



あいざわ けいいちろう 圭一郎

地域だよりの

Vol.25 H.28.07.01

40歳 走り続ける情熱男！

一般質問 つくばエクスプレスの東京延伸について

◆つくばエクスプレスの沿革

●つくばエクスプレスは、2005年8月に開業し、近年、本市の発展の大きな要となっております。三郷中央駅を中心に開発された、中央地区には6月1日現在8905人の方がお住まいになられており、今後数年に亘り人口増が望めるものと思われま。古くは農村地域だった本市も、戸ヶ崎地区の発展からはじまり、武蔵野線、三郷インターチェンジ、つくばエクスプレスの開通と、交通インフラの整備と共に発展してきており、今後とも地域のポテンシャルを高めていくための施策を、中長期的にも視野に入れ進めていくべきと考えます。

●つくばエクスプレスの沿革を見てみますと、1920年代に筑波山への観光を目的に田端～筑波山間での鉄道建設計画があったようです。その後、起点は田端から日暮里、上野と変更があったようですが、当初の路線図には現在のみさと団地付近に彦成駅、三郷駅付近に早稲田駅といった計画があったようです。しかしながら、谷田部以北の電気系の問題もあり路線の開業は困難だったようで、1930年には埼玉県以北の区間の免許が失効となったそうです。

●1960年代初頭には通勤混雑の緩和を目的に、国鉄による「通勤5方面作戦」が始まり、これに付随して貨物線、武蔵野線の建設等が行われました。1960年代後半には、都心から50～60キロ地域をターゲットとして、通勤を高速に実施することを目的とした「新5方面作戦」へとシフトし、新宿～北千住を経由し筑波研究学園都市に向かう路線が示されました。その後1970年代初頭に第二常磐線として東京起点での計画が立ち上がりましたが、国鉄の財政難により実現には至りませんでした。しかしながら、この計画が現在のつくばエクスプレスへと繋がっていくこととなります。

●戦前から本市に鉄道路線計画があったことは私は初めて知りました。貨物線として建設された武蔵野線が旅客線になり、農村地

月を経て計画に近い形で鉄道路線整備がなされたことを考えますと、本市はまちづくりに関して緩やかな上昇気流に乗ってきており、まだまだ成長できる可能性に満ち溢れたまちと言えます。

●1985年に運輸政策審議会第7号答申において2000年までに整備すべき路線として、東京を起点に北千住を経由し守屋までの路線が盛り込まれ、将来的に筑波研究学園都市までの路線延長を検討するとされておりました。しかし、3年後の1988年には常磐新線整備検討委員会において、建設は沿線の一都三県の関係自治体による第3セクターで行い運営はJR東日本となり、第一期工事は秋葉原～筑波研究学園都市間とされました。

●工区が変更された要因としては、住宅供給と鉄道建設を一体的に行う「総合土地対策要綱」が閣議決定され、守屋～筑波研究学園都市間の住宅開発効果を期待するといったことが挙げられる一方で、路線全体の建設費がかさむ中で収支計画に批判的な声も多く、特に建設費が膨大となる東京～秋葉原間が見送られることになりました。

●翌年、宅鉄法が成立し常磐新線プロジェクトがスタートする訳ですが、JR東日本は収支予測を見誤ったのか、運営を辞退し1991年に建設を行う第三セクター「首都圏新都市鉄道株式会社」が本市をはじめ関係自治体の出資により設立し、運営にあたることとなりました。

土地・建物 売買仲介 お気軽にご相談下さい
 (公社)埼玉県宅地建物取引業協会
 (公社)全国宅地建物取引業保証協会 宅地建物取引士 逢澤圭一郎
 埼玉県知事免許(1)第22791号

エーアイトラスト株式会社
 〒341-0018 三郷市早稲田 2-10-7
 TEL048-951-2210 FAX048-957-8465

逢澤圭一郎と地域をよくする会 <http://www.aizawa-k16.com> office@aizawa-k16.com

341-0018 三郷市早稲田 2-10-7 Tel 957-8462 Fax 957-8465
 会長 竹本裕司 副会長 稲垣栄 谷古宇勇 幹事長 濱口稔 副幹事長 佐藤行義 事務局長 石山義男 顧問 井上貞夫 宮田茂平
 世話人 吉岡貞義(代表) 高濱國治 齋藤博之 杉橋重一 松川文雄 西山忠雄 白石政則 吉岡良男 石井盛一 松浦都夫
 逢澤圭一郎と地域をよくする会(後援会)にご入会ください！年会費等は一切かかりません。

◆つくばエクスプレスの建設費

●つくばエクスプレスの建設費は車両費、会社経費等を含め約8583億円、本市はその内、出資金24億4千万円、無利子貸付金が48億5千万円、トータル72億9千万円の支出をしております。

●無利子貸付金の償還は2001年から始まっており、2015年度末時点では約11億6千万円が償還されており、残りの約36億9千万円については、2029年迄に全て償還される予定となっております。無利子で貸し付けた元金に対する利子は約6億円となりますが、その内県から約1億2500万円補助として入ってくることから、利子としては約4億7500万円、純粋につくばエクスプレス建設に対する本市の支出は29億1500万円となります。

●これに市内における土地の先行取得費約17億円を加えることから46億を超える支出となった訳ですが、これを高いとみるか安いとみるか、もちろん数字だけ見ると大変な大きな金額となりますが、まちづくりの観点からすると安いとみるべきであります。

●当時、「今日の赤字は明日の黒字を得るためのコスト」として捉え遂行して頂いた結果が今であり、利便性、ポテンシャル、人口、総合的なまちの発展と飛躍的に向上し、現在では埼玉県の中でも有数の元気なまちとして言われるようになりました。

◆つくばエクスプレスの現状

●開業当初は15万人程度であった一日の輸送人員は、2015年度ベースで約34万人となり三郷中央駅の一日乗車平均人員も12,500人と順調に伸びてきているところです。開業当初5年で採算ベースである27万人を達成することを目標に運行が開始されましたが、前倒しの4年目で目標の27万人を突破し、営業利益は黒字化、5年目で計上損益も黒字となり、2015年度は37億円9,400万円の黒字となっております。

●当初は黒字転換は20年かかると予想されていたようですが、これは、鉄道建設と都市開発を並行して行う「宅鉄法」の制定が大きなカギだったと言われております。先行して開業した北総鉄道や東葉高速鉄道は沿線開発が予定通り進まなかったこと等により厳しい経営が長く続いたそうです。つくばエクスプレスは時代背景にも後押しされて今日の状態に至っているのだと思います。

◆つくばエクスプレスのこれから

●4月20日の交通政策審議会において東京圏における今後の都市鉄道のあり方について答申が示されました。この答申は概ね2030年頃の首都圏の鉄道網の在り方を示すものですが、2000年の運輸政策審議会18号答申以来16年ぶりの答申となります。

●18号答申に引き続きつくばエクスプレスの当初計画であった東京を起点とする秋葉原～東京間の延伸が「国際競争力の強化に資する鉄道」として位置づけられました。

●また新たに「都心部・臨海地域地下鉄構想の新設及び同構想と常磐新線延伸の一体整備」が盛り込まれました。東京から銀座を通して、築地市場跡地、東京五輪選手村予定地、豊洲の新市場を抜け臨海副都心である有明まで繋げようという構想です。更に、ルート次第では臨海線に接続し、本答申にもある羽田アクセス線経由で羽田空港にも直結するといった大きな夢も出てきます。

県内において東南部地域だけに留まらない、事業の採算面でのハードルが下げられるといったメリットが出てきます。

●今後、既存沿線自治体に加え中央区、江東区と、東京都でも積極的に検討されていくと思われます。渡りに船ともいうべき構想であり、東京延伸の実現に大きな一歩を踏み出したと感じております。

●秋葉原～東京まで延伸するにあたっての事業費は約1,000億円と言われております。仮に、つくば～秋葉原間での資金フレームを充てた場合、本市の出資金は推定2億8千万円、無利子貸付金は推定5億6千万円となります。もちろん臨海地域まで延長が実現するとしたならば更に負担増になると想定されますが、費用対効果を考えたならば投資に値する金額と思われます。

●10年20年先を見据え、本市が消滅可能性都市などと言われず持続可能なまちとして生き残っていくためにも、つくばエクスプレスの東京延伸が具現化するよう重要課題として取り組むべきではないでしょうか。

答弁 木津市長 まちづくり推進部長

東京駅及び臨海副都心地域へ直接アクセスが可能になることで、新幹線や空港へのアクセス強化が見込まれ、人・物・情報などの流れが活性化し、新たな活力、交流が生まれ、三郷市の魅力が一層高まることが期待されます。市といたしましては、高度に土地利用している都心での事業となり膨大な事業費が必要と想定されるなどの課題もありますので、東京駅延伸に向けた具体的な事業費や需要予測、費用便益などの調査について沿線都市で構成されるつくばエクスプレス沿線都市連絡協議会において検討されるよう、鉄道事業者や沿線都市で連携を図りながら取り組んでまい

