

TX県内延伸に関する提言書（案）

「TX県内延伸に関する第三者委員会」では、茨城県が「第二次茨城県総合計画（以下「県総合計画」という。）」に位置付けている、つくばエクスプレス（以下「TX」という。）の県内延伸の4つの方面案（土浦方面、茨城空港方面、水戸方面、筑波山方面）の絞り込みについて、中立的な観点から検討した結果として、下記のとおり提言する。

記

1 延伸方面について

当委員会では、延伸によって得られる効果と事業可能性やコストのバランスなどを考慮し、土浦方面への延伸が最善と判断した。

2 検討の経過について

(1) TX県内延伸の検討の背景

茨城県においては、近年、人口減少が進んでいるが、その中であってもTX沿線3市の人口は、TXが開業した平成17年度から令和4年度までに約26%増加し、住みよさランキングでは毎年上位にランクインするなど、TXは地域の発展に大いに寄与している。

こうした状況を受け、茨城県では、TX沿線の活力をいかに県内全域に波及させるかが、県土の持続可能な発展にとって重要な課題であると捉え、県総合計画において、TXの県内延伸に向けた検討を行うこととし、延伸方面先の候補として「土浦方面」「茨城空港方面」「水戸方面」「筑波山方面」の4つの方面案を位置付けている。

このような中、当委員会は、県内延伸の議論を進めるうえで必要となる延伸方面の絞り込みについて、第三者の中立的な観点から検討を行い、その結果を知事に提言することを目的に設置されたものである。

(2) 茨城県におけるTX県内延伸の意義について

茨城県では、延伸方面の選定にあたり、県総合計画の基本理念である「活力があり、県民が日本一幸せな県」の達成に向けたTX県内延伸の意義として、次の4つの項目を示している。

- ①東京圏からの新たな人の流れの創出
- ②つくばと水戸の二大都市圏の交流拡大
- ③自動車からの転換に向けた公共交通のサービスレベルの向上
- ④TX延伸を起爆剤とした本県未来の更なる飛躍

茨城県では、この4つの意義を判断基準とし、実現可能性を加えた5つの視点（以下「判断基準等」という。）を考慮して延伸方面を選定することとしている。また、

それぞれの判断基準等に沿った評価項目について調査を実施し、その結果をTX県内延伸調査の結果として整理しているところである。

(3) 第三者委員会における延伸方面の選定の方針について

当委員会では、令和4年12月12日、令和5年1月16日及び同年2月9日に委員会を開催し、茨城県が示した判断基準等及び調査結果などに基づき、4つの方面案を相対的に比較・評価したうえで、方面案の絞り込みを行った。

(4) 4つの方面案の評価結果について

当委員会で4つの方面案を相対的に比較・評価した主な結果は、次のとおりである。

ア 土浦方面

(プラス評価)

- ・ 土浦方面の延伸は、東京圏（秋葉原駅）からの2時間圏域の居住人口や面積が増加することから、新たな沿線開発・企業誘致による移住や二地域居住の促進といった東京圏からの新たな人の流れの創出が期待される。
- ・ 水戸駅からつくば駅までの時間短縮効果も大きく、県北・県央地域におけるつくばからの60分圏域・90分圏域の居住面積も増加することから、つくばと水戸を一体化した大都市経済圏の形成にも寄与する。
- ・ 地平設置であるJR常磐線に対して高架構造を想定するTXが延伸され、JR常磐線と結節点を持つことにより、河川氾濫などの災害リスクや輸送障害の軽減に向けてリダンダンシーが強化され、自動車からの転換に向けた公共交通のサービスレベルの向上も期待される。
- ・ 現状での単年度収支は、4方面の中では最良であり、輸送密度も高く、B/Cも4方面の中では最も高いことから、実現可能性は4方面の中では最も高い。

(懸念事項)

- ・ 単年度収支は現状では赤字であり、B/Cも1.0未満であることから、実現に向けた課題は残る。

イ 茨城空港方面

(プラス評価)

- ・ 茨城空港方面の延伸は、茨城空港周辺が鉄道空白地帯となっているため、東京圏からの時間短縮効果が大きいことや、茨城空港が「大洗・ひたち海浜シーサイドルート」の始発点となっていることなどから、観光面での東京圏からの新たな人の流れの創出が期待される。
- ・ 東京圏（秋葉原駅）からの2時間圏域の居住人口や面積が大きく増加することから、新たな沿線開発・企業誘致による移住や二地域居住の促進といった東京圏からの新たな人の流れの創出が期待される。
- ・ 水戸駅からつくば駅までの時間短縮効果も大きく、県北・県央地域におけるつくばからの60分圏域・90分圏域の居住面積も大きく増加することから、つくばと水戸を一体化した大都市経済圏の形成にも寄与する。

- ・ 地平設置である J R 常磐線に対して高架構造を想定する T X が延伸され、J R 常磐線と結節点を持つことにより、河川氾濫などの災害リスクや輸送障害の軽減に向けてリダンダンシーが強化され、自動車からの転換に向けた公共交通のサービスレベルの向上も期待される。
- ・ 潜在的な発展可能性としては、空港の着陸便数の制限が緩和された場合には大きな経済発展の可能性がある他、石岡市では住宅地・工業団地の造成やスマートシティの実証実験、公共施設の再配置が想定され、JR 高浜駅周辺のまちづくりの検討に関する調査業務をすでに開始するなど、沿線地域の期待も加わり将来の飛躍につながる起爆剤効果も期待される。

(懸念事項)

- ・ 空港の着陸便数の制限があり、利用者増の制約となりうる。
- ・ 輸送人員や輸送密度、B/C は 4 方面の中では最も低く、現状のままでは実現可能性の課題は大きい。

ウ 水戸方面

(プラス評価)

- ・ 水戸方面の延伸は、東京圏から県庁所在地の水戸までの時間短縮効果について最も有効であるほか、東京圏（秋葉原駅）からの 2 時間圏域の居住人口や面積も最も増加することから、新たな沿線開発・企業誘致による移住や二地域居住の促進といった、東京圏からの新たな人の流れの創出が期待される。
- ・ 水戸駅からつくば駅までの時間短縮効果も大きく、県北・県央地域におけるつくばからの 60 分圏域・90 分圏域の居住面積も最も大きく増加することから、つくばと水戸を一体化した大都市経済圏の形成にも寄与する。
- ・ 自動車から鉄道への転換人数が多く、走行距離も長いため CO₂ 削減量が最も多く、気候変動への対応としては最も有効であるほか、土浦方面・茨城空港方面よりも J R 常磐線の代替輸送区間を長く持った上で結節点を持つことができるため、河川氾濫などの災害リスクや輸送障害の軽減に向けたリダンダンシー効果が最も大きく、自動車からの転換に向けた公共交通のサービスレベルの向上が期待される。
- ・ 潜在的な発展可能性としては、今後自動車から鉄道への転換の動きが進展した際に、さらなる CO₂ 削減効果や交通事故削減効果が最も期待されることから将来の飛躍につながる起爆剤効果が期待される。

(懸念事項)

- ・ 路線長が長く、J R 常磐線の複数の主要駅で接続することから、既存の鉄道（J R 常磐線）やバス路線に与える影響が大きいため、公共交通の維持という面で課題がある。
- ・ 路線長が最も長いことから建設費が最大であり、現状のままでは単年度収支が最低かつ B/C も低いため実現に向けた課題は残る。

エ 筑波山方面

(プラス評価)

- ・ 筑波山方面の延伸は、筑波山まで、鉄道がシームレスで接続されることにより、東京圏から観光地への時間短縮効果が大きく、観光面での東京圏からの新たな人の流れの創出が期待される。
- ・ 住宅地や商業施設が少なく難工事が想定されないため事業費が安価であり、輸送人員も多い。
- ・ 潜在的な発展可能性としては、TXとケーブルカー駅が結ばれた場合、更なる観光地の発展が期待される。

(懸念事項)

- ・ 筑波山方面の延伸は、東京圏から水戸への時間短縮効果には寄与しない。
- ・ 繁忙期には筑波山で登山渋滞が発生している状況を鑑みるとオーバーツーリズムの課題もある。
- ・ JR常磐線と結節点を持たないため、つくばと水戸の二大都市圏の交流拡大には効果がないほか、災害リスクや輸送障害の軽減に向けたリダンダンシー効果も期待できない。
- ・ 輸送密度は土浦方面・水戸方面に劣り、採算性やB/Cも土浦方面に劣ることから実現に向けた課題は残る。

(5) 第三者委員会における延伸方面の絞り込みについて

各方面を相対的に比較・評価した結果、それぞれに一長一短があることから、委員会内においても絞り込みに向けて活発な議論がなされたところであるが、各方面への延伸によって得られる効果と事業可能性やコストのバランスなどを考慮し、以下のような判断に基づき、意見を集約し、委員会としての結論を得たところである。

- ・ 筑波山方面は、集客力のある大学や病院などがルート上にあるものの、「つくばと水戸の交流拡大」や「JR常磐線のリダンダンシー」に寄与するとは言えず、現在の状況よりも沿線開発などは期待できるが、その効果は限定的である。
- ・ 公共交通のサービスレベルの維持・向上という観点から、延伸によって、既存のJR常磐線や路線バスの輸送人員等に与える影響を考慮する必要がある。また、社会にとってのプラスマイナスという観点から、費用対効果についても十分に考慮する必要がある。
- ・ つくばと水戸の交流拡大を考える場合、水戸方面に直接延伸するのではなく、JR常磐線接続（経由）でも一定の効果が得られる。
- ・ 土浦方面でJR常磐線に接続されれば、茨城空港方面や水戸方面への延伸に期待される効果についても、一定程度得られる。
- ・ JR常磐線への接続は、土浦方面が最短かつコストも最小であり、土浦駅にはJR特急も停車する。調査過程では、土浦方面のほかに、茨城空港方面や水戸方面における常磐線接続までの延伸効果も示されたが、これらの実現可能性の低さなどを考慮すると、土浦方面以外での接続は現実的ではない。
- ・ 地元市町はつくばだけではなく茨城空港を含めた交流拡大を求めていることに

も留意すべきである。

- ・ 今後の県勢発展を考えるうえで茨城空港の将来性は考慮すべきであるが、期待される将来の姿と現況とのギャップが大きく、現状では十分な実現可能性があるとはいえ切れない。
- ・ 今後、茨城空港を取り巻く状況が変化した場合に、改めて効果とコストのバランスを考慮した空港アクセスの在り方を議論すべきである。

3 実現に向けた今後の課題について

当委員会においては、方面選定後におけるTX県内延伸の実現に向けた課題についても議論し、以下の項目について、委員及びオブザーバーから意見がなされたところである。

(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必要がある。

(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必要がある。

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必要がある。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である。

(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必要がある。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である。

(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必要がある。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である。

(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必要がある。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T X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である。

茨城県においては、これらの意見を真摯に受け止め、実現に向けた今後の方策を検討していただくようお願いしたい。

令和5年2月9日
T X県内延伸に関する第三者委員会