

## (2) 未着手路線の今後の事業可能性（つくばエクスプレス東京延伸）

つくばエクスプレス（秋葉原駅～つくば駅間）は、18号答申において、A1路線として位置付けられ、2005年8月24日に開業した。

また、「東京～秋葉原」間の事業（以下「東京延伸」という。）については、その整備によりつくばエクスプレス全体の機能強化、沿線からの新幹線アクセス向上等の効果が期待されることからB路線（今後整備について検討すべき路線）として位置付けられている。

本調査における「未着手路線の今後の事業可能性」のケーススタディ路線として、つくばエクスプレス東京延伸の検討を行うこととしたものである。

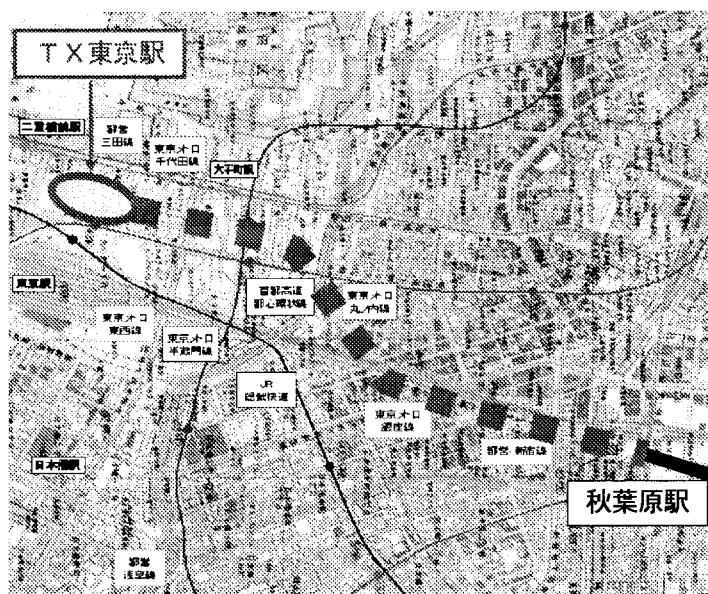
### 1) TX 東京駅の位置

東京駅の駅位置は、『東京駅直下』、『丸の内側』、『八重洲側』が想定される。

『東京駅直下』は、既存の鉄道施設の地下を縦断的に利用することとなり、膨大な建設費が必要と想定されるため、駅位置の検討対象から除外した。『丸の内側』と『八重洲側』については導入空間の観点から既存の構造物のない箇所を選定するとともに、既存の鉄道路線との乗換利便性等の観点から、本ケーススタディでは、丸の内側仲通り地下案について検討することとした。

### 2) 事業の概要

整備区間長約2km、駅間のトンネルは大深度地下利用とし、駅は1面2線の島式ホームとし、建設期間約6年、概算事業費1,000億円で2016年度の開業を想定した。



図一 13 丸の内側仲通り地下案平面図

### 3) 需要予測・事業採算性

需要予測ケースは、通常的基本的なケース（ケース i）と、何らかの乗換利便性向上措置を講じることにより、TX東京駅と他路線との乗換時分をケース i より1分程度短縮したケース（ケース ii）の2ケースを実施した。

採算性の観点からは、無利子貸付スキームと都市鉄道等利便増進法に基づく整備スキーム（以下利便増進スキーム）についての検討を行い、無利子貸付スキームでの検討において、検討ケース1（ケース i）では、東京延伸なしの場合よりMIR（首都圏新都市鉄道株式会社）の経営が悪化し、検討ケース2（ケース ii）では、MIRの経営に資する結果となった。また、利便増進スキームでの検討においては、整備主体の資金収支の累積黒字転換年が検討ケース3（ケース i）で38年、検討ケース4（ケース ii）で28年となった。

表一 8 需要予測、採算性の試算結果

		東京延伸なしの場合	東京延伸ありの場合			
整備スキーム		無利子貸付スキーム	無利子貸付スキーム		利便増進スキーム	
収支試算の主体		MIR	MIR		整備主体	
区 間		秋葉原～つくば	東京～つくば		東京～秋葉原	
採算性ケース		---	検討ケース 1	検討ケース 2	検討ケース 3	検討ケース 4
需要予測ケース		---	ケース i	ケース ii	ケース i	ケース ii
自己調達資金の条件 (建設費に占める割合)		---	機構債 6% 市中銀行 14%	機構債 6% 無償資金 14%	市中銀行 1/3	市中銀行 1/3
資金収支	累積黒字	45 年目	47 年目	45 年目	---	---
	転換年	---	(36 年目)	(34 年目)	(38 年目)	(28 年目)
		2049 年	2051 年	2049 年	2053 年	2043 年
損益収支	累積黒字	37 年目	40 年目	37 年目	---	---
	転換年	---	(29 年目)	(26 年目)	(41 年目)	(28 年目)
		2041 年	2044 年	2041 年	2056 年	2043 年

■ は東京延伸なしの場合より悪化する項目

※1 採算性の試算結果については、秋葉原～つくば間の需要は27万人が前提となっている。

※2 年数は秋葉原～つくば開業から黒字転換年までの年数である。

※3 ( ) の年数は東京延伸からの黒字転換年までの年数である。

※4 需要予測、採算性の試算結果は、本調査において独自に試算したものである。

#### 4) 事業の実行性

関係者間の調整状況は、一部の自治体等では、つくばエクスプレスの東京延伸の早期実現に向けた議会決議や意見書、要望書の採択等がなされているが、その他の自治体や事業者を含む関係者間において東京延伸について具体的な調整を行うまでには至っていない。

無利子貸付スキームについては、新規採択を行っておらず、つくばエクスプレスの整備事業についても2007年度で終了予定となっている。このため、無利子貸付スキームで東京延伸を整備する場合は、無利子貸付スキーム適用のための方策を検討する必要がある。

利便増進スキームについては、国、地方公共団体、整備主体、営業主体の合意形成が図られれば、事業実現の可能性があると考えられる。

#### 5) 現状のMIRの経営上の課題

秋葉原～つくば間の需要の変動によるMIRの経営に与える影響をみるために、2010年度における同区間の輸送人員が27万人に達せず、これを5%下回ったと仮定して収支試算を行ったところ、資金収支が大幅に悪化する結果となった。このことから、まずは輸送人員27万人を確保することが前提である。

#### 6) 今後の課題

以上のことから、今後東京延伸の実現に向けた検討を行っていくにあたっては、まずは現行のつくばエクスプレスの需要喚起策を実施し、確実に計画の27万人を達成することが必要である。

これに加え、東京駅における乗継時間の短縮が有効であることから、都市開発事業との連携について検討を深めていくことが重要である。

これらの検討を進めることにより、プロジェクトのフィージビリティを高めていくことを前提としつつ、具体的な事業スキーム、資金調達のあり方についてもさらなる検討が必要である。

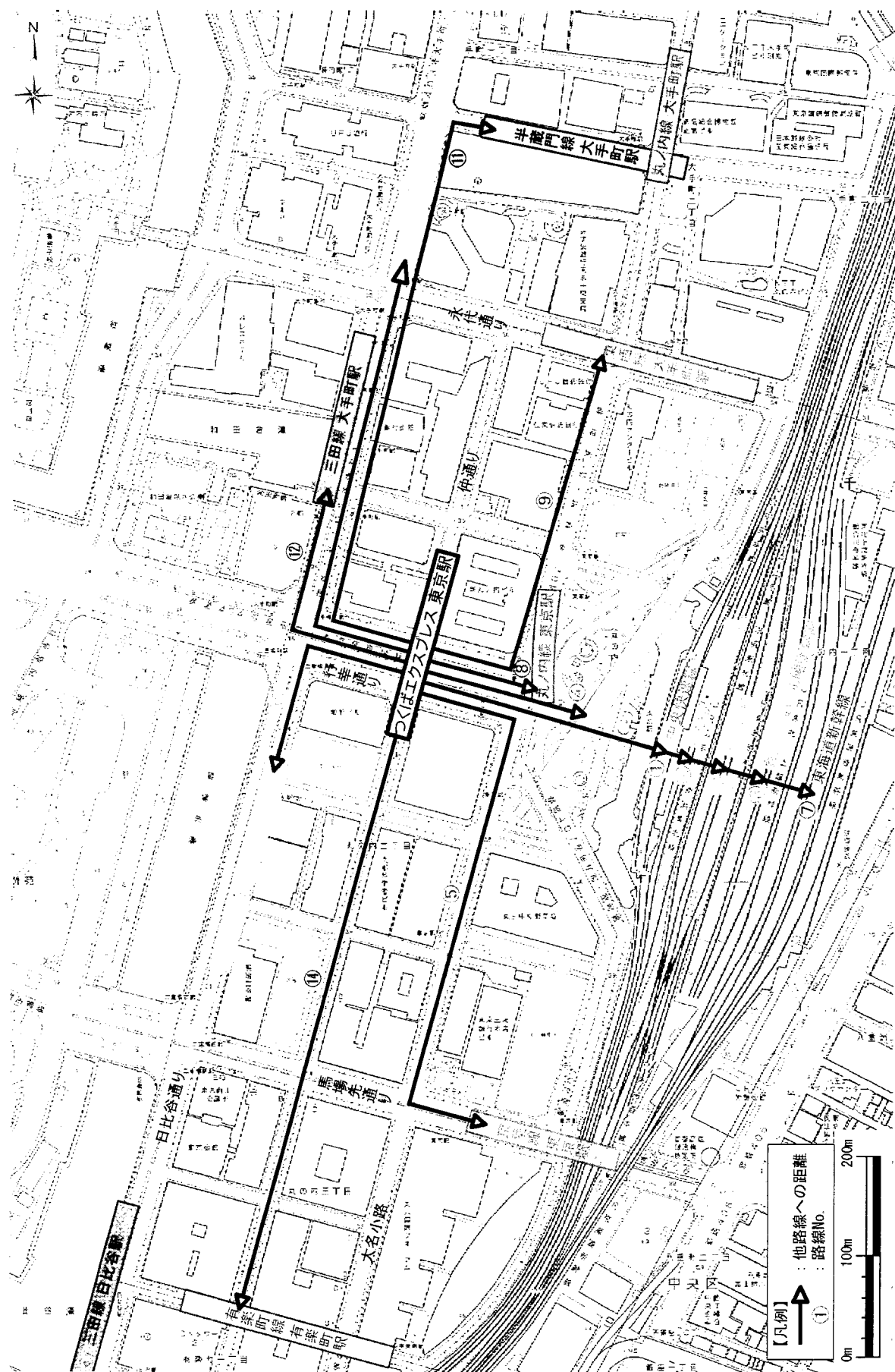


図 5-32 つくばエクスプレス東京駅と他路線の位置関係