

つくばエクスプレス(常磐新線)

工事誌

鉄道・運輸機構 東京支社

首都圏新都市鉄道株式会社

い名称」について、答申を頂き平成13年2月「つくばエクスプレス」という名称を決定した。

同委員会では、一般公募による2万2千件を超える候補名の中から、アンケート調査や街頭調査等を実施した上で、沿線地域のみならず、神奈川など首都圏全域で最も好評であったものを選定した。

路線名の公募名称の発表に際しては、平成13年2月2日にプレスリリースを行ない、知名度の向上を図った。

駅名については、開業後、各々の駅が地域住民から親しまれ育てて頂けるよう、できるだけ地域の声を生かしながら決定することを基本方針とした。

そのため、沿線の自治体に駅名の推薦を依頼し、これを受け各自治体は住民からの公募、選定委員会などを経て首都圏新都市鉄道あてに推薦を受けた。

なお、乗換駅については、原則として既設駅名とするよう要請をしていた。

推薦された駅名を踏まえ関係者との調整を行ない平成15年10月8日に決定した。

各駅の名称については、最終的に首都圏新都市鉄道及び関係地方公共団体ならびに地元との協議により、第24回工事計画変更の届出(平成16年8月18日付け)及び第25回工事計画変更認可(平成16年12月27日付け)で、建設工事の中の駅名変更の手続が行われた。

表1-1-5-1に駅名称変更表を示す。

また、同時に行われた沿線開発の統一名称については「みらい平・いちさと」と決定された。

表1-1-5-1 駅名称変更表

都 県	区市町村	仮称駅名	駅 名
東京都	千代田区	秋葉原	秋葉原
		元浅草	新御徒町
	台東区	新浅草	浅草
		南千住	南千住
	荒川区	北千住	北千住
		足立区	青井
埼玉県	八潮市	八潮	八潮
	三郷市	三郷中央	三郷中央
千葉県	流山市	南流山	南流山
		流山運動公園	流山セントラルパーク
		流山新市街地	流山おおたかの森
	柏市	柏北部中央	柏の葉キャンパス
		柏北部東	柏たなか
茨城県	守谷市	守谷	守谷
	伊奈町・谷和原村	伊奈谷和原	みらい平
	つくば市	壹丸	みどりの
		島名	万博記念公園
		葛城	研究学園
	つくば	つくば	

第2章 建設の経緯

第1節 首都圏新都市鉄道株式会社の設立と鉄道事業免許

平成3年3月15日に関係地方公共団体1都3県4区5市2町1村の出資により「首都圏新都市鉄道株式会社」が設立された。設立時の会社資本金は56億円、従業員35名でのスタートであった。株主及び出資構成は、東京都及び4区の負担割合が40%、茨城県及び1市・2町・1村の負担割合が30%、千葉県及び2市の負担割合が20%、埼玉県及び2市の負担割合が10%であった。

首都圏新都市鉄道は、宅鉄一体化法に基づき1都3県が策定した「基本計画」が、運輸・建設・自治の3大臣により同年10月承認されたのを受けて、鉄道事業法(昭和61年12月、法律第92号)第4条に基づき、平成4年1月10日付けで「第一種鉄道事業免許」を取得した。これにより、常磐新線は宅鉄一体化法に基づく「特定鉄道」と位置づけられ、土地区画整理事業と一体的に整備が進められることとなり、首都圏北東部地域への交通体系の整備、JR常磐線の混雑緩和、首都圏における住宅供給の促進、沿線地域における産業基盤の整備と業務核都市の

形成という目的に向かって事業が進められていくことになった。

免許取得時の常磐新線の事業基本計画策定の前提条件は、秋葉原・つくば間の所要時間は約45分、1日あたりの輸送人員は平成12年の開業時におよそ47万5千人、平成22年には57万6千人を見込み、当初運行車両は1編成数8両、将来は1編成10両であった。

事業基本計画の概要は以下のとおりである。

① 起点及び終点

東京都千代田区秋葉原及び茨城県つくば市（筑波研究学園都市）

② 主要な経過地

東京都台東区元浅草一丁目

東京都荒川区南千住四丁目

東京都足立区千住旭町

埼玉県八潮市大字大瀬

埼玉県三郷市谷中

千葉県流山市南流山四丁目

千葉県柏市若柴

茨城県北相馬郡守谷町大字守谷

茨城県筑波郡伊奈町大字小張

茨城県筑波郡谷和原村大字東楢戸

茨城県つくば市大字荻間

③ 延長

58.3 km

④ 鉄道の種類

普通鉄道・複線

⑤ 動力方式

電化：秋葉原・守谷間 直流1,500V

守谷・つくば間 交流20,000V

⑥ 軌間

1,067 mm

⑦ 設計最高速度及び設計通過トン数

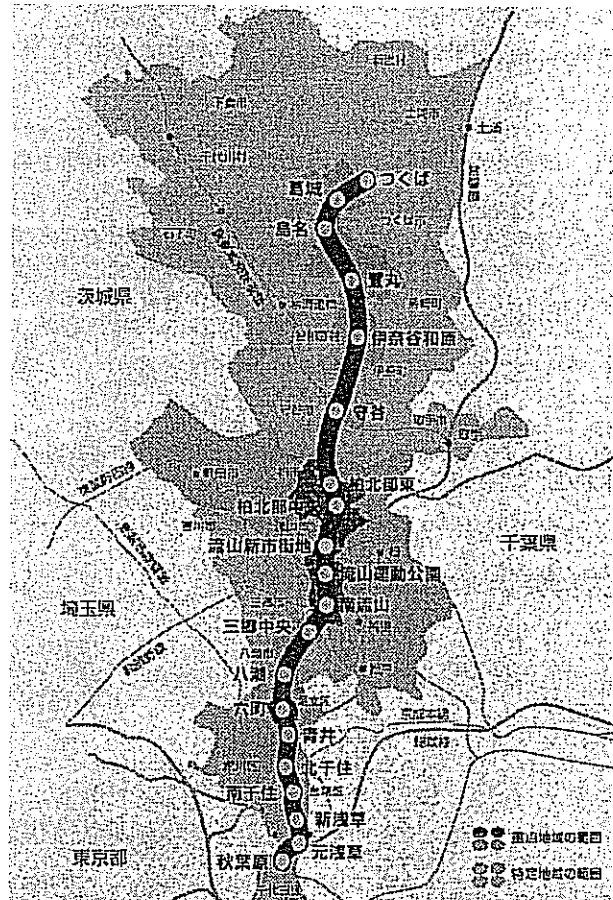
130 km/h、27 百万トン/年

⑧ 計画供給輸送力

285 千人/日

⑨ 駅の名称及び位置（駅名はすべて仮称）

- ・秋葉原駅：千代田区神田花岡町付近
- ・元浅草駅：台東区元浅草一丁目付近
- ・新浅草駅：台東区浅草二丁目付近



(注) 島名駅は平成8年に追加設置決定

図 1-2-1-1 常磐新線路線図

極的に行い、常磐新線の推進に大きな役割を果たしてきたといえる。

平成13年5月には、路線名の変更にあわせて、協議会の名称を「つくばエクスプレス みらい平・いちさと推進協議会」と改称し現在に至っている。

現在の協議会の体制は、代表理事として、茨城県知事、首都圏新都市鉄道社長、新生銀行社長、東京電力社長、トヨタ自動車社長、三菱東京UFJ銀行頭取、理事として東京都、埼玉県、千葉県、鉄道・運輸機構、都市再生機構、東京都常磐新線推進沿線地域協議会、埼玉県常磐新線推進沿線協議会、千葉県常磐新線推進沿線協議会、茨城産業会議、埼玉りそな銀行、常陽銀行、新日本製鐵、ダイエー、千葉銀行、日本興業銀行、日立製作所、みずほ銀行、評議員に民間企業24社から構成されている。

第3節 島名駅（現万博記念公園駅）の追加設置

常磐新線の駅配置は構想段階では、東京都7駅、埼玉県2駅、千葉県5駅、茨城県6駅の計画であった。しかし、茨城県のつくば市内におけるルート及び駅の設置については、茨城県が作成する宅鉄一体化法の基本計画作成にあたって、常磐新線整備検討委員会において策定されたルート及び駅設置数が開発区域の計画に伴い一部変更されることになり、茨城県が運輸省や関係機関との調整を行って、ルートについては茨城県提案の「北ルート」、駅数については1都3県の負担比率の問題もあって、5駅（守谷・伊奈谷和原・萱丸・葛城・つくば）で整理され、茨城県の基本計画が策定された。その後茨城県は、平成3年9月の基本計画の申請の際に、今後の6駅（島名の追加）への基本計画の変更について運輸省及び建設省に特段の配慮を要請していた。10月の基本計画承認の際に、1都3県による「常磐新線の建設費等に対する都県の費用負担方法について」の中で増設駅については請願者がその建設にかかる費用の全額を負担することで合意がなされた。

平成8年、茨城県は島名駅付近の農振地域の農用地指定が解除になったことより、島名駅の追加に係る基本計画の変更を行なうため、首都圏新都市鉄道と協議を行ない、島名駅に係る建設費について全額地元自治体が負担することを、1月に首都圏新都市鉄道、茨城県、つくば市の間で確認書を締結した。2月に茨城県とつくば市の間で島名駅新設にかかる費用負担割合（茨城県：1/3、つくば市：2/3）に関する覚書が締結され、3月に茨城県は宅鉄一体化法に基づく基本計画の承認を受けた。これを受けて、首都圏新都市鉄道は3月鉄道事業の事業基本計画の変更認可を受けた。

平成11年1月に、首都圏新都市鉄道と茨城県との間で建設費（概算総額：2,332百万円）に係る確認書を締結し、平成12年2月に第二次分割工事施行認可を受けたことを受けて、島名駅設置に係る工事負担等に関する協定書（概算総額2,332百万円、最終金額：2,259百万円）を、首都圏新都市鉄道・茨城県が締結し、島名駅設置が正式に承認された。

第4節 基本計画の見直し

平成12年度工事完成、建設費7,998億円でスタートした常磐新線であるが、平成7年頃には

都市計画決定の遅れ等から期限内での工事完成が不可能であることが明らかになりつつあった。また、JR 用地の借地料の有償化や工事計画の精査から、建設費の総額の不足もまた明らかになった。このため、平成 7 年 11 月から、運輸省・会社・公団によってプロジェクトの見直しが進められることとなった。

この結果、工事完成は早くても平成 17 年度、総額は免許時の建設計画であれば 12,000 億円に達する可能性が判明し、平成 9 年 6 月、建設計画の見直しを行なった。その基本的な考え方は以下のとおりである。

1. 見直しの前提条件

(1) 需要予測

- ① 平成 12 年 474,000 人/日
- ② 平成 22 年 573,000 人/日→382,000 人/日
- ③ 平成 32 年 625,000 人/日→488,000 人/日

(2) 運行計画

- ① 秋葉原・八潮間、秋葉原・守谷間、秋葉原・つくば間の折返し運転
- ② ラッシュ 1 時間の最大許容混雑率は 180%
- ③ 開業後の車両増備時点での最大許容混雑率は 200%
- ④ 列車種別は、快速と緩行の 2 種類

2. 規格見直しの基本的考え方

規格見直しにあたっては、初期投資を極力抑制するため、需要予測に基づき以下の方針で行なった。

(1) 前提条件

- ① 開業時点での編成両数は 6 両（当初計画は 8 両）。
- ② 全線開業 12 年後（平成 29 年）に編成両数の長大化（8 両化）を行なう
- ③ 開業後、相当年を経過した時点で編成両数の長大化（10 両化）を行なう
- ④ 設備は、可能な限り需要に見合った最小限のものとする
- ⑤ 2005 年全線開業工程を遅延させないことを最大目標とする

(2) 構造物計画の考え方

- ① 地下構造物は将来の設備増強が困難なことから 10 両対応の構造物とする。ただし、将来の増強工事が比較的容易と想定される相対式ホームを有する駅（南千住・青井）及び始終端部の駅（秋葉原・つくば）については 8 両対応の構造物とする。
- ② 高架構造物は将来の設備増強が容易なことから 6 両対応の構造物とする。ただし、島式ホームを有する駅（北千住・八潮・流山新市街地・守谷）については、将来の増強を考慮して 10 両対応を念頭に置いた構造物とする。
- ③ 開業設備についてはすべて 6 両対応とする。

3. 将来投資

将来の設備増強については、需要予測結果に基づき所要の時期に行なうものとし、追加投資