

つくばエクスプレス（TX）の 県内延伸方面（案）について

2023(R5)年5月
茨城県

<目次>

- | | | | |
|---|-------------------------|-----|---|
| 1 | これまでの検討経過について | ・・・ | 1 |
| 2 | 第三者委員会からの提言について(概要) | ・・・ | 2 |
| | 2-① 延伸方面選定の判断基準等と主な調査結果 | | |
| | 2-② 土浦方面における接続駅の検討について | | |
| 3 | 延伸方面に関する県の考えについて | ・・・ | 5 |
| 4 | 実現に向けた今後の進め方について | ・・・ | 6 |
| 5 | 公共交通の利用促進に向けた考え方について | ・・・ | 7 |

1 これまでの検討経過について

- ・ 県総合計画に位置付けられたTX県内延伸の4方面案(土浦・茨城空港・水戸・筑波山)について、その絞り込みに必要な調査を2022(R4)年5月から実施。
- ・ 2022(R4)年12月からは、学識経験者などで構成する第三者委員会で、調査結果を踏まえた検討が開始され、本年3月に最善な延伸方面についての提言がなされたところ。

方面の絞り込みに向けた調査

- ・ 契約先:(一財)運輸総合研究所
- ・ 業務内容:需要予測調査等の実施及び第三者委員会での検討支援

第三者委員会における検討

- ・ 設置目的:県総合計画に位置付けられたTX県内延伸の4方面案に関して、中立的な観点から、将来の県勢発展に向け、最善な方面を検討
- ・ 構成員:委員5名及びオブザーバー6名で構成 (委員長:筑波大 岡本 直久 教授)
- ・ 開催状況:2022(R4)年12月から2023(R5)年3月までに全4回の委員会を開催

2023(R5).3.31 第三者委員会から知事に提言

2 第三者委員会からの提言について(概要)

第三者委員会における提言書の結論

- ・ 定量的・定性的な分析結果にもとづいて、中立的な観点から検討した結果、延伸によって得られる効果と費用のバランスなどを考慮すると、**土浦方面への延伸が最善である。**
- ・ 土浦方面のうち、土浦駅に接続する場合と神立駅に接続する場合を比較・検討した結果、**土浦駅に接続した場合の方が優位性が認められる。**

延伸方面の絞り込みに向けた第三者委員会の判断

方面	判断の内容
筑波山	・「つくばと水戸の交流拡大」や「常磐線のリダンダンシー」に寄与しないため、延伸による効果は限定的。
水戸	・既存の常磐線や路線バスの輸送人員等に与える影響が極めて大きい。 ・直接延伸ではなく、常磐線経由であっても、「つくばと水戸の交流拡大」には一定の効果。
土浦	・土浦方面での常磐線接続ならば、空港・水戸方面に期待される効果も一定程度ある。 ・常磐線への接続が最短でコストも最小。費用便益比(B/C)等では、土浦方面以外は現実的ではない。
茨城空港	・茨城空港の将来性は考慮すべきだが、現状では実現可能性が十分とは言えない。 ・今後、空港を取り巻く状況が変化した場合、改めて空港アクセスについて議論すべき。

実現に向けた今後の課題

- ①実現可能性の向上
- ②延伸構想の磨き上げ・県ビジョンとの調和
- ③将来を見据えたまちづくり
- ④公共交通の利用促進
- ⑤関係者等との調整

2-① 延伸方面選定の判断基準等と主な調査結果

調査結果及び提言書の詳細は、各資料をご覧ください。

延伸方面選定の判断基準等

「**活力があり、県民が日本一幸せな県**」の達成に向けて4つの判断基準と実現可能性を考慮

- 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

主な調査結果

	土浦	茨城空港		水戸	筑波山	
	つくば駅～土浦駅		つくば駅～高浜駅		つくば駅～石岡駅	
常磐線への影響 〔輸送人員〕	▲1千人/日	+2千人/日	+2千人/日	▲8千人/日	±0千人/日	—
〔輸送人キロ〕	▲11.6万人 _キ /日	▲1.2万人 _キ /日	▲1.3万人 _キ /日	▲57.9万人 _キ /日	▲13.9万人 _キ /日	—
時短効果 (水戸～東京) ^{※1}	▲20分	▲20分	▲20分	▲35分	▲20分	—
東京への 通勤圏の増加 ^{※2}	+13.8万人 (+10%)	+25.3万人 (+19%)	+23.2万人 (+17%)	+34.3万人 (+25%)	+30.2万人 (+22%)	+0.7万人 (+1%)
時短効果 (水戸～つくば) ^{※3}	▲15分	▲5分	▲5分	▲15分	▲15分	—
つくばから90分圏域の 県北・県央の 居住人口の増加 ^{※4}	+27.5万人	+34.1万人	+34.1万人	+44.8万人	+36.4万人	増加しない
概算事業費	約1,400億円	約2,400億円	約1,700億円	約4,800億円	約2,100億円	約1,400億円
採算性	▲3億円/年	▲50億円/年	▲31億円/年	▲58億円/年	▲26億円/年	▲22億円/年
B/C ^{※5}	0.6	0.0	0.1	0.1	0.0	0.2

※1 常磐線区間は普通列車で移動した場合の比較 ※2 秋葉原からの2時間圏域の居住人口の増加人数(比較対象となる既存通勤圏は常磐線特急を用いない経路で算出)
 ※3 常磐線区間は特急列車で移動した場合の比較 ※4 常磐線区間は普通列車の所要時間で算出 ※5 費用対効果分析のこと。投資する費用(工事費、用地費等)に
 対して、得られる社会的な効果(利用者便益、供給者便益、環境等改善便益)を示しており、一般的にプロジェクト実施にあたってはB/C≥1.0が望ましいとされる。

2-② 土浦方面における接続駅の検討について

調査結果及び提言書の詳細は、各資料をご覧ください。

第三者委員会における意見

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、神立駅での接続ルートの方が、コストを低く抑えられる可能性もあり、検討の余地があるのではないか。

主な調査結果

	時短効果 (水戸～東京) ※1	時短効果 (水戸～つくば) ※2	常磐線への影響 〔輸送人員 輸送人キロ〕	TXへの影響 (既存路線) 〔輸送人員 輸送人キロ〕	道路渋滞 緩和 〔県内の 鉄道転換人数〕	概算 事業費	収支 採算性	B/C
土浦駅	▲20分	▲15分	▲1千人/日 ----- ▲11.6万人 _キ /日	+8千人/日 ----- +16.3万人 _キ /日	5千人/日	約1,400 億円	▲3億円/年	0.6
神立駅	▲20分	▲5分	+2千人/日 ----- +0.5万人 _キ /日	+4千人/日 ----- +5.0万人 _キ /日	3千人/日	約1,300 億円	▲20億円/年	0.2

※1 常磐線区間は普通列車で移動した場合の比較 ※2 常磐線区間は特急列車で移動した場合の比較

接続駅についての判断

- ・4つの判断基準では「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」において、土浦駅に若干の優位性があるものの、他の判断基準では大きな差は見られない。
- ・土浦駅は、神立駅よりも概算事業費が高くなるものの、採算性やB/Cが神立駅よりも高く、実現可能性は高い。
- ・土浦駅では、神立駅に比べて接続に難工事が想定されるものの、今回の調査結果においては土浦駅に接続する場合の方が優位性が認められる。

3 延伸方面に関する県の考えについて

県における検討結果

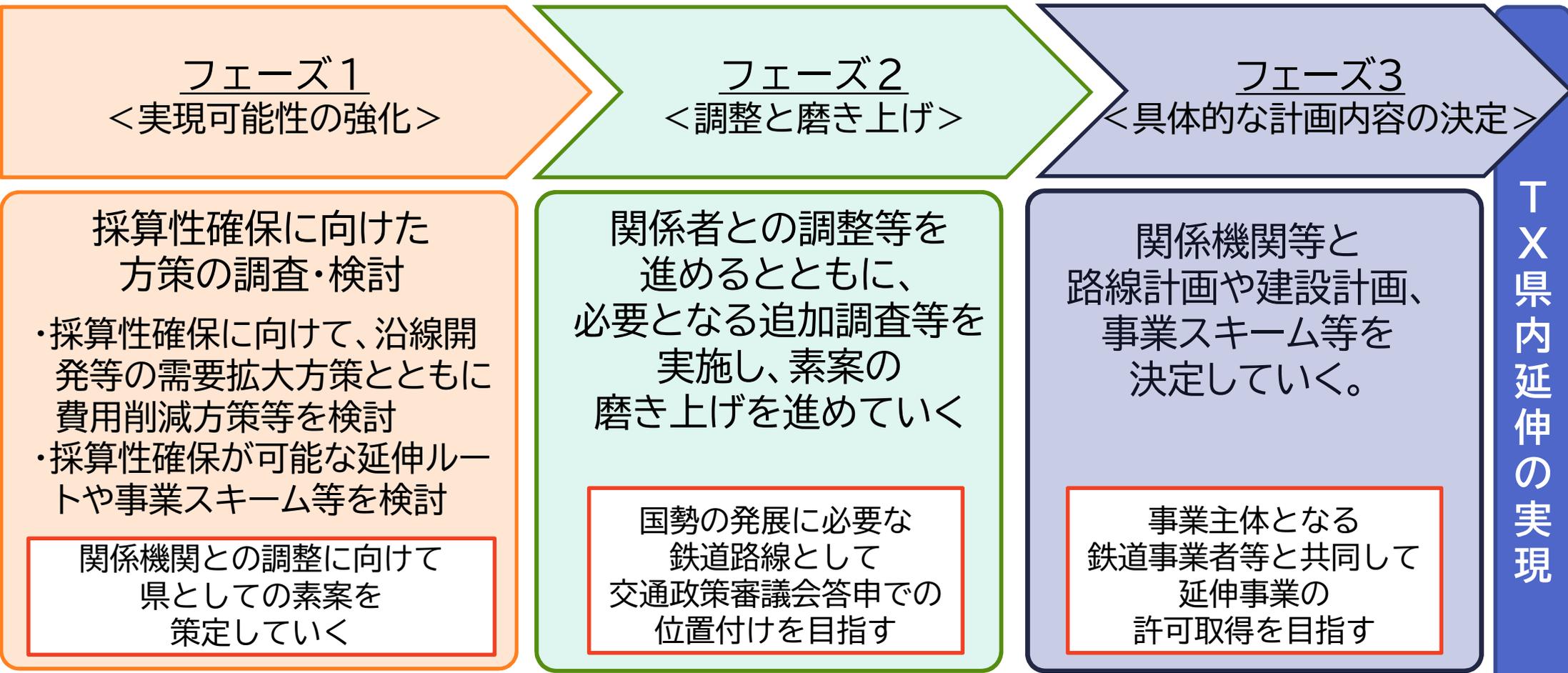
- ・ 第三者委員会では、定量的・定性的な分析結果にもとづいて、中立的な観点から、延伸によって得られる効果と費用のバランスなどを考慮し、最善となる延伸方面等を提言
- ・ 県においても、あらためて提言書の内容等を確認した結果、提言を尊重すべきとの結論を得たもの。

県における延伸方面に関する考え

- ・ TX県内延伸の方面は土浦方面とする。また、JR常磐線と接続する駅は土浦駅として、県内延伸構想の具体化に向けた検討を進めていく。
- ・ なお、提言書に示されている実現に向けた様々な課題については、真摯に受け止め、一つ一つの課題解決に取り組んでいく。

4 実現に向けた今後の進め方について

- ・ 方面選定における第三者委員会からは、需要の呼び起こしや事業スキームの更なる検討が課題として提示されている。
- ・ 今後、T X県内延伸の実現に向けて、①実現可能性の強化、②調整と磨き上げ、③具体的な計画内容の決定の3つのフェーズに分けて進めていく。



関係都県や関係者等との調整

5 公共交通の利用促進に向けた考え方について

課題

- ・人口減少、人口構造の変化、モータリゼーションの進展、テレワークの普及による利用者減少
- ・「利用者減少」→「事業者の収益悪化」→「サービス低下」→「利用者減少」の悪循環
⇒**県内延伸を実現しても、その効果を十分に発揮できない社会的環境**



TX県内延伸を契機とした自動車から公共交通への転換

➤沿線自治体や鉄道事業者等と連携した交通ネットワークのサービス向上

取組例 ● 幹線ネットワークのピーク時運行本数の確保
● 定期券の高付加価値化
● 利用者への満足度調査の実施 等

好循環へのSwitch



TX県内延伸の意義の実現

- 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

公共交通の多面的効果

- ・CO2削減による環境負荷削減
- ・企業誘致等による地域経済の活性化
- ・地域の移動手段の維持・確保
- ・交通事故防止等の安全面向上
- ・外出機会の拡大による健康促進 等

