

# 延伸実現に向けての 今後の課題について

# 延伸実現に向けての今後の課題①(案)

## 1 神立駅の検討

土浦方面の調査は、土浦駅に接続する仮定で実施しているが、委員会では、土浦駅のほか、神立駅も検討の余地があるのではないかとの意見があったことから、**接続駅の決定に際しては、土浦駅と神立駅に接続した場合の実現可能性などを比較検討することが必要。**

## 2 延伸構想の磨き上げ・県ビジョンとの調和

今回の調査は、限定的な条件設定による概略での調査結果であり、**今後、延伸ルート及び事業スキームの検討等に合わせて、事業費及び収支採算性、B/C等の実現可能性並びに政策効果、政策実現に向けた手法等を精査していくことが必要。**

また、TX県内延伸構想は、県土全体の発展を目指すものであることから、**JR常磐線とともに将来の県内交通ネットワークの主軸として、県総合計画又は地域公共交通計画等の各種計画やビジョンに適切に位置付けることが必要。**その際には、TX県内延伸によって、TX沿線地域とそれ以外の地域における相互発展や、県内公共交通ネットワーク全体の強化が図られるよう、十分に留意することが必要。

# 延伸実現に向けての今後の課題②(案)

## 3 実現可能性の向上

土浦方面は、他の方面に比べて実現可能性が高いという調査結果であったが、それであってもB/Cが1.0を下回り、収支採算性も赤字が見込まれていることから、**従前どおりの沿線開発にとどまらず、更なる需要増加及び費用削減の方策を検討していくことが必要**。なお、沿線のまちづくりにあたっては、人口減少等の社会変化も考慮し、将来世代の負担にならないよう、需要を反映した適切な計画づくりを進めるほか、沿線開発における居住誘導区域及び都市機能誘導区域の活用、中心市街地の高度利用といった沿線自治体によるTXを活かした地域戦略並びに浸水想定地域等の防災計画との整合を図ることが重要。

## 4 公共交通の利用促進

鉄道をはじめとする公共交通の利用促進に向けて、相互乗り入れなど既存の鉄道路線とのスムーズな接続方法や大規模集客施設へのアクセス性の向上、駅からの二次交通の充実、駅におけるパーク&ライド駐車場の整備を検討するなど、**利用者の利便性向上を図ることが必要**。また、更なる需要創出を目指すためにも、**自動車から公共交通への大規模な転換を図るなど、県民の生活様式の変容を促すような政策を検討することが重要**。

## 5 関係者等との調整

費用負担や事業スキームの決定などに向けて、**国及び関係都県、関係者等との十分な調整や検討を実施していくことが必要**。また、国の交通政策審議会の答申にも位置付けられているTX東京延伸や都心部・臨海地下鉄構想との一体整備などの動向にも留意しながら進めていくことが必要。

## 県内延伸に向けて県が取り組むべき課題（とりまとめ結果）

※各ご意見の後ろにあります＜提言書案の項目番号＞は資料3の2ページ・3ページの項目番号に対応しております。

### 1 県内延伸そのものに対する課題について（全方面共通）

#### 【公共交通ネットワーク】

- ・ 将来的に人口の減少が見込まれることから、鉄道需要の確保のため、宅地開発とセットで公共交通の利用促進を強力に進めることが必要。利用促進に際しては、鉄道だけでなく、二次交通についても併せて検討すること。＜提言書案(4)＞
- ・ 延伸の意義に掲げている自動車移動からの転換を進めるためには、延伸だけでなく二次交通の充実が必須。その費用確保に関する検討も必要。＜提言書案(4)＞

#### 【公共交通の利用促進】

- ・ 現状、いずれもB/Cが1.0を下回っており、採算性をどう上げていくかが課題。このため、宅地開発のみならず、公共交通の利用促進を強力に進めることが必要。＜提言書案(4)＞
- ・ 交通行動において自動車からの脱却、公共交通利用の転換など、生活様式を変容させることが不可欠である。＜提言書案(4)＞
- ・ シームレスな公共交通サービス、クルマ利用との連携による公共交通の利用促進。＜提言書案(4)＞

#### 【まちづくり】

- ・ 延伸する場合、鉄道需要の確保のために延伸沿線の宅地開発をあわせて行うことが想定される。その際、人口減少下においても有効な需要があるかを考え、（土地利用の観点、採算性の観点から）無駄な開発にならないよう留意する必要がある。また、延伸方面が宅地開発されることにより県内の他地域での人口減少を加速させる可能性はあるか、県土全体の発展性を見渡したバランス性を踏まえた延伸計画とすべき。＜提言書案(2)(3)＞
- ・ TX 延伸による設備効果を県内全域に波及させ、将来に向けた経済発展を目指すとのことであるが、人口減少の中であって、沿線地域とその他の地域との定住人口や経済発展の二極化が懸念されることから、その対応策を考えていくことも必要。＜提言書案(2)＞
- ・ 延伸の完成、沿線開発の完了する将来を見据えたまちづくりを行うこととなるため、具体的なスケジュールをもって将来人口を予測し、まちづくりの計画を立てるべき。いつできるかわからない路線を前提にした開発計画はリスクが大きい。＜提言書案(3)＞
- ・ 公共交通による県内都市間交通軸の考え方および将来構想との関係＜提言書案(2)＞

- ・ 需要確保については、延伸される沿線の集約化が必要であり、そのためには立地適正化計画等の誘導／活用による土地利用構造の改編が必要である。 <提言書案(3)>
- ・ 既存の交通事業者にとっても県北経済圏の盛衰は、死活問題。TX 延伸からの悪影響を防ぐことと同時に、積極的にウィンウィンで延伸の効果、利益をもたらす方策を考え、連携、協力が必要。 <提言書案(2)>

#### 【採算性、鉄道延伸以外の方法の検討】

- ・ 県内延伸を実現するには、事業性および費用対効果の基準において大きな隔たりがあることを認識する必要がある。人口減少社会を前提としつつも如何に需要を確保するか、安定的な運営のために何をなすべきか、についての戦略を抜本的に議論するべきである。 <提言書案(2)>
- ・ 「つくばエクスプレスの延伸」については、どの方面であっても費用面で実現性に難があると考えます。費用便益比の改善には周辺開発が不可欠ですが、駅周辺で住宅開発をして人口が増加したとしても、その人たちが鉄道利用者になるとは限りません。想定される利用者数に見合った交通手段を検討することが可能であれば、LRT や BRT などの導入可能性について改めて検討する方がよいのではないか。 <提言書案(2)>
- ・ TX 延伸で掲げた政策目的に対して、延伸だけによらない他の方法（既存施設の有効活用等）についても同時に検討すべき。 <提言書案(2)>

#### 【費用負担の方法、財源の確保】

- ・ 今回の試算ではいずれの案でも費用便益比が1未満でしたが、費用便益比が1を超えるプロジェクトであれば、採算性が見込めない場合でも何らかの方法で実現を目指すべきと考えます。実現を本気で目指すのであれば、地元自治体（茨城県および沿線市町村）で初期費用および毎年の運営費の一部を負担（運行会社に対する支援）する方法についても検討すべきです。 <提言書案(2)>
- ・ 財源確保、事業安定性の確保については、独自財源を確保することを前提とした県土のさらなる活用、二次産業の誘導、生産拠点の拡大とネットワーク化等による税収の向上が望まれる。 <提言書案(2)>

#### 【総合計画等での位置づけ】

- ・ 仮に土浦延伸、茨城空港への延伸、さらに水戸への延伸を段階的に進めることを超長期な茨城県の交通戦略とするのであれば、総合計画あるいは総合交通計画・県土開発計画として位置づけたビジョンを作成するべきである。 <提言書案(2)>

## 2 土浦方面延伸に対する個別の課題について

### 【常磐線との接続】

- ・ 神立駅での常磐線接続も検討すること。 <提言書案(1)>
- ・ 土浦方面では、土浦駅接続は難工事になることも予測され、神立駅接続としても良いのではないか。工事費用、工事期間からのメリットも大きいと思う。わかりやすく簡単な乗換等も可能になると思う。 <提言書案(1)>
- ・ つくば・土浦間以外の需要を顕在化させるには、土浦駅における接続方法として、地下駅を作って常磐線への乗り継ぎを必要とさせず、直通運転が可能な形態にする必要があると考えます。また、イオンモール土浦のような集客力のある施設に徒歩アクセス可能な駅を新設することも重要です。

【常磐線神立・高浜・石岡接続】 常磐線と接続する駅を土浦以外にする場合も、地下駅接続ではなく乗り継ぎが容易にできるような方法を検討し、その条件における費用算定をおこなったうえで費用便益比を計算する必要があると考えます。

上記の提案はいずれも、つくばへの移動需要について自動車からの転移を促進するには、乗り継ぎを可能な限り減らす必要があると考えてのものです。 <提言書案(4)>

- ・ 土浦駅への接続に難工事が想定される点につき、どれほどの難工事であるか、事業費、事業スキーム、事業スケジュール・想定されるリスクを他の駅への接続工事と比較して検討すべき。何年経っても完成しない・事業期間延長が繰り返されるような工事であれば、延伸完了がどんどん後ろ倒しになり、沿線開発などの関連事業にも波及して非合理化する。他の駅接続工事と比較したうえで、実現可能性がありスケジュールが読める現実的な事業であることが必要。 <提言書案(1)(2)>

### 【沿線開発】

- ・ 都市機能誘導地区、居住誘導地区の高度利用の実現。特に都心部の高度化は必須。 <提言書案(3)>
- ・ 延伸路線上への中間駅設置を想定した用地確保と TOD 開発（公共交通指向型開発） <提言書案(3)>

### 【公共交通ネットワーク】

- ・ 鉄道も地域の公共交通ネットワークを構成する一要素であり、公共交通ネットワーク全体を考える必要がある。特に、土浦付近に存在する既存の交通（路線バス、常磐線等）にどのような影響を与えるか、詳細に分析した上で、事業化にあたっては、交通事業者に丁寧な説明をして理解を得ていくべきである。また、各自治体の地域公共交通計画との整合も図る必要がある。 <提言書案(2)>
- ・ 土浦方面の選択は仮に実現・成功すれば、将来、さらに茨城空港、水戸へと延伸させることも可能なルートである。 <提言書案 2 (5)>
- ・ 常磐線との統合的な活用も十分考慮すべきで有り、常磐線スピードアップについても TX 同様に取り組む必要がある。 <提言書案(2)>



### 【県全体の均衡的な発展等】

- ・ B/C等から実現可能性は土浦方面が優位。  
一方で、県南の隣接する二大都市である土浦とつくばが繋がった時、県南の一人勝ちを進めることにならないようにすることが重要。  
延伸の狙いは、県南の活力を県北へ押し上げることにあり、「南へ南へ」ではなく「北へ北へ」、地域の活性化が北上し、人が動く効果を生み出すことが必要。  
そのためには、延伸をつくばと土浦の限られた地域の課題とせず県全体の課題とし、また、行政や交通事業者だけでなく、民間企業や県民も含めて総ぐるみで延伸の効果を最大限に生み出し、活用することを考えていく必要がある。 <提言書案(2)>
- ・ 土浦つくば広域都市圏？としての都市内交通の機能と、県内の広域都市間交通としての機能の整理 <提言書案(2)>

### 【防災関係】

- ・ 拠点となる土浦駅周辺の浸水想定エリアの解除が大前提で、それに向けた河川改良が必要。 <提言書案(3)>

## 3 その他上記に含まれない内容について

### 【東京延伸との関係】

- ・ 「臨海地下鉄」新線とTXをパッケージとして考えるとのことであるが、県内延伸との整合をどの様に図るのか。 <提言書案(5)>

### 【常磐線との相互乗り入れ】

- ・ TXと常磐線の接続を考えたとき、相互乗り入れを議論する必要はないか。 <提言書案(4)>

### 【関係自治体との調整】

- ・ 関係地方公共団体等において需要の創出につながる沿線開発や交流人口の増加に向けた取り組み等を着実に進めたうえで、事業計画について十分な検討が必要である。 <提言書案(3)>
- ・ 効率性を中心とした第三者委員会の結論については、あくまでBAUケース（特段対策のない自然体ケース／Business as usual）の延長としての結果であることに留意する必要がある。 各方面をそれぞれ支持・推奨している沿線自治体では、延伸がなされた際に何を実行し何を実現しようとするのかビジョンがあるはずである。 地域独自の戦略とTXを活かした地域戦略が本委員会の結論には、十分に反映されていない可能性は否めない。 実現可能性の高いプラスαの地域戦略を示し、TXを活かすためのビジョンを広く公開の場で議論・検討することも必要ではないか。 <提言書案(3)>

### 【提言書について】

- ・ 提言書の全体トーンをどうするかも大事だと思う。
  - － B/C や採算性等からみた現段階での実現性はとても厳しい。一方で成功した場合は地域活性化の大きな起爆剤になる。東京側での延伸の動きとのリンクも期待される。
  - － 一方面に絞った後、その延伸の是非については、さらに詳細な調査を行い、延伸効果を生み出すための具体策を考え、幅広く検討、議論を重ねて判断すべきこと。
  - － 課題や困難さにしっかり言及することは必要だが、委員会が方面は絞ったが実現は難しいと結論づけた的な受け止め方をされないことも大事だと思う。 <提言書案(2)(5)>

### 【鉄道延伸以外の方法の検討】

- ・ もはや、鉄道をつくれれば沿線人口が増加するという発想は捨て、総合計画がめざす地域社会の実現に向けた適切な手段、方法を具体的に議論することに注力すべきである。その中でTX延伸が最良・最善の策であることを位置づけるべきである。 <提言書案(2)>

### 【筑波山方面の検討】

- ・ 筑波山方面については、集客力のある大学や病院などがルート上にあるので、LRT方式が適しているように思われます。導入可能性を別途検討してもよいのではないだろうか。 <提言書案2(5)>