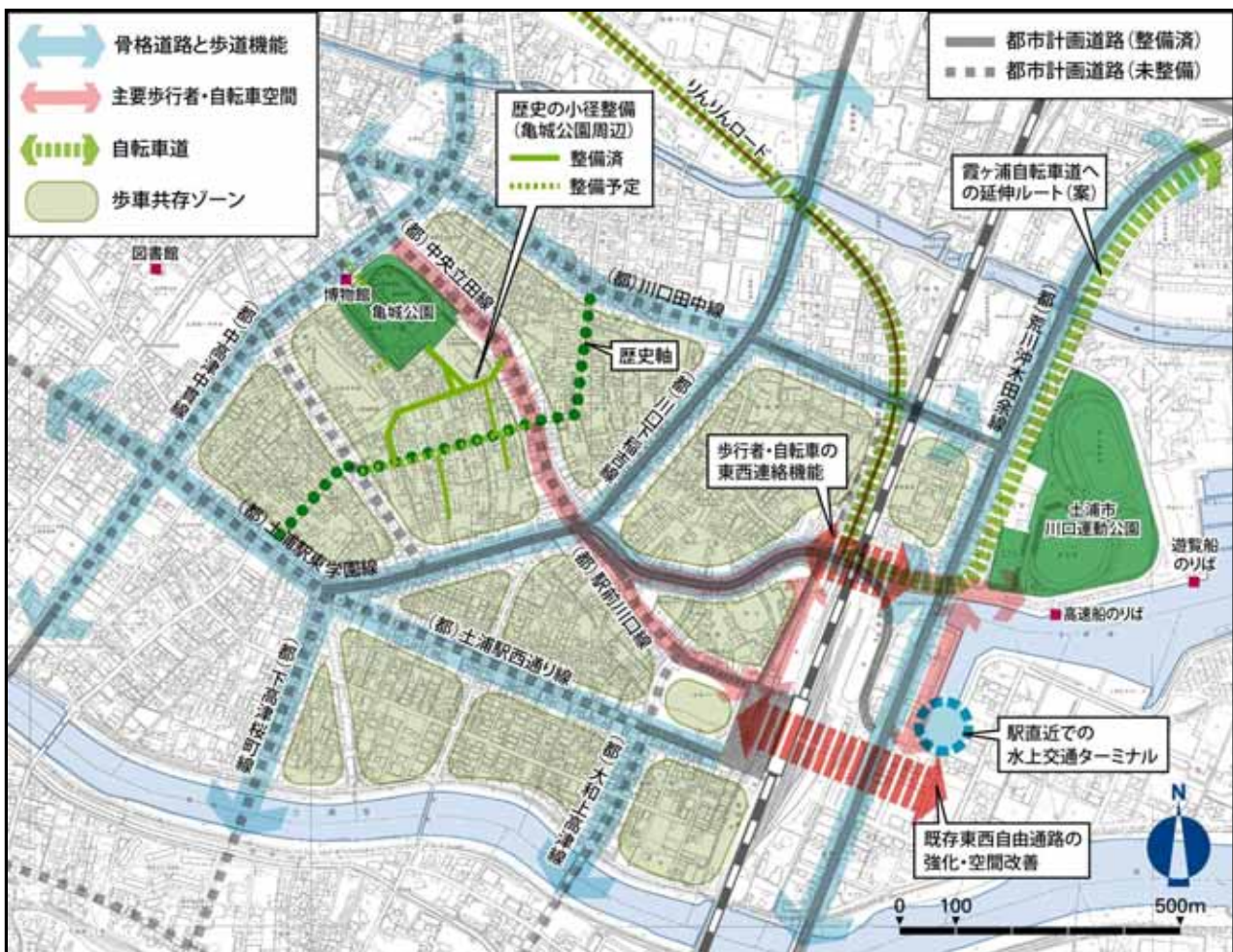


図 歩行者自転車ネットワーク

サイクルターミナルの整備

- ・ 「りんりんロード」を活かすために、ロングツーリング用の貸自転車ターミナルを設置する。
自転車、シャワー、休憩施設も設け、一日楽しめる拠点にする。
- ・ 域内用貸自転車などの機能を備えるターミナルを整備する。
まちなかを楽しんでもらうための自転車ターミナルとして、各所に分散設置し、乗り捨てできるシステムにする。
電動車イス・高齢者用電動車などの貸し出しも行う。

(4) 公共交通網の整備(強化)

土浦・つくばシャトルバス

- ・西口から亀城公園経由でつくばまでのルートも検討する。

「キララちゃん」バスの運行拡充

- ・本格実施の位置づけについて検討する。
- ・新たな都市計画道路整備に伴う新路線について検討する。

路線バス網の維持

- ・新たな大規模店舗進出によるバス路線補助や新たなバス路線の要請を行う。
- ・既存商業者とのバス路線維持・強化のために一体的な施策を展開する。(地域通貨「キララ」の路線バスへの適用等)

公共交通利用促進策・PR・インセンティブ 6-1

- ・モビリティマネジメントなどによる公共交通利用促進を行う

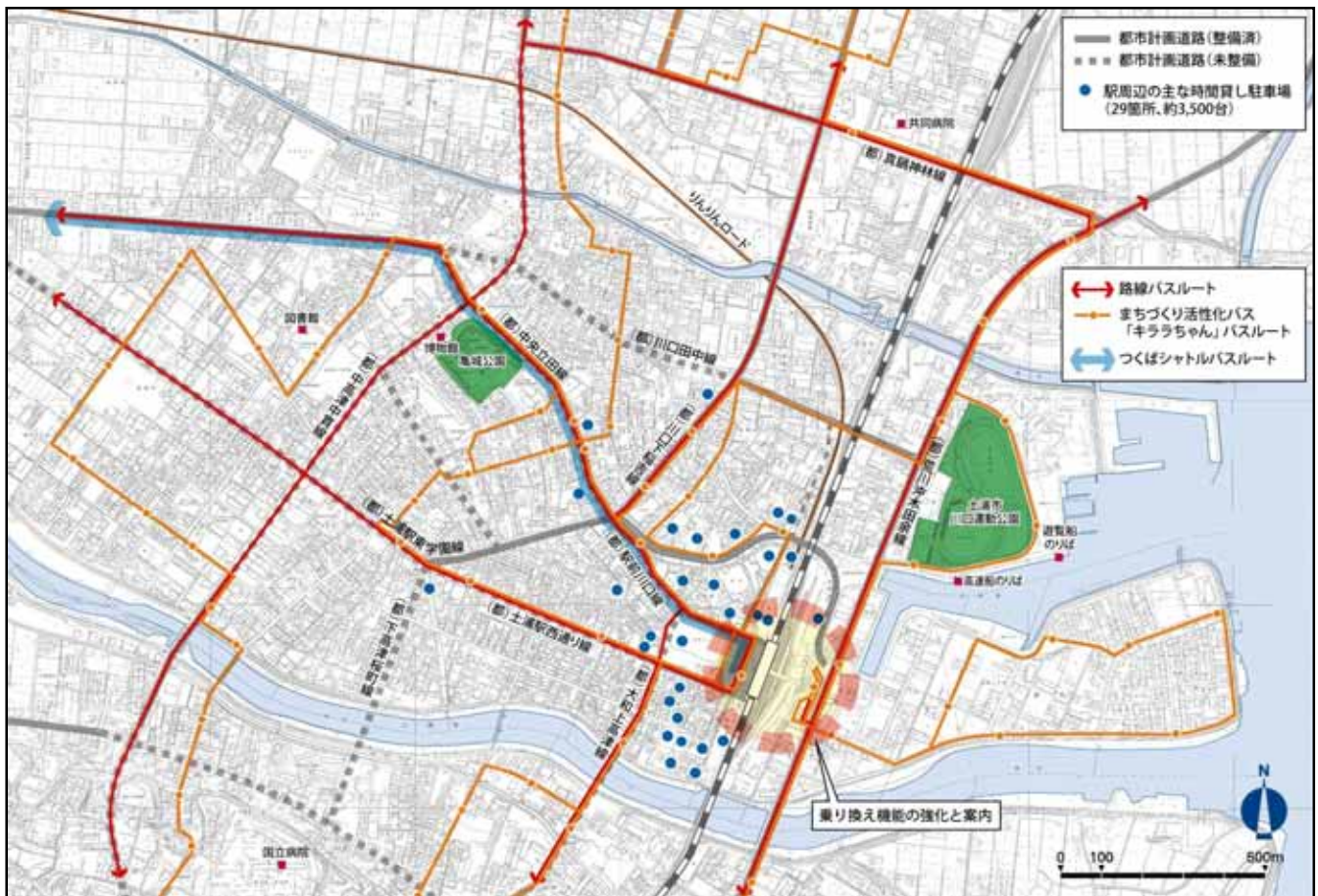


図 公共交通ネットワーク図

(5) 水上交通の整備

観光用の水上交通ターミナル整備

- ・霞ヶ浦の水辺空間を幅広く楽しんでもらうため、水上交通ターミナルを土浦駅と連携する位置に設置する。
- ・既存定期遊覧船の再ネットワーク化(霞ヶ浦総合公園～沖宿港など)やPRによる土浦市の「水」のイメージを演出する。

屋形船ターミナルの整備

- ・桜川側に屋形船ターミナルを設置する。(桜川橋付近を想定)
- ・この北側は夜の繁華街となっているが、新しい水辺空間を楽しむ要素を付加し、桜川花火大会も屋形船から見学できるなどの工夫をする。

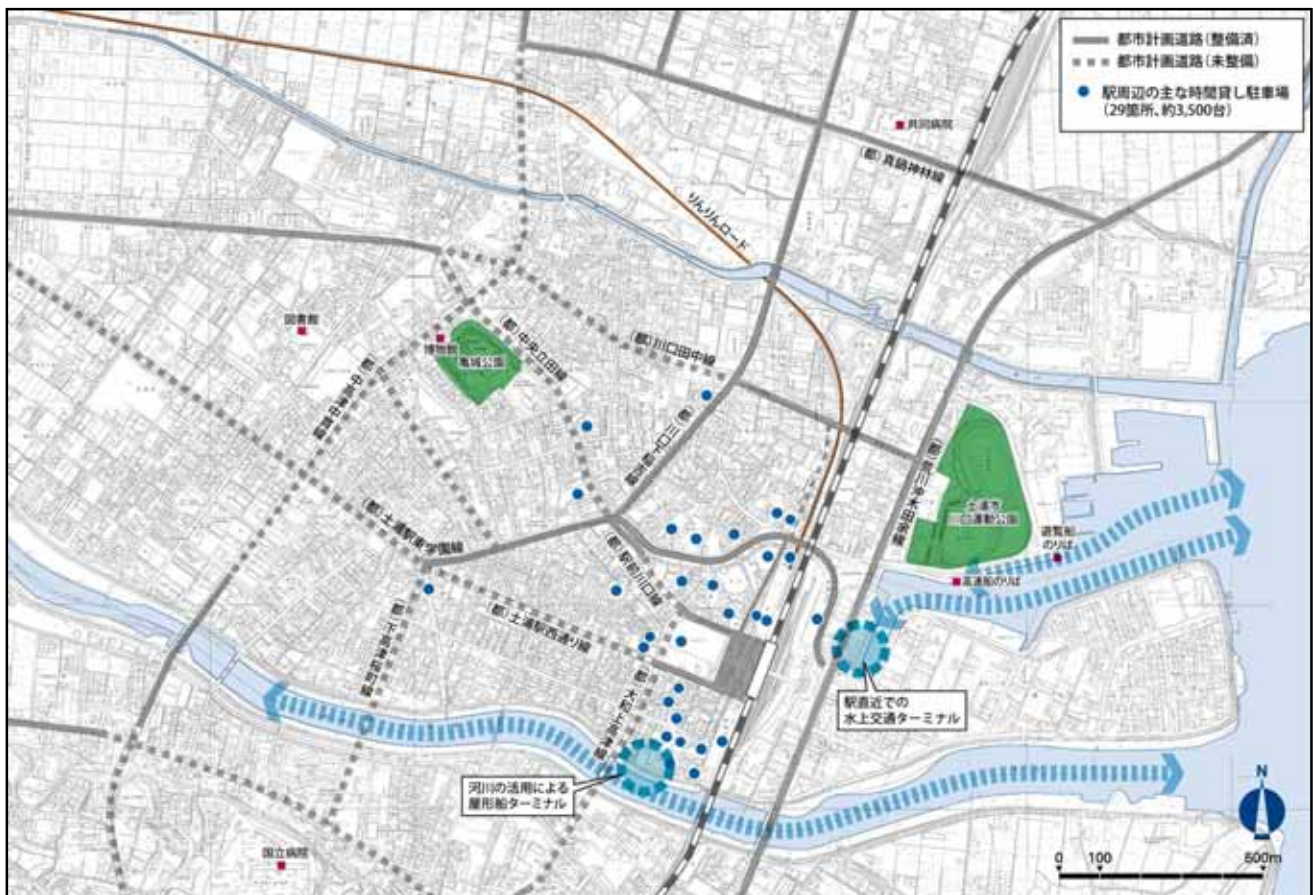


図 水上交通の整備

(6) 駐車場の整備

東口公共駐車場の有効活用の促進

- ・ フリンジ部となる東口・西口公共駐車場を活用する。
- ・ 公共交通不便地域では、パーク&ライド(P & R)利用割引により平日駐車場の稼働率向上を図る。

民間駐車場は骨格道路フリンジ⁶⁻²に立地誘導

- ・ 交通セル内はできるだけ歩行者・自転車に開放し、安全・快適に回遊できることを目指す。
- ・ このため来街者用駐車場は、骨格道路沿いへの立地を誘導する。

荷捌き専用駐車場の整備

- ・ 路上での荷捌き交通による混雑を解消するため、一般駐車場の駐車マスを荷捌き用に転用など、荷捌き車の駐車場を整備する。

観光バス用駐車場の整備

- ・ 中活計画でも位置づけられている観光バス駐車場を整備する。(博物館周辺)

駐車場案内システムの活用

- ・ 既存駐車場案内システムの活用による効率的なフリンジ部駐車場への案内や、荷捌き車の利用誘導を検討する。
- ・ まちのP Rや案内についても駐車場案内システムを活用する。
- ・ ホームページでの積極的な案内を行う。

(土浦市駐車場案内システムや土浦駐車場組合のHPにて情報提供あり)



図 土浦市駐車場案内システム



図 土浦駐車場組合HPでの交通案内

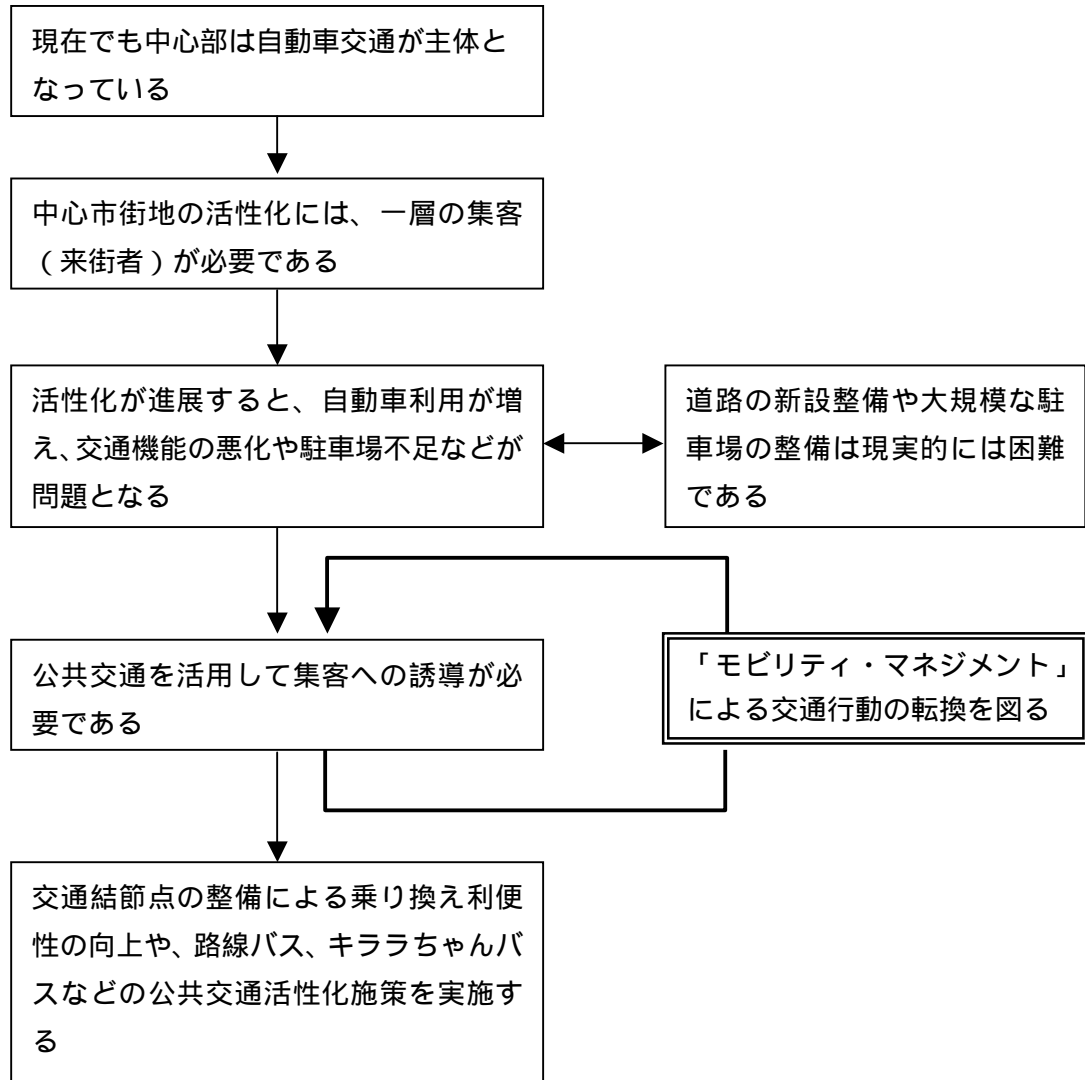
http://www.pg-system.jp/tsuchiura/main_frame.html

<http://www.parking.tsuchiura.jp/index.htm>

(7) 中心市街地でのモビリティ・マネジメント

・中心市街地地区の交通行動に特化したモビリティ・マネジメントの実施を検討する。

(考え方)



・アクションプログラム

7 - 1 アクションプログラムの考え方

- ・本アクションプログラムは、短中期的（概ね 10 年）に取り組むべき施策についての方向性を示すものである。
- ・各施策の本格検討・実施にあたっては、関係機関との協議やより詳細な検討が必要である。

アクションプログラム（短中期的に進める施策）

目標 1 円滑で快適な交通体系の構築

- 幹線道路の整備推進・促進
- 都市計画道路、広域幹線道路の整備促進
- 課題交差点における検討
- 課題交差点における改善計画の検討

目標 2 安心・安全な交通体系の構築

- 中心市街地での歩行者・自転車空間の整備検討
- 歩行者・自転車交通網の整備
- 鉄道駅及び周辺環境の改善計画の検討（バリアフリー化の推進）
- 交通管理施策による歩行空間確保の検討

目標 3 環境にやさしい交通体系の構築

- 公共交通の維持・強化のための協力・支援
- 市民が利用しやすい公共交通体系の確立
- 市民・企業との協働に向けた取組み

目標 4 まちの魅力を高める交通体系の構築

- 中心市街地の活性化
- 駐車場（大型バス等）の整備検討
- 高度情報化の活用と案内情報の強化
- 観光・レクリエーション機能の活性化
- 自転車道の整備とネットワーク化
- 水辺へのアクセス性及び回遊性の強化

目標 5 市民・企業が支える交通体系

- 環境にやさしい自動車利用の展開
- モビリティ・マネジメント/エコドライブ 7-1

7 - 2 幹線道路の整備推進・促進

- ・事業中の都市計画道路網の整備を促進する。
- ・都市計画道路網整備には時間を要するため、優先的に整備が必要な路線の事業化を促進する。
- ・地域の広域幹線道路である国道 6 号の 4 車線整備を促進する。
- ・隣接市町と調整を進める路線のうち、（仮称）朝日トンネルの整備を推進する。

7 - 3 課題交差点における検討

- ・ 現況の課題交差点の問題点を充分調査分析し改良案を検討し改善を図る。
- ・ 必要に応じて、交差部の用地買収なども行い、部分的な道路改良も図る。

考えられる問題点

信号現示の問題
右左折レーン長等の問題
交差点形状と交差点方向別交通量とのバランスの問題
交差点隣接施設の出入り口等による問題
交差点隣接の駐停車車両・バス停等の問題
横断歩行者等による問題



改良計画作成のための調査

現況の時間別・方向別・車種別交通量
現況の渋滞長
現況の旅行速度
現況のレーン構成・幅員等
現況の信号現示
沿道状況



改良計画案の作成と実現化の課題整理

右左折レーン長の検討
信号現示パターンの検討
・ 右折専用現示
・ スクランプル交差点 7-2
・ セパレート現示 7-3
バスベイ（バス乗り場）等の設置
交差点部のレーン構成検討
リバーシブルレーン 7-4 の検討

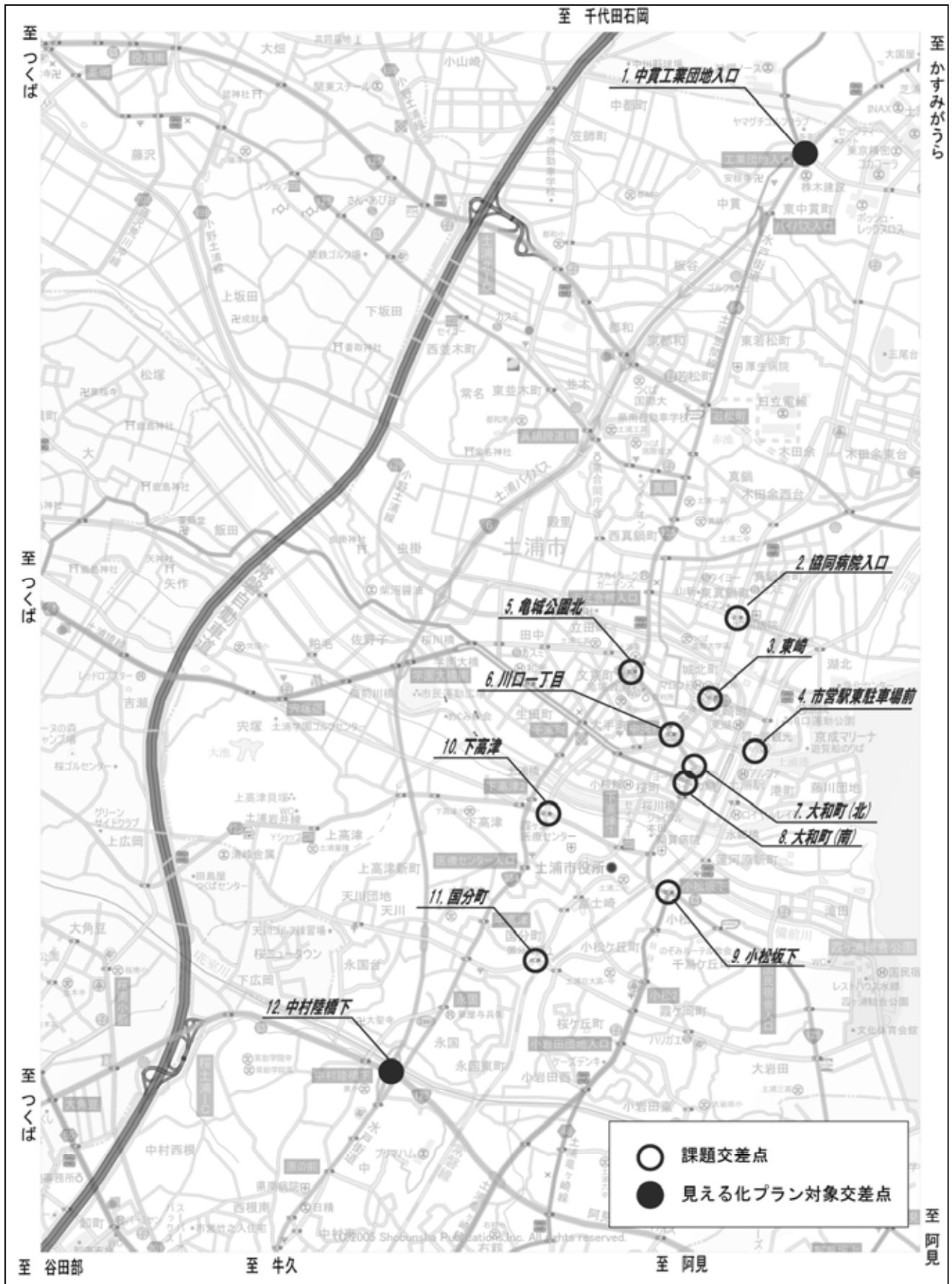


表 各課題交差点への対応案のまとめ

課題交差点	課題への対応案など
地点 1 中貫工業団地入口	国道 6 号の容量不足と考えられ、現状 2 車線部分の 4 車線化 国土交通省・茨城県による「見える化計画対象交差点」
地点 2 協同病院入口	隣接信号との青時間の連動、右折レーンの延伸等 川口下稲吉線の道路敷地を活用した整備促進
地点 3 東崎	川口田中線の事業中区間の供用により交通量が変化するため交差点 改良が前提 川口下稲吉線（一部県道土浦港線含む）に右折レーンの設置
地点 4 市営駅東駐車場前	荒川沖木田余線（一部県道土浦港線含む）の 4 車線化
地点 5 亀城公園北	中高津中貫線（国道 125 号）への正規の右折レーンの確保と必要右 折レーン長の確保、右折専用現示の設置 中央立田線（国道 125 号）土浦駅側の整備促進
地点 6 川口一丁目	川口下稲吉線（県道土浦港線）の必要右折レーン長の確保 中央立田線（国道 125 号）亀城公園側の 18m への整備促進
地点 7 大和町（北）	駅前川口線（国道 125 号）亀城公園側と大和上高津線（国道 125 号） の隅切り部の改良 駅前川口線（国道 125 号）と大和上高津線（国道 125 号）の整備促 進 荷捌きスペースの確保など
地点 8 大和町（南）	大和上高津線（国道 125 号）への正規の右折レーンの確保及び右折 現示の設置 土浦駅西通り線（県道土浦境線）と大和上高津線（国道 125 号）の 整備促進
地点 9 小松坂下	荒川沖木田余線（県道土浦竜ヶ崎線）の 4 車線化に伴う交差点改良
地点 10 下高津	穴塚大岩田線（県道土浦板東線）の整備促進に伴い抜本的な改良が 望まれる 交差点部のみ部分的拡幅など
地点 11 国分町	桜ヶ丘大岩田線への左折レーン確保 信号現示の見直しなど
地点 12 中村陸橋下	国道 6 号線からの降り口の 2 車線化 国道 6 号への右折誘導レーンの確保 国土交通省・茨城県による「見える化計画対象交差点」

7 - 4 中心市街地での歩行者・自転車空間の整備検討

1 . 歩行者・自転車交通網の整備

- ・ 現況の歩道等は骨格的な道路となっているが、幅員 3.5m 以上の歩道は駅直近及び駅前川口線等に限定されている。(特に西口は 2.5m 未満の歩道が多い)
- ・ 東西を繋ぐ空間は、駅の自由通路(8m)広場デッキ部(都市計画決定 10m)の 1 区間であり、かつ、東口は J R 用地を跨ぐため距離が長い。

(1) あんしん歩行エリアにおける整備の促進

- ・ 交通管理者や道路管理者(国、県、市)などで組織された「仮称：あんしん歩行エリア対策検討会」での検討内容を踏まえ、整合を図りながら整備を促進する。
- ・ 身の回りの生活道路について、歩行者・自転車などの生活者重視の総合的な安全対策を面的に進める。
- ・ 生活道路における安全性の向上を主眼に置きエリアについて検討を進めることが望まれる。

2 . 鉄道駅及び周辺環境の改善計画の検討(バリアフリー化の推進)

(1) 土浦駅及び周辺における東西連絡の強化

- ・ 自由通路の(都)荒川沖木田余線以東への延伸と東側市街地との連携
- ・ 土浦駅と水辺空間を結ぶアクセス性の強化
- ・ J R 用地等の活用による新市街地の形成と新たな歩行者空間の確保・連携
- ・ 土浦駅北側の東西連絡の強化

(2) 神立駅及び周辺環境の整備

- ・ 「神立駅地区再生計画」に基づき、商業・業務、広域結節などの多様な都市機能を強化していく。
- ・ 「人にやさしいまちづくり計画」に基づき、駅東西の連携を進める。
- ・ 神立駅の整備に伴い歩行者空間・アクセスの強化を行う。
- ・ 駅周辺の駐車場・駐輪場、バス交通広場などの整備を検討し乗り継ぎの円滑化を図る。

(3) 荒川沖駅：駅西口都計道の延伸整備

- ・ 「荒川沖駅西口周辺地区市街地総合再生計画」に基づき、駅東西地区の一体的な居住機能、近隣商業機能等の強化を図る。
- ・ 「人にやさしいまちづくり計画」に基づき、駅周辺のバリアフリー化を進める。
- ・ 荒川沖駅西口の荒川沖駅前西通り線について、国道 6 号までの整備を促進する。

3 . 交通管理施策による活性化や歩行空間確保の検討

- ・ 中心市街地での交通規制については、骨格道路一通案、中心地区東西一通案、駅西小ループ案が考えられる。(なお、一通案については逆方向についても考えられる。)
- ・ 一方通行については、沿道利用者等への影響が大きく、関係者の理解を得た上で社会実験等による交通規制変更の効果・問題点について詳細に把握する必要がある。
- ・ 沿道へのアクセス性向上策として、車道から側方に切り込んだ荷さばきスペースについて検討する。

7 - 5 公共交通の維持・強化のための協力・支援

- ・ 現状では公共交通利用(特にバス利用)の減少が進んでおり、路線バスの廃止等も進んでいる。
- ・ 過度な自動車利用による交通問題や環境悪化を改善し、高齢化に対応する移動手段の確保が求められている。
- ・ 市民が利用しやすい公共交通体系を確立し、公共交通利用へシフトできるネットワーク・システムを維持・強化していく。

【公共交通によるカバー率 90%以上を目指して】

鉄道駅 2km 圏、路線バス 300m 圏ではカバー率 90%に達しない。(現状の路線バス維持も利用者の現状から厳しい状況にある。)

利用者の多い沿線地区(中距離)には路線バス、人の動きの多い中心部の移動にはキララちゃんバス、低密度の地区にはのりあいタクシー土浦(現状は 65 歳以上)によるカバーなど、公共交通手段としての横断的な体系の確立が必要である。

1 . 市民が利用しやすい公共交通体系の確立

駅周辺のアクセス環境の整備 土浦駅のバス案内の充実・アクセス改善、東口デッキ改善

(2km 圏の利用者の利便性向上) 神立駅の改善と周辺整備

荒川沖駅前西通り線の整備促進

路線バスを幹線交通と位置づけ利便性の向上を要請

キララちゃんバスの運行支援の継続と強化(中心市街地へのアクセス強化)

のりあいタクシー土浦(現在は 65 歳以上)の運行支援の継続と改善(利用者の少ない地域の補完)

行政及びバス事業者・タクシー協会による協議会(土浦市地域公共交通会議)の運用

公共交通利用便利マップの作成と市民への配布

2 . 市民・企業との協働に向けた取り組み

路線網の維持・発展を需要面から支えていく取り組み

モビリティ・マネジメントによる公共交通利用の促進

地域通貨の活用、住民や企業、商業者等へ公共交通運行維持のための協力要請

7 - 6 中心市街地の活性化

1 . 駐車場（大型バス等）の整備検討

（1）観光バス用駐車場の整備

- ・ 中活計画でも位置づけられている観光バス駐車場の整備を進める。（博物館周辺）
- ・ 駐車場から中心市街地までの歩行空間の整備改善について検討する。

（2）駐車場案内システムの活用

- ・ 駐車場案内システム⁷⁻⁵を活用し、効果的な駐車場利用を誘導するとともに、中心市街地のPR・案内への活用も検討していく。
- ・ 既存駐車場案内システムでは、渋滞情報や満空情報のほかイベントや災害情報も提供できるため、まちのPRとともにホームページでの積極的な案内を推進する。

2 . 高度情報化の活用と案内情報の強化

1) わかりやすいバス運行情報の提供

- ・ わかりやすいバス運行情報の提供による公共交通機関の利用促進を図るために、駅周辺のバス総合案内表示の整備について検討する。
- ・ 改札口を出た見やすい場所に、バス乗り場案内図を設置する。
- ・ 各バス乗り場には、先発表示機能を備えた電光掲示板の設置を検討する。
- ・ 利用者が快適にバス利用できるように行政、バス事業者、商店が協力・工夫する。
- ・ バス停留所のベンチや雨・風をしのげるスペースなど、悪天候時でもバス利用者数を維持する方策について検討する。

2) ITS を活用した情報提供の充実

- ・ バスロケーションシステムやハイグレードバス停⁷⁻⁶の導入について検討する。
- ・ バスの運行情報をインターネット上へ提供するなど、利用者の行動選択の参考となるような交通情報の提供やルートガイダンスを行う。

3) 公共車両優先システムの導入

- ・ 信号の優先制御によりバスの定時性を確保する。
- ・ 乗客への到着時間情報を提供する。
- ・ バスの走行位置を交通管制システムを中継してバス事業者へ提供し、「だんご運転」の解消を図るバス運行管理支援システムについて検討する。

7 - 7 観光・レクリエーション機能の活性化

1 . 自転車道の整備とネットワーク化

(1) りんりんロードと霞ヶ浦自転車道の整備

- ・りんりんロード⁷⁻⁷と霞ヶ浦自転車道⁷⁻⁸の連携を検討する。
- ・シンボリックなデザインとして観光集客の目玉とする。
- ・既存駐輪場の活用と一体的な整備を検討する。

(2) サイクルセンターの整備検討

- ・りんりんロードを活かすために、ロングツーリング用の貸自転車ターミナルを設置し、シャワーや休憩施設を設けて一日楽しめる拠点にする。
- ・まちなかを楽しんでもらうための自転車ターミナルを各所に分散設置し、乗り捨てられるようなシステムにする。
- ・スポーツ用自転車のほか、電動車イスや高齢者用電動車などの貸し出しも行う。
- ・詳細検討の際は、サイクルセンター⁷⁻⁹の位置、各種機能の段階整備や分散配置等についての検討が必要である

2 . 水辺へのアクセス性及び回遊性の強化

(1) 観光用水上交通ターミナルの検討

- ・霞ヶ浦の水辺空間を幅広く楽しんでもらうため、土浦駅と連携する位置に水上交通ターミナルの設置について検討する。
- ・既存定期遊覧船の再ネットワーク化（霞ヶ浦総合公園～沖宿港など）やPRによる土浦市の「水」のイメージを演出する。

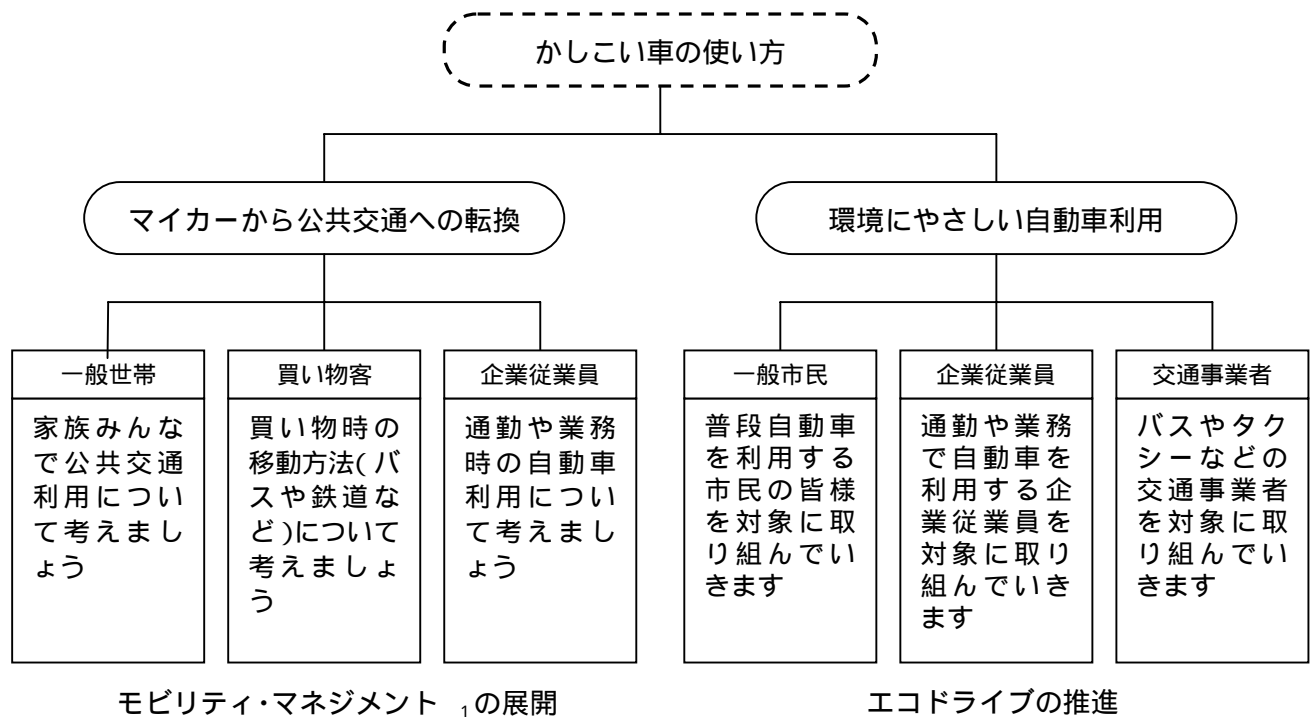
(2) 屋形船ターミナルの検討

- ・桜川では昔、屋形船が出て賑わっていたこともあることから、桜川側に屋形船ターミナルの設置について検討する。（設置場所は桜川橋付近を想定）
- ・桜や菜の花とのふれあいや、桜川花火大会を屋形船から楽しめるようにするなど、新しい水辺空間を活用する要素を付加することによる街の活性化が期待できる。

7 - 8 環境にやさしい自動車利用の展開

(モビリティ・マネジメント/エコドライブ)

- ・MMは各地域の様々な交通に関連した諸問題の解消を目指すため、市が中心となり、多様な組織の間で調整を図りながら実施体制を築き上げることがポイントとなる。



1. モビリティ・マネジメントの展開

土浦市及びその周辺地域の交通問題を緩和するため、市内の事業所従業員に対するモビリティ・マネジメントを実施し、利用者ひとり一人が過度な自動車利用を自粛する交通行動への転換を図る。

日常の自動車利用、買い物時の交通行動、自動車通勤の自粛など、目的・対象に応じたTFP⁷⁻¹⁰によるコミュニケーション・アンケートなどのコミュニケーション活動を実施し、自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など交通行動の再考を促す。

(1) 一般世帯を対象としたモビリティ・マネジメント

- ・中心市街地地区の交通行動に特化したモビリティ・マネジメントを実施する。
- ・カーシェアリング、カーフリーデー⁷⁻¹¹等のイベント(社会実験)を検討する。

(2) 買い物客を対象としたモビリティ・マネジメント

- ・車に依存しない買い物スタイルのモデルを構築する。
- ・商業施設との連携が必要となる。
- ・買い物配送サービス、送迎シャトルバスの運行を検討する。

(3) 企業従業員を対象としたモビリティ・マネジメント

- ・市内の事業所の中から、自動車通勤（通勤目的での自家用車利用）の多い事業所を抽出する。
- ・TFP によるコミュニケーション・アンケートなどコミュニケーション活動を実施する。
- ・企業の協力を得て各企業が運行しているバス等を共同運行するなどの社会実験を検討する。
- ・環境的に持続可能な交通システムを構築する。

2. エコドライブの展開

～エコドライブが求められる背景～

地球温暖化防止のため、日本は CO2 の発生量を 2008 年～2012 年の間に 1990 年度に比べ 6%削減を国際公約(京都議定書)として、国産乗用車の燃費性能や道路インフラが毎年着実に改善されている。しかし、これらの効果が数値として現れるには長い期間が必要であり、2003 年度では乗用車の CO2 排出量は 1990 年度に比べ大幅に増加している。乗用車の保有台数は全国で 5700 万台もあることから、国民ひとり一人がエコドライブを実践すれば大きな効果が期待できる。

～エコドライブの効果～

財団法人省エネルギーセンターでは、2004 年と 2005 年にスマートドライブコンテストとして、同一車両で指定のコース(東京都内の一般道 56km)を走行し、エコドライブによる燃費改善効果を競うコンテストを実施している。

2004 年のコンテストにおいてエコドライブによる燃費改善は、普通の運転に対して...

1300cc 車：参加 9 台の平均で 27%燃費削減（うち発進部分で 10%）

2300cc 車：参加 11 台の平均で 25%燃費削減（うち発進部分で 10%）

なお、2005 年もほぼ同様の結果が得られた。

出典：省エネルギーセンターHP <http://www.eccj.or.jp/idstop/funwari/06.html>

～エコドライブの運転方法「エコドライブ 10 のすすめ」～

ふんわりアクセル「eスタート」

「やさしい発進を心がけましょう」

加減速の少ない運転

「車間距離は余裕をもって、交通状況に応じた安全な定速走行に努めましょう。」

早めのアクセルオフ

「エンジブレーキを積極的に使いましょう。」

エアコンの使用を控えめに

「車内を冷やし過ぎないようにしましょう。」

アイドリングストップ

「無用なアイドリングをやめましょう。」

暖機運転は適切に

「エンジンをかけたらずぐ出発しましょう。」

道路交通情報の活用

「出かける前に計画・準備をして、渋滞や道路障害等の情報をチェックしましょう。」

タイヤの空気圧をこまめにチェック

「タイヤの空気圧を適正に保つなど、確実な点検・整備を実施しましょう。」

不要な荷物は積まずに走行

「不要な荷物を積まないようにしましょう。」

駐車場所に注意

「渋滞などをまねくことから、違法駐車はやめましょう。」

出典: ReCooHP http://www.recoo.jp/eco10_index.cfm

エコドライブを普及促進するためには、自治体が主体的に取り組み継続していくことが重要であり、エコドライブキャンペーン事業を通じて、エコドライブ実践の広がり（市内 事業者 住民）と、取り組みの深さを展開していく。

（１）一般市民を対象としたエコドライブの普及・展開

- ・市民を対象に講習会や実技実習を実施し、エコドライブの基本操作や効果を周知する。
- ・プラカードやのぼりを用いて、主要交差点に停車中のドライバーにエコドライブの実践を PR する。

（２）企業従業員を対象としたエコドライブの普及・展開

- ・エコドライブ普及の核となる企業の担当者や市職員を対象とする。
- ・省エネ運転推進を図るための講習会を実施する。
- ・事業効果を評価するための継続的な効果測定を行う。

（３）交通事業者を対象としたエコドライブの普及・展開

- ・バスやタクシーなどの交通事業者を対象とする。
- ・事業所の全体的方針としてエコドライブを実施するよう促進する。

参考資料

- ・ 用語の説明
- ・ 委員会・研究会の検討経緯
- ・ 土浦市総合交通体系調査委員会設置要領
- ・ 土浦市総合交通体系調査委員会、研究会名簿

用語の説明

※1 モビリティ・マネジメント

ひとり一人のモビリティ（移動）が社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通や自転車等を適切に利用する方向）に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。

※2-1 通過交通

地域内に用事のない交通。長距離トラックが高速道路を用いて都市部を通過する場合や、乗用車が抜け道を使って住宅地を通過する場合など。

※2-2 シンボルロード

歴史拠点や主要施設、鉄道駅などを結ぶ、街や地域のシンボル（象徴）となる道路のこと。

※3-1 バスベイ

バス利用者の安全な乗降及び停車中のバスによる本線上の自動車交通の流れに支障をきたさないことを目的として、車道から側方に切り込んだバス専用スペースのこと。

※3-2 バス専用・優先レーン

公共輸送機関であるバスの定時・定速走行を確保するもので、通常、バス等許可車両のみが走行できる専用レーンと優先車両の円滑な走行を妨げる場合に通行を禁止する優先レーンとがある。

※3-3 バリアフリー

高齢者・障害者等が社会生活していく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障害を除去するという考え方。公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者・障害者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすること。

※3-4 ハンプ

自動車を減速させるため、道路に設ける凸状の段差

※4-1 シャトルバスシステム

特定の区間を多頻度で往復運行するバスシステムのこと。

※4-2 ICカード

集積回路(Integrated Circuit)を内部に組み込んだカード。磁気カードよりも大容量のデータを記憶でき、かつ、セキュリティの向上を図ることができる。

※4-3 バス優先信号

バスの接近あるいは交差点への進入を感知し、信号のタイミングをバスの円滑な走行を考慮した上で変更するもの。また、バスのおよその平均走行速度を考慮して、設定区間の信号現示のタイミングをあらかじめ設定しておくこともある。

※4-4 パークアンドライド

都市部や観光地などの渋滞緩和のため、末端交通機関である自動車等を郊外の鉄道駅又はバス停に設けた駐車場に停車させ、そこから鉄道や路線バスなどの公共交通機関に乗り換えて目的地に行く方法。P&R と略すこともある。バスに乗り換える場合はパークアンドバスライドとも呼ばれる。

※4-5 キスアンドライド

自宅から駅またはバス停まで自動車等で送り迎えをしてもらう通勤・通学形態。自宅からの公共交通機関がない、または不便な場合に利用されることが多い。パークアンドライドと同じように都心部の交通量を軽減させる効果がある。反面、駅周辺の混雑を引き起こすことから、乗降場所を設定している駅もある。

※4-6 デマンド型

基本のバス路線以外に利用者がある場合など、デマンド（需要）に応じてルートを迂回し、弾力的なサービスを行う運行形態のことをいう。

※4-7 パイロットプロジェクト

パイロットとは“水先案内人”の意味で、先進的・模範的な事業のことをいう。

また、こうした事業を実施することにより、他地域においても同様な事業が展開されることを目的としている。

※4-8 バスロケーションシステム

無線通信や GPS などを利用してバスの位置情報を収集することにより、バス停留所や携帯電話、インターネットでバスがどこにいるかなどの情報を提供するシステムのことである。

バスの運行にとっては道路事情や天候による影響が大きく、鉄道などのほかの交通機関に比べて定時制の確保が難しい。バスロケーションシステムによってバスの位置情報を提供することで、利用者は待ち時間のだいたいの目安がわかり、時間を有効に利用することができる。

※4-9 公共交通優先システム（PTPS）

大量公共交通機関であるバス等の通行を円滑に行わせ、バス等の定時運行を確保するとともに、利用を促進して道路の利用効率を向上させる施策であり、バスレーンなどのような交通規制施策と交通信号機など交通インフラを制御するシステムをあわせたものである。

狭義には、後者の信号制御システムのみを指すことも多い。

※5-1 トリップ

人がある目的を持ってある地点からある地点へと移動することをいい、いくつかの交通手段に乗り換えても、出発地から目的地までを1つのトリップとしてとらえる。

※5-2 T. E.

トリップエンドの略。出発地と目的地のことを指す。トリップの単位として用いる。1トリップにつき出発地側で1 T.E.、目的地側で1 T.E.とカウントする。

※5-3 サービス水準

公共交通のサービス水準とは、定時性、運行間隔や頻度、運賃など、利用者にとっての使いやすさのことをいう。

※5-4 モビリティ

移動のこと。

※5-5 トランジットモール

公共交通機関（バス、路面電車、LRT等）に開放されている歩行者専用道路（歩行者ゾーン）である。自動車交通を締め出す一方で公共交通の利便性を高め、中心市街地を活性化させるために設けられる。欧米各国で実施されている事例が多い（例えばドイツのフライブルク市等）。

※5-6 オムニバスタウン

自動車に比べてバスは環境にやさしく、人にやさしく、街にやさしいという特徴があり、その社会的意義を最大限に発揮して、バスを中心とした安全で環境にやさしい街づくりをめざす交通計画のこと。

※5-7 サイクル&バスライド

自宅から自転車で最寄のバス停留所まで来てバスに乗換えるシステム。

また、鉄道端末の自転車利用を促進する目的で、鉄道駅等に自転車駐車を設置して、そこから鉄軌道系に乗換えるシステムをサイクルアンドライドという。

※5-8 カーシェアリング

あらかじめ登録した会員の間で自動車を共同使用することをいう。

レンタカーのように不特定多数が利用するシステムではなく、予め登録した会員だけが利用できる自動車を貸し出しするシステム。半日、一日単位で利用するのではなく、短時間の利用を目的としている。

※5-9 カープール

相乗り（あいのり）の意味。

一台の乗り物に複数人数が一緒に乗り合わせることをいう。通常は、近所の人など、他人同士が一台の乗り物に乗ることを指し、家族や同居人などが一台の乗り物に乗る場合や、路線バスなど、業として複数の人間を運送する場合は含まない。

※5-10 ITS

高度道路交通システム（Intelligent Transport Systems）の略。

ITを利用して、輸送効率の向上、道路交通を快適にするための交通システム。普通、世界共通でITS（Intelligent Transport Systems）と呼ばれる。

カーナビゲーションシステム、高速道路での自動料金収受システム、安全運転を手助けするシステムなどがある。

※5-11 TDM（交通需要マネジメント）

TDM(Transportation Demand Management)の略。

自動車利用の時間、経路、手段の変更、自動車の効率的利用、需要発生源の調整等、交通需要量（＝交通行動）を調整することによって都市又は地域レベルの道路交通混雑の緩和や交通環境の改善を行う手法の総称。

※6-1 インセンティブ

誘因。目標を達成するための刺激。

※6-2 フリンジ

フリンジとは周辺部の意味。

たとえば、フリンジパーキングとは、都市部周辺(フリンジ)に駐車場を整備しながら、段階的・計画的に都心部の自動車交通の適正化を図って行く施策のことをいう。

※7-1 エコドライブ

円滑な発進・加減速、定速走行、停車時のエンジン停止（アイドリングストップ）など、環境に配慮した運転方法のこと。比較的容易にできる環境対策の一つであるだけでなく、無駄な燃料消費を少なくすることができる。

※7-2 スクランブル交差点

歩行者が同時に縦横斜めの全ての方向に車道を横切ることができる信号現示と横断歩道が設けられている交差点のこと

※7-3 セパレート現示

歩車分離式信号機の種類。

歩行者を横断させるときに同一進行方向の車両に右左折をさせない方式のこと。

※7-4 リバーシブルレーン

渋滞緩和のため片側 2 車線以上の道路において中央線（センターライン）の位置を時間帯によってずらし、交通量が特に多い方向の車線を特定の時間帯のみ増やす交通規制のことで、中央線変移（中央車線変移）と称される。

バスレーン規制とセットで実施されることが多い。

※7-5 駐車場案内システム

駐車場の満空状態を提供することで、駐車場探しの迷走交通 やイベント時の駐車場待ちによる渋滞を緩和するシステム。

※7-6 ハイグレードバス停

バス停の機能を高度化したもので、バス接近表示器や上屋、ベンチ等を整備したもの。

※7-7 りんりんロード

筑波鉄道筑波線の廃線後を利用したサイクリングロードのこと。

※7-8 霞ヶ浦自転車道

潮来市から土浦市を結ぶ大規模自転車道のこと。

霞ヶ浦環境創造ビジョンの一環として、霞ヶ浦に沿って点在する公園・文化施設等の環境資源を結び水辺の交流ネットワークを形成している。

※7-9 サイクルセンター

駐輪場、レンタサイクル、休憩所などの設備を備えた自転車利用を促進する拠点のこと。

※7-10 T F P（トラベル・フィードバック・プログラム）

モビリティ・マネジメントの技術のうち、行動プラン法（個々人が望ましいと思う行動プランを作成して記述する）やフィードバック法（個々人の行動を測定し、結果情報をフィードバックする）を組み合わせ提供されるパッケージ化されたプログラムのこと。

※7-11 カーフリーデー

都市における自動車の利用と、それを通じた都市生活のあり方を見直すことを呼びかけるキャンペーンのこと。

委員会・研究会の検討経緯

平成17年度

日時	委員会・研究会	討議内容等
平成17年 8月29日	第1回委員会・ 研究会合同	①土浦市総合交通体系調査目的・内容について ②上位計画・関連計画の整理について ③土浦市を取り巻く社会経済情勢と交通ニーズ の把握について
11月7日	第2回研究会	①交通実態の整理確認について ②交通課題の整理確認について
11月25日	第2回委員会	①交通実態の整理確認について ②交通課題の整理確認について
平成18年 2月6日	第3回委員会・ 研究会	①土浦市の将来像と将来需要見通しについて
2月27日	第4回研究会	①土浦市総合交通体系の方針策定について
3月23日	第4回委員会	①土浦市総合交通体系の方針策定について

平成18年度

日時	委員会・研究会	討議内容等
平成18年 8月25日	第1回委員会・ 研究会合同	①平成18年度の調査内容について ②道路整備プログラム等の検討について
10月6日	第2回研究会	①道路整備プログラムについて ②公共交通網の整備計画について
10月30日	第2回委員会	①道路整備プログラム及び道路整備推進方策について ②公共交通の方針について
11月28日	第3回研究会	①交通円滑化対策について ②中心市街地の交通計画について ③土浦市の総合交通ビジョン（案）について
12月25日	第3回委員会	①交通円滑化対策について ②中心市街地の交通計画について ③土浦市の総合交通ビジョン（案）について
平成19年 2月13日	第4回研究会	①アクションプログラムについて ②土浦市の総合交通ビジョン案について
2月27日	第4回委員会	①全体構成とアクションプログラムへの流れ ②アクションプログラムについて ③土浦市の総合交通ビジョン案について
パブリックコメント 平成19年5月8日（火）～平成19年6月7日（木）		

土浦市総合交通体系調査委員会設置要領

(設置)

第1条 土浦市の交通環境の変化、社会経済状況の動向を受けて、将来に向けて土浦市が整備していくべき総合的な交通体系の方針を検討する。さらには、その方針を受けて実現性の高い道路網整備のプログラム、公共交通体系の整備計画等を調査することを目的とし、土浦市総合交通体系調査委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

(所掌事項)

第2条 委員会は、次の各号について調査及び研究を行い、その検討を行うものとする。

- (1) 土浦市の総合交通体系の方針に関すること。
- (2) 街路交通網の配置に関すること。
- (3) 公共交通施策に関すること。
- (4) 前項に掲げるものほか、目的を遂行するために必要なこと。

(構成)

第3条 委員会は、別表第1に掲げる者によって構成する。

- 2 委員会には委員長を置く。
- 3 委員会に、研究会を設け、委員会に付議する事項を検討する。
- 4 研究会は、別表第2に掲げる者によって構成する。
- 5 市民ワーキングチームを設け市民の意見の集約を図ることができる。

(任期)

第4条 委員の任期は、第2条に規定する検討事項が終了するまでの期間とする。

(委員会)

第5条 委員会は、委員長が召集し主宰する。

- 2 必要に応じて、構成員以外の者を委員会に出席を求めることができる。

(研究会)

第6条 研究会は、土浦市都市整備部都市計画課長が召集し主宰する。

- 2 必要に応じて構成員以外の者を研究会に出席を求めることができる。

(事務局)

第7条 委員会及び研究会の事務局は、土浦市都市整備部都市計画課に置く。

(その他)

第8条 この要領に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は委員長が委員会に諮って定める。

付 則

この要領は、平成17年8月29日から施行する。

平成 17 年度土浦市総合交通体系調査委員会、研究会名簿

＜土浦市総合交通体系調査委員会名簿＞

役職	所 属	氏 名
委員長	筑波大学システム情報工学研究社会システム工学専攻 教授	石田 東生
委員	筑波大学システム情報工学研究社会システム工学専攻 助教授	岡本 直久
〃	国土交通省関東地方整備局常陸河川国道事務所調査第二課長	後藤 勝志
〃	国土交通省関東地方整備局常総国道事務所調査課長	吉見 精太郎
〃	国土交通省関東運輸局茨城運輸支局輸送課長	鬼澤 秀通
〃	茨城県土木部都市局都市計画課長	村田 正文
〃	茨城県土木部道路建設課長	須藤 修一
〃	茨城県土木部都市局公園街路課長	大久保 勝弘
〃	茨城県土浦土木事務所長	伊久間 昇
〃	茨城県土浦警察署交通課長	小林 一成
〃	東日本旅客鉄道（株）水戸支社総務部企画室長	高畑 治
〃	関東鉄道（株）常務取締役	木村 文男
〃	ジェイアールバス関東（株）土浦支店長	井上 秀樹
〃		加藤 照夫
〃	土浦商工会議所会頭	山口 雄三
〃	(社)土浦青年会議所理事長	吉田 正一
〃		小沼 俊広
〃	まちづくり活性化バス実行委員会委員長	堀越 昭
〃	元土浦・つくば間公共交通連携方策検討委員	平田 洋子
〃	土浦市障害者(児)福祉団体連合会長	村山 一人
〃	土浦市地区長連合会長	戸倉 二喜
〃	土浦市女性団体連絡協議会会長	井坂 たけ
〃	土浦地区交通安全母の会連合会会長	坂本 喜久江
〃	土浦市小・中学校 P T A 連絡協議会会長	横山 和裕
〃	新治商業協同組合理事長	鈴木洋一
〃	土浦市市長公室長	古渡善平
〃	〃 建設部長	山田和也
〃	(新治村企画調整課長)	(林 正一)

＜土浦市総合交通体系調査研究会名簿＞

役職	所 属	氏 名
座長	筑波大学システム情報工学研究社会システム工学専攻 助教授	岡本 直久
委員	茨城県土木部都市局都市計画課課長補佐	富永 幸一
〃	茨城県土木部道路建設課主査	大野谷 祐二
〃	茨城県土木部都市局公園街路課課長補佐	藤田 幹雄
〃	茨城県土浦土木事務所事業調整課技佐兼課長	立蔵 義明
〃	土浦市企画調整課長	久保庭 照雄
〃	〃 商工観光課長	福田 統太
〃	〃 生活安全課長	森島 貞一
〃	〃 社会福祉課長	小貫 俊男
〃	〃 土木課長	石浜 茂
〃	〃 公園街路課長	今泉 登至
〃	〃 開発課長	東郷 和男
〃	〃 指導課長	細谷 直弘
〃	(新治村企画調整課長)	(林 正一)
〃	(新治村企画建設課長)	(高野 久)

事 務 局	土浦市都市整備部長	神戸 信洋
	土浦市都市計画課次長	栗山 貞行
	土浦市都市計画課長	奥山 政夫
	土浦市都市計画課課長補佐	岡野 亨
	〃 課長補佐	久保谷 秀明
	〃 係長	新福 典子
	〃 係長	来栖 信吉

平成 18 年度土浦市総合交通体系調査委員会、研究会名簿

<土浦市総合交通体系調査委員会名簿>

役職	所属	氏名
委員長	筑波大学大学院システム情報工学研究科 教授	石田 東生
委員	筑波大学大学院システム情報工学研究科 助教授	岡本 直久
〃	国土交通省関東地方整備局常陸河川国道事務所調査第二課長	後藤 勝志
〃	国土交通省関東地方整備局常総国道事務所調査課長	吉見 精太郎
〃	国土交通省関東運輸局茨城運輸支局輸送課長	鈴木 健一
〃	茨城県土木部都市局都市計画課長	村田 正文
〃	茨城県土木部道路建設課長	須藤 修一
〃	茨城県土木部都市局公園街路課長	鯉渕 真佐雄
〃	茨城県土浦土木事務所長	鈴木 善一
〃	茨城県土浦警察署交通課長	小林 一成
〃	東日本旅客鉄道（株）水戸支社総務部企画室長	高畑 治
〃	関東鉄道（株）常務取締役	木村 文男
〃	ジェイアールバス関東（株）土浦支店長	加藤 照夫
〃	土浦商工会議所会頭	山口 雄三
〃	(社)土浦青年会議所理事長	小沼 俊広
〃	まちづくり活性化バス実行委員会委員長	堀越 昭
〃	元土浦・つくば間公共交通連携方策検討委員	平田 洋子
〃	土浦市障害者（児）福祉団体連合会長	村山 一人
〃	土浦市地区長連合会長	戸倉 二喜
〃	土浦市女性団体連絡協議会会長	井坂 たけ
〃	土浦地区交通安全母の会連合会会長	坂本 喜久江
〃	土浦市小・中学校 P T A 連絡協議会会長	君山 毅
〃	新治商業協同組合理事長	鈴木 洋一
〃	土浦市市長公室長	古渡 善平
〃	土浦市建設部長	山田 和也

＜土浦市総合交通体系調査研究会名簿＞

役職	所属	氏名
座長	筑波大学大学院システム情報工学研究科 助教授	岡本 直久
委員	茨城県土木部都市局都市計画課課長補佐	澤田 勝
〃	茨城県土木部道路建設課主査	山中 博
〃	茨城県土木部都市局公園街路課課長補佐	藤田 幹雄
〃	茨城県土浦土木事務所事業調整課技佐兼課長	森山 貢
〃	土浦市企画調整課長	小泉 裕司
〃	土浦市商工観光課長	樽見 佳久
〃	土浦市生活安全課長	池田 勝則
〃	土浦市社会福祉課長	小貫 俊男
〃	土浦市土木課長	関 正之
〃	土浦市公園街路課長	直江 喜一郎
〃	土浦市開発課長	東郷 和男
〃	土浦市指導課長	酒井 将志

役職	所属	氏名
事務局	土浦市都市整備部長	神戸 信洋
	土浦市都市計画課長	奥山 政夫
	土浦市都市計画課課長補佐	岡野 亨
	〃 課長補佐	金子 茂正
	〃 主査	新福 典子
	〃 係長	来栖 信吉

平成 19 年度土浦市総合交通体系調査委員会名簿

<土浦市総合交通体系調査委員会名簿>

役職	所属	氏名
委員長	筑波大学大学院システム情報工学研究科 教授	石田 東生
委員	筑波大学大学院システム情報工学研究科 助教授	岡本 直久
〃	国土交通省関東地方整備局常陸河川国道事務所計画課長	香取 孝史
〃	国土交通省関東地方整備局常総国道事務所調査課長	菱川 龍
〃	国土交通省関東運輸局茨城運輸支局輸送課長	近藤 基了
〃	茨城県土木部都市局都市計画課長	上久保 人志
〃	茨城県土木部道路建設課長	村田 正文
〃	茨城県土木部都市局公園街路課長	鯉淵 真佐雄
〃	茨城県土浦土木事務所長	鈴木 善一
〃	茨城県土浦警察署交通課長	関 晃
〃	東日本旅客鉄道（株）水戸支社総務部企画室長	高畑 治
〃	関東鉄道（株）常務取締役	木村 文男
〃	ジェイアールバス関東（株）土浦支店長	加藤 照夫
〃	土浦商工会議所会頭	山口 雄三
〃	（社）土浦青年会議所理事長	横山 恭教
〃	まちづくり活性化バス実行委員会委員長	堀越 昭
〃	元土浦・つくば間公共交通連携方策検討委員	平田 洋子
〃	土浦市障害者（児）福祉団体連合会会長	村山 一人
〃	土浦市地区長連合会会長	戸倉 二喜
〃	土浦市女性団体連絡協議会会長	井坂 たけ
〃	土浦地区交通安全母の会連合会会長	坂本 喜久江
〃	土浦市小・中学校 P T A 連絡協議会会長	君山 毅
〃	新治商業協同組合理事長	鈴木 洋一
〃	土浦市市長公室長	市川 昇
〃	〃 建設部長	青山 良夫

事 務 局	土浦市都市整備部長	古渡 善平
	土浦市都市計画参事兼課長	東郷 和男
	土浦市都市計画課副参事	石井 信之
	〃 課長補佐	岡野 亨
	〃 主事	鬼脇 正臣

平成19年8月

土浦市