Rotary 第2820地区
Tsuchiura South Rotary Club Weekly Report 編集 土浦南RC会報委員会

# 土浦南ロータリークラブ 週報

会長 伊東 和幸　幹事 説田 賢哉
■ 例 会 場　L'AUBE kasumigaura TEL.029-875-8888
■ 例会日時　火曜日　12:30～13:30
■ 事 務 局　土浦市真鍋 1-2-6 金塚ビル 3F TEL 029-823-4524 FAX 029-869-9006
■ ホームページ　http://tsuchiura-south-rc.com
■ Eメール　t_minami@lapis.plala.or.jp

2022～2023年度
国際ロータリーテーマ

イマジン ロータリー

2022 年 11 月 29 日　15 号
2022 年 11 月 22 日　第 4 例会報告

地区 HP　地区行事予定

1．点　　鐘　伊東和幸会長
2．ロータリーソング斉唱（黙唱）
　奉仕の理想
3．入会式
4．幹事報告　楢戸憲一副幹事
5．委員会報告
6．ニコニコ BOX の発表　山口裕由副ＳＡＡ
7．会員卓話　勝田達也会員
8．出席状況報告　出席委員会
9．点　　鐘　伊東和幸会長

（司会進行：井坂雄祐ＳＡＡ）

**本日のプログラム**
ボーイスカウト茨城県第５地区副協議会長・土浦第５団委員長 鈴木君江様をお迎え致します。

**次週のプログラム**
12 月 6 日(火)の例会は休会，13 日(火)は年次総会でございます。

## 出席状況

| 会員数 | 出席数 | 出席免除 | 出席率 | 全員出席卓 | 3 名以上欠席卓 | メークアップ | 出席訂正率 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 名 | 名 | 名 | % | 卓 | 卓 | 名 | % |
| 85 | 53 | 4 | 64.63 | 1・2・3<br>10・11 | 7・8・9・16・18 | 8 | 74.39 |

## 【入会式】

坂根（さかね）　徹（とおる）

| | |
|---|---|
| 生年月日 | 昭和51年9月21日 |
| 事業所名 | 明治安田生命 |
| 役職名 | 業務・教育部長 |
| 所在地 | つくば市学園南2-8-3 |
| 職業分類 | 生命保険 |
| 所属委員会 | 親睦活動委員会 |

皆さん，こんにちは。明治安田生命 つくば支社の業務・教育部長を務めさせていただいております坂根と申します。伊東会長とのご縁もございまして，本日土浦南ロータリークラブに入会させて頂く事になりました。どうぞ，宜しくお願い致します。弊社は，今年度 地域社会に密着するということで頑張っておりますが，社会貢献がまだまだ出来ていないところがありますので，何とか土浦南ロータリークラブで勉強させて頂きたいと思っております。改めましてどうぞ宜しくお願い致します。

## 【会員卓話】

勝　田　達　也　会員

勝田でございます。市政報告というか，今茨城県全体でつくばエクスプレスの延伸ということが様々取りざたされておりますので，その点をご紹介させて頂きたいと思います。まずこの緑のジャンパーですが，つくばエクスプレス土浦延伸を実現する会を土浦商工会議所・JA・土浦市・民間団体で立ち上げた時にジャンパーを作ろうという事になり，色に関しては私が事務局長だったので，勝手に緑にさせて頂きました。最初はこれを着てやらせて頂いて，これを脱いでからは私見ということで話させて頂きますので宜しくお願い致します。

皆様はつくばエクスプレスに乗ったこともあると思いますので，よくご存知だと思いますが，東京秋葉原から埼玉，千葉を経て茨城のつくば駅まで延長は58.3kmでございます。首都圏北東部への交通体系の整備ですとか，常磐線の当時の殺人的な混雑の緩和，そして首都圏における住宅供給の促進と沿線地域における産業基盤の整備，業務核都市の形成を目的として計画されました。常磐線のように踏み切り等は一切なく，高速を可能にした鉄道となりました。

最初は昭和60年の運輸政策答申第7号というのがあります。国のこの政策審議会に位置付けをされないと，事業としては進まないという非常に高いハードルがあるということを知事も申しておりますので，方面が一本化されたから絶対実現するとはないという事で

す。そして，平成元年に初めてつくばエクスプレスで出来た宅鉄法に基づいて，その採算を基に作ったということでございます。平成6年に着工，平成17年に開業となりました。いわゆる常磐新線起工ということで，当時は常磐新線というのが正式な名称でした。竣工の際には公募で決まりました「つくばエクスプレス」となりました。

この宅鉄一体化法ですが，つくばエクスプレスは事業費で1兆500億円で，8,000億ぐらいの建設費を使った訳ですが，国としていかに捻出するか，そしてその用地をいかに取得するかとの為に，新たな法律を制定し，正式には「大都市圏における宅地開発及び鉄道事業の一体的推進に関する特別措置法」となりました。これがつくばエクスプレスの事業の最大の特徴です。それによって18か所で東京，埼玉，千葉，茨城の18の各区画整理事業を行いまして，2900ヘクタールを開発したということです。

これはちょっとつまらないのですが，特徴なのでお話させて頂くと，第一段階としてここに駅が出来るとします。そしてこの土地の先行取得を始めます。自治体が主体として，取得したものを駅の用地に換地をする，これが一体的に出来たのがそれまでの法令にはなかったつくばエクスプレスの強みを生み出した手法だそうです。

ではいくらかかったかといいますと1兆500億円のうち8,081億円最終的にはかかったと言われています。いろんな文献を見ても正式なものが出てなくて，これは，複数のものから類推した数字でございます。そして8,081億のうち，自治体はいくら出したのかという事ですが，株式1,655億のうちの1,100億を建設費にしたそうで，つくば市はこの株式に124億円の出資をしています。守谷市も出資しています。市町村の出資はそこまでです。そして，東京，茨城，埼玉，千葉の順番で3,200億，国のお金で財形投融資を使って3,800億，これらを合算して8081億円を出して，建設が進みました。

では今回なぜ急にTX延伸の話になったのかという事ですが，2月1日に突然知事から県内の延伸を考えています，つきましては4案あり，それを短期間で1つに絞り込みたいという内容が発表され，新聞に掲載されました。それが，北伸して筑波山に行くもの，水戸に行くもの，茨城空港へ行くもの，そして土浦方面に行くものという4案です。その沿線想定上の自治体が動きを始めまして，1番早かったのは土浦市でして，その後，商工会議所やJAなど民間団体を中心に，市を巻き込んで「TX土浦延伸を実現する会」を作り，市議会においても調査の必要があると考え「TX調査特別委員会」を発足し，TX土浦延伸を実現する会一同で，6月29日に副知事に要望書と署名簿を提出しました。

要望書には，整備するには，あの4案の中では土浦は1番距離が短いということ。それから，土浦・つくばには高校生がたくさんいますが，今，県立高校が足りないということで，つくばではだいぶ問題になっています。TXが土浦延伸になれば，高校生の通学も良くなるということ，そして災害時の常磐線とTXが早くつながることで2重路線を取れるということ。そして，つくばでとどまっている賑わいを，土浦を経て常磐線で北まで持っていこうという事が記されました。市と商工会議所がどうしてすぐこの話に乗ったのかという事ですが，根拠としましては，土浦市の方は第9次総合計画に土浦延伸を明記しておりますし，商工会議所は，70周年時に延伸を明記してるというところでありまして，この2つの立ち位置を基に市と商工会議所の方で推進をしたというところです。また，市議会の方で立ち上げました土浦方面延伸調査特別委員会は，予算を可決する機関でございますので，実際に整備する予算が，それなりの費用

負担は出るであろうということを前提に，どのぐらいの金額が出るのかを調査するということを主眼として作られました。

もう１つは，花室トンネルと土浦高架橋，この２つを見に行きました。なぜかというと，元々皆さんご存じかと思いますけれども，科学万博の時に土浦ニューウェイが出来ました。あれは土浦とつくばを新交通で結ぶかというようなことがあったと聞いてます。結果としては，バスの利用になったわけですが，TX が仮に土浦方面に延伸をするのであれば，花室トンネルを使えるのでないかという漠然とした思いで，これ使えば節約になるような事もあると思いましたので，一応念押しの為に，茨城県土木事務所で資料を全部出して頂いてその線形構造等を聞いてきました。結論から言いますと，何のために作ったのか正式なものはわからず，仮に TX がこの上を走れるのかという点についても最小曲線半径を R90 しかないということで，無理だろうという事ですし，耐震性もないようでした。

そして，今後どうなっていくのかという事ですが，今県が発表している内容では 12 月の中下旬に第１回第三者委員会を行って，そこで調査結果を示します。１月中旬に課題対応して絞り込みを行って，２月上旬には絞り込んで答申しますという事です。３月からパブリックコメントをするそうですが，もうこの段階ではすでにルートははっきりと決定しているとの事です。

ここからは私見ですので，市，議会も責任を負うものではありません。土浦に決定した場合いくらかかるのか，本当に来るのか，ということが一番の問題です。それは元の費用がわからないのに計算出来ないだろうと公には出してないのですが，これはあくまで私の方で計算した私見ですけれども，土浦と言っても土浦駅とは言ってないので，３駅考えるとこんなルートがあります。１番近いのが荒川沖，次が土浦，遠いのが神立ですが，土浦駅を想定して 2,000 億ということで想定すると土浦が出資すべき額は，出資金の中でいくらなのかという事になります。2,000 億のうち出資金は 400 億，自治体からの借り入れが 800 億，新都市鉄道整備事業資金からの借り入れが 940 億。ただ１番の問題は，東京，千葉，埼玉が本当に北伸のためにお金を出すのかというところです。出して頂いたとしての想定で，土浦・つくばに１つずつ駅が出来た場合は 18.5 億ずつ，土浦２駅つくば１駅だったら土浦が 24.7 億，ただ，埼玉，千葉，民間がその出資分も負担しないという事になると，133 億をさっきの駅で按分するしかないという事になり，かなりの費用になります。非常に困難なパターンとしては，自治体からの借り入れに茨城県以外が応じない場合は，1,200 億を茨城県と市が，茨城県３分の２市が３分の１ずつ負担するというスキームが出来ますので，これはもう全く不可能な数字というところです。

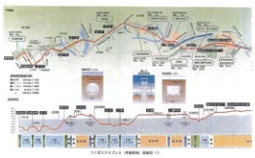
ポイントとしては，国・東京・埼玉・千葉にも負担をしてもらう事，北伸に全く理解を示していないつくばに協力を得られるのか，という事。そして宅鉄一本化法のような新たな法令をいかに作るかという事です。ただこの趣旨は爆発的な人口をどこで吸収するかというようなものもありますので，日本が置かれている今の状況とは全く違う状況を理解した上で，つくばエクスプレスの延伸を考えないと，当時とは全く違うという前提があります。県はどこかで一本化するでしょうけど，国がどう判断するのか，私は現実的に言うと非常に難しいのかなとは感じています。そうは言っても，頑張りますという以外にはないので，そういう前提を少しご理解頂けたらなという風に思っています。お時間も来ましたので終わります。今日はご清聴ありがとうございました。

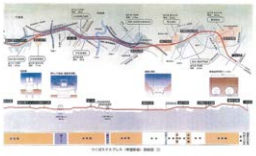
# TX延伸運動について

①土浦方面延伸を実現する会　活動
②TX延伸調査特別委員会　活動
③私見にもとづく個人的調査事項について

## TX概要

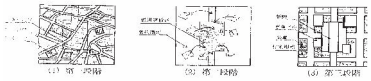
秋葉原駅～つくば駅　延長58.3K
最短45分　都市高速鉄道
S60年7月　運輸政策答申第7号位置付
H元年6月　宅鉄法　一本化法成立
H13年6月　全線着工
H17年8月24日　開業





## 特徴：宅鉄一体化法とは？

- 大都市圏における宅地開発及び鉄道事業の一体的推進に関する特別措置法（一体化法）、土地区画整理事業と一体的に進めた
- 沿線の土地区画整理事業　18か所　2,900ha
- 駅はユニバーサルデザイン



## TX整備の費用内訳　建設費　8,081億円

①株式総額1655億の内の1100億
②沿線自治体よりの借入3200億
③都市鉄道整備事業資金からの借入　財形投融資　3800億

## R4 2/1

- 2/1　新聞記事に茨城県調査費１６００万円の記事掲載
- 2/25　土浦市長・土浦市議会議長・県議３名で副知事に土浦方面延伸要望
- 4/5　ＴＸ土浦延伸を実現する会幹事会開催
  商工会議所会頭・JA代表理事組合長・土浦市議会正副議長など組 織づくり。会長を市長、議長・副会長経済団体、事務局　副議長・商工会議所。駅やイオンなどにて署名運動開始
- 6/12　クラフトシビックホールにて決起大会
  （各地区長、各種団体など参加）
- 6/24　市議会にてTX調査特別委員会発足
- 6/29　県副知事に要望書・署名簿（22,247人）

## 市と土浦商工会議所の立ち位置

- ①土浦市は第9次総合計画にTXの土浦延伸を明記
- ②土浦商工会議所は70周年時に、常磐線（土浦）へのTX延伸を明記

## 知事への要望内容（22,247筆署名）

○TX沿線都市の活力を、土浦市から常磐線を通じて圏域全体に普及
○大規模災害への対応、常磐線の代替輸送機能、広域的な災害時相互応援体制の構築
○広域的な観光振興
○つくば市と土浦市の高等学校の教育圏の拡大

## 8/9　TX土浦方面延伸調査特別委員会現地調査

- **つくば市役所**
  **①ＴＸ開通に伴う効果などについて**
- **茨城県土浦土木事務所**
  **①花室トンネルについて　構造・用途など**
  **②土浦ニューウエイについて　構造・用途など**

## TX整備による沿線の影響

・5地区を宅鉄一体化法でより集約して換地
①萱丸地区　みどりの駅　谷田部IC　H28終了
②島名・福田坪　万博記念公園駅　R6換地処分予定
③上河原崎・中西　圏央道IC予定　R6換地処分予定
④上河原崎・中西　研究学園駅周辺　H26終了
⑤中根・金田台　駅はない　H30終了
**H18～R3までで上記地区で人口4.3万人増加**

## TXとJR常磐線乗車人数の推移

H17～R1の1日の乗車人員
TXみどりの駅～つくば駅　13,800→34,000
JR牛久駅～土浦駅　52,600→44,000

## TX整備の財政負担　つくば市

総事業費：1兆500億円
H2～H16　の　15年間　**123億5,575万円　出資**
118億5,680万円　借入
約148億5,385万円　元利合計
その他TX沿線整開発整備
土地区画整理事業（都計道整備、公園など）、関連公共施設整備（下水道、公園整備など）、公益施設整備（学校、公民館など）
計約1,000億円

## TX整備（全体）の費用内訳
建設費　8,081億円

①株式総額1655億の内の1100億
②沿線自治体よりの借入3200億
③都市鉄道整備事業資金からの借入　財形投融資　3800億
- ①②③合計8,100億円

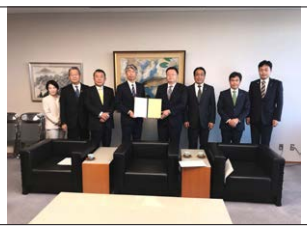
## 花室トンネルについて

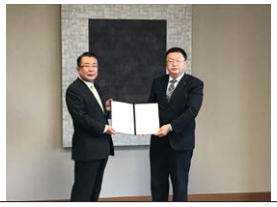
- H10年12月　開通
- 施工者　住宅都市整備公団
- 竹園三丁目～吾妻二丁目　770M
- 平日のみ1日3便土浦駅東口へのバス便
- 運転免許センター行きのバス便　1便
- TXつくば駅からの線形は近いがずれている
- 最小曲線半径　R160
- 最大勾配　6%

## 土浦高架橋　土浦ニューウェイ

施工者：茨城県・土浦市
開通日：S60年3月2日　科学万博の開催年3/17～9/16
延　長：2470m（高架橋部分）
工事延長：2,990m 県施工1,730m、土浦市施工1,260m
最小曲線半径：R90

委員会として議長に答申
議長がそれを集約して、議会として県知事、県議会議長に陳情





TX県内延伸調査における第三者委員会について

スケジュール
・第1回　12月中下旬
　内容　・委員会設置要綱の提示・委員長選定
　　・県内延伸調査結果の説明・スケジュール案の提示
・第2回　1月中下旬
　内容　・第1回での宿題への対応説明・絞り込みに向けた議論
・第3回　2月上旬
　内容　・第三者委員会からの提言（案）の採択
　　※第三者委員会としての延伸方面を選定

パブコメから決定まで

・2月上・中旬～3月上・中旬
　第三者委員会の提言を踏まえパブコメ実施（原則30日間）
・2月下旬から県議会第一回定例会
・3月中・下旬　県としての延伸方面の決定

ここからは私見！！

**・議会委員会、市、延伸を実現する会の見解ではありません！**

私算
秋葉原⇔つくば　58.3Km
　　1兆500億　（建設費8081億円）
つくば⇔神立　13Km
つくば⇔土浦　10Km
つくば⇔荒川沖　8Km

| | |
|---|---|
| つくば－神立間 | 13km |
| つくば－土浦間 | 10km |
| つくば－荒川沖 | 8km |

土浦市でJR土浦駅までで１６００億と試算したことがあった。現在は２０００億との試算も不確かではあるがある。建設費する出資金は不明。事例から全体の出資金を20%と仮定した場合は、
2000億円×20%＝400億円出資

土浦延伸建設費2,000億内訳（仮説）

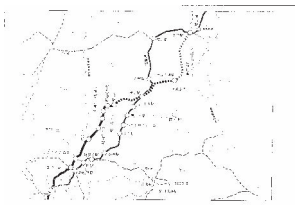
**①出資金400億　うち建設費用に260億？**
**（これまでの割合66%）**
**①自治体からの借り入れ800億　（事業費の40%）**
**東京都40%、茨城30%、千葉20%、埼玉6.7%**
八潮市1.8%、三郷市1.5%　合計100%内訳
**③新都市鉄道整備事業資金からの借り入れ**
**940億（事業費の47%）**

土浦市の負担想定（仮説）

①（出資金）400億をこれまでのように東京35%、茨城28%、千葉18%、埼玉9%、民間10%で計算。
・→茨城県が28%でそれを県2/3・土浦・つくば各1/6出資の場合は112億×1/3＝**37億（両市合計）**
**・市負担は駅の数で按分　つくばに新駅１　土浦に新駅１の場合1/2・1/2＝18.5億**
**・つくば市に新駅1　土浦市に新駅2の場合は按分によりつくば市12.3億、土浦市24.7億**
・東京・埼玉・千葉・民間が負担しない場合は400億×1/3＝市負担分**133億を駅の数で按分**

困難なパターン（仮説）

**②（借り入れ）自治体からの借り入れに茨城県以外が応じない場合は、出資金400億に加えて自治体からの借り入れ800億の合計1200億を茨城県と市が負担する可能性があり非現実的！→万博記念公園駅は追加設置したので請願者が全額負担した！！**

ポイント（私見）

**①国・東京都・埼玉県・千葉県にも負担をしてもらう事！**
**②つくば市に理解をしてもらい負担してもらう事！**
**③宅鉄一本化法など他に新法による延伸整備等を絡めていかに経済効果をつくるのか！**
**④北延伸に茨城県以外の自治体が出資する、借り入れ負担するということは、南延伸時にも応分の負担が必要であろう。**