

令和5年5月22日

茨城県知事 大井川 和彦 様

TX石岡延伸推進協議会
会長 谷 島 洋 司

つくばエクスプレス（TX）延伸方面（案）に対するパブリックコメント

本協議会は、つくばエクスプレス県内延伸に向けた活動として、石岡市を經由した茨城空港方面への延伸実現に向け、市民や市内企業・団体、市議会・行政が一致団結し署名活動を行い22,024筆の市民等の思いを、令和4年10月17日に知事への要望書とともに提出させていただくなど、つくばエクスプレス延伸に係る要望活動等に取り組んでまいりました。

令和5年3月31日に、つくばエクスプレス県内延伸に関する第三者委員会から、大井川和彦茨城県知事に「TX県内延伸に関する提言書」が提出され、同年4月28日に延伸方面に関する県の考え方が示されました。

県土の発展と「新しい茨城」への挑戦に向け、大井川和彦茨城県知事のご英断を期待し、つくばエクスプレス（TX）延伸方面（案）に対するパブリックコメント（案）に対し本協議会として下記のとおりパブリックコメントを提出いたします。

記

TX県内延伸に関する第三者委員会において、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、延伸方面として土浦方面への延伸が最善と判断し提言書が提出され、延伸方面に関する県の考えとして、第三者委員会の提言を尊重すべきと結論を得たものとし、延伸方面を土浦方面とし常磐線との接続駅を土浦駅とする。と茨城県の考えが示されたところである。

これは、パブリックコメントにおいて、県民から多くの意見を聞く以前に、県が既に最終決定として延伸方面を土浦方面とすると決定したような誤認を与えるものであり、土浦方面としての考えを示してパブリックコメントをする手法は問題である。

TX県内延伸は、県土の変化を誘発し、県を発展させるまたとない機会であり、その効果を県内全域に波及させ県土の持続可能な発展を考慮した場合、つくば土浦間において8.5キロと限定的であることから、県内の経済発展や課題となっている人口減少対策等へのTX効果は、他方面と比較しても限定的であると考えます。

国全体の人口が減少している中、地方の衰退は、一次、二次産業の生産能力の低下に直結し、国力の低下となる。茨城県が一地方として発展、成長することは、国の今後の在り方にも繋がるはずである。

茨城県の発展を目指した、茨城県総合計画では基本理念を「活力があり、県民が日本一幸せな県」とし「新しい豊かさ」「新しい安全安心」「新しい人財育成」「新しい夢・希望」の4項目のチャレンジを掲げているところである。「新しい茨城」への挑戦を県民とともに夢を描き進めていくには、TX県内延伸先を是非とも、石岡市を経由した茨城空港方面、更には県都水戸とすることが、茨城県土の持続可能な発展には必要不可欠であると考え、以下のとおり県におけるTXの県内延伸方面(案)に関する考え方及び第三者委員会による延伸方面選定の判断基準の項目等に沿って強く意見を述べる。

○県におけるTXの県内延伸方面(案)に関する考え方について

延伸方面に関する県の考えにおいても、第三者委員会の提言を尊重すべきと結論を得たものとし、延伸方面を土浦方面とし、常磐線との接続駅を土浦駅とする考えが示された事に対して残念でならない。

県の課題でもある人口減少対策を積極的に進めていく一つの手段として、TX沿線自治体の著しい発展を見てもわかるように、TX延伸による効果を県内全域に波及させていくためには、多くの居住人口の確保のため、複数の拠点となる駅の配置が必要であり、新たな駅を中心とした宅地開発、産業基盤整備を進めやすい茨城空港方面への延伸が必要であると考える。

第三者委員会で検討された茨城空港方面の費用対効果が低く延伸効果が少ないとの指摘があるが、需要予測算出では、第2次茨城県総合計画の人口見通しを用いて算出しており、現在の人口減少社会を想定した数値で示されている。

実現に向けた今後の進め方においては、採算性確保に向けた方策の調査・検討をしていくとあるが、現在のTX開設時においても、平成元年の「大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法」の成立により、路線開設に伴う大量の住宅供給、産業基盤の整備を見込み輸送需要量予測を行い、平成4年に運輸審議会から答申を得、運輸大臣から免許状が交付されている。需要予測においては人口減少の見通しではなく、延伸方面決定前に沿線開発による需要予測を加え算出していくべきであると考えます。

一方、延伸により、東京圏(秋葉原)からの2時間圏域の居住人口(東京への通勤圏)は、茨城空港方面で25.3万人増と土浦方面の13.8万人増と比較しても約11.5万人も多く県内に居住する数値が示されている。

石岡市の人口は、約7万人で年間市税収入は約100億円である。茨城空港方面の居住人

口25.3万人に換算すると約361億円の増収が見込まれ、土浦延伸との居住人口の差である11.5万人に換算すると約164億円の市税収入の増が見込まれる。

T Xの茨城空港延伸による効果としては、25.3万人増の県内の居住人口増加、空港延伸による関係人口の増加は、県発展に相乗効果が期待され、新たな経済圏の形成にもつながるものとする。

茨城県の基本理念である「活力があり、県民が日本一幸せな県」を目指すためにも、T Xの茨城空港延伸により、茨城県に多くの県民が居住し、経済発展を県内全域に波及させることができ、県の4つのチャレンジ「新しい豊かさ」「新しい安全安心」「新しい人財育成」「新しい夢・希望」の実現にも寄与するものである。

〇つくばエクスプレス県内延伸に関する第三者委員会提言書

茨城空港方面の評価結果について

「東京圏からの新たな人の流れの創出」について

- ・石岡駅、高浜駅の東京圏からの時間短縮効果は、土浦駅と比較しても大きく、石岡から茨城空港間は、鉄道空白地帯であるため、更に時間短縮効果が大きくなる。
- ・茨城空港の空港利用圏の拡大につながるなどから、東京圏のほか、国内外からの観光面での新たな人の流れの創出が期待される。
- ・東京圏（秋葉原）からの2時間圏域の居住面積が大きく増加することから、移住促進効果として、居住人口（東京への通勤圏）の増加見込みが土浦方面の13.8万人に対し、茨城空港方面で25.3万人、水戸方面で34.3万人と、土浦駅方面に比べて大幅に増加し、人口減少対策としても期待される。
- ・茨城空港方面の延伸地域は、市街地化されていないエリアが多いことから、新たな沿線開発・企業誘致が進めやすく、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。
- ・T Xの茨城空港延伸により空港利用者の利便性の向上が図られ、国内外からの関係人口の増加により茨城の魅力向上にもつながる。

「つくばと水戸の二大都市圏の交流拡大」について

- ・石岡市は水戸駅からつくば駅の間地点に位置し、両駅間の時間短縮効果が大きく、空港方面延伸により、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、T X延伸による県内経済の活性化とつくばと水戸、さらに茨城空港をつなぐことで居住・交流人口及び企業立地等の開発人口の増加など新たな経済圏形成にも寄与する。
- ・茨城空港方面の延伸により、東京圏のみでなく県北地域の茨城空港利用者の時短効

果や利便性の向上につながる。

- ・茨城県は昭和53年3月に、常磐新線（第2常磐線）構想を発表しており、主要経過地として、「都内～水海道～学園都市～石岡～水戸」としており、茨城空港が開業した現在において、TXの石岡を経由した延伸は、常磐線への影響も少なく県北・県央地域の発展にもつながる。

「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」について

- ・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（代替輸送機能）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。
- ・鉄道空白地帯へのTX延伸により、自動車から鉄道への転換効果が高く、さらに、環境負荷低減（CO₂削減量）効果も期待される。

「TX延伸を起爆剤とした本県未来のさらなる飛躍」について

- ・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ほか、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。
- ・開発用地の確保の面では、石岡市、小美玉市は、土浦市ほど開発が進んでいないことから、制約が比較的少ない中で開発できる余地がある。
- ・茨城県土の持続可能な発展には、空運の茨城空港と陸運のTXを接続することが必要不可欠である。茨城空港は、コロナ禍前の令和元年には年間78万人の利用者（内14万人の国際線利用者）がおり、台湾等との国際線の増便などによるインバウンド効果が期待されるほか、TX延伸により茨城空港の利便性が向上することで、国内の利用者の増加につながり、国内外からの交流人口の拡大、経済の活性化に繋がるものである。

「実現可能性」について

- ・石岡市を経由した茨城空港方面の輸送人員や輸送密度、B/Cは他方面の数値と比較しても僅差であり課題はあるものの、輸送人員や輸送密度の需要予測については、県総合計画の人口見通し（2045年）を用いて算定しており、TX延伸による居住人口の増加や茨城空港利用者等の関係人口を見込んだ算定が必要であると考えられる。
- ・茨城空港方面への概算事業費は、直線距離28.5kmに対し事業費約2,400億

円で、キロ当たりの整備は約84.2億円と最も廉価となり、土浦方面ではキロ当たり166.6億円、水戸方面で105.4億円と比較してもキロ当たりの建設コストを抑えた整備が可能な延伸方面であると考えます。

○第三者委員会における延伸方面の絞り込みについて

- ・「茨城空港方面については、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」とあるが、茨城空港を取り巻く状況を変化させるためには、TXと空港が接続する事により最大な変化が起こるものと考えます。
- ・「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」とあるが、第三者委員会において、空港アクセスの在り方についての議論が尽くされたのかどうか確認できず、「改めて議論すべきである。」と提言が行われたことに対しては残念である。

以上のとおり、県におけるTXの県内延伸方面（案）に関する考え方及び第三者委員会による延伸方面選定の判断基準の項目等に沿って様々な意見を述べさせていただきましたが、これまでの茨城県の取り組みに対してのご尽力やご苦勞に対して感謝の意を表しますと共に第三者委員会にてのご苦勞に対して敬意を表します。

何卒、石岡市を經由した茨城空港方面への延伸実現に向け、市民や市内企業・団体、市議会・行政が一致団結した思いと、賛同の署名をして頂いた「22,024筆」の市民等の願いを叶えて頂くためには、延伸方面を再考し、茨城県を大きく変化させるだけの可能性を見出せる延伸方面を切に望むものであります。

そして、パブリックコメントの終了後には拙速に最終決定をするのではなく、議論に議論を重ね、慎重に時間をかけて、県民が納得するような方向性を打ち出して頂きたいと更に望むものであります。