



# つくばエクスプレス 快走の裏の苦闘、 その誕生まで

株式会社 日本経済研究所

理事 東 尾 正  
(元 茨城県 地域計画課長)

県南の拠点筑波研究学園都市に唯一乗り入れる鉄道「つくばエクスプレス (TX)」。2009年度決算では当初目標を15年も前倒しして最終黒字を確保、さらに営業目標であった1日当り乗客数27万人をクリアして2012年度には30万人を突破。“3セク鉄道の優等生”ともいわれるこのエクスプレスだが、産声をあげるまでには並々ならぬ苦闘の歴史がありました。ここではその一端を紹介します。

## ● 現況から見てしまう錯覚 ●

2013年、JR東日本は永らく放置されてきた御茶ノ水―神田間にある萬世橋駅跡をリニューアルした。シックなレンガ造りのこの駅跡はしばらく「交通博物館」として利用されてきたが、同館は2006年さいたま市に「鉄道博物館」が開業したことから閉館となり、その後は廃墟となっていた。階上の旧プラットフォームも全面ガラスで被われた粋なカフェとなり、行き過ぎる中央線電車を間近に眺めることができる。ある日この電車の乗客の一人がこのカフェを見て、「こんなに次の駅に近い所に駅作っても無駄よね。だから廃止されたのよ。」と話していた。しかし萬世橋駅は決して昔から中間駅ではなかった。実は中央線の終着駅は戦前ずっとこの駅で、周辺は繁華を極めた。だが、その後同線が神田、東京へと延伸されたので、現在のような姿となった。彼女の感想は現況から見る錯覚といえる。

東京（秋葉原）とつくばを結ぶTXも実は同じ錯覚が常態化してしまった好例だ。「つくば」を冠した路線名、そして現在、つくばを往来する電車の快走ぶりが定着したところから、乗客は皆TXは初めから東京・つくば間を直結するために計画された新線と勘違いしている。しかし、実際

にたどってきた経緯はそれとは全く異なる。当時“常磐新線”と呼称されたこの新線の正式な整備区間は東京―守谷（又は千葉県我孫子市）間に過ぎず、したがって、一步間違えばつくばは未だに鉄道過疎地として取り残される運命にあった。茨城県あげてのそれこそ懸命の努力により、つくばまでの一挙開業を勝ち取った“戦果”は今となっては巷の記憶から消えつつあるが、紛れもない真実なのである。

## ● 二兎を追う構想 ●

TXの源は1978年（昭和53年）の茨城県の報告書、通称「八十島委員会報告書」にある。八十島東大教授（鉄道工学・当時）をヘッドとするこの委員会で初めて東京・つくば間を直達できる鉄道計画が提唱された。「第二常磐線」と呼ばれるこの新線計画はしかし現在のTXから大きく西へズレていた（図参照）。茨城県における受入地点は今の守谷ではなく水海道（常総市）であった。当時の竹内知事（故人）がこの首都直達型新線を開発の遅れていた県南西部の開発起爆剤にしようと考えた結果であった。

一方、利根川で県境を接する千葉県は当時茨城県とは全く違う悩みを抱えていた。首都東京へ直

■図 東へ移動したTXルート



(資料出典)  
茨城県南西地域交通体系整備計画報告書 1978年3月

結する鉄道を常磐線一本に頼っていた東葛地域では急激なベッドタウン化に伴い、別線（千代田線）線増の効果もなく、その混雑率は朝のラッシュ時には200パーセントを遥に超え、通勤電車の窓ガラスが圧迫により破損したり、柏駅では乗客がホームに溢れ、女子学生が線路に転落するなどの事故が相次ぐなど、常磐沿線乗客はまさに“生き地獄”の毎日を味わっていた。このために千葉県では現常磐線の輸送力強化を第一の政策目標とし、既設貨物線なども活用した安上がりで、かつ、通勤地獄緩和を早期に実現できる線増を切望していた。特に東京に隣接する東葛第一の都市松戸への対策が重視され、同市を通過するルート強く押していたのである。東京五方面の一つである常磐方面における新線構想は開発重視の茨城県と混雑緩和一本槍の千葉県とが水面下で角を突き合わせる情勢の中、国（当時の運輸省）の審議会において1980年初頭に初めて取り上げられることが決まった。国での議論は両県の目指す二兎をどうさばいて、最適ルートを引くかということが中心課題となったのである。

### ● 運政審答申に至る紆余曲折 ●

国の審議会（運輸政策審議会）は1983年から開始された。竹内知事の読みが当たり、首都圏鉄道整備部会を仕切ったのは県の報告書をまとめた八十島氏であった。事は茨城県に有利に働くかと思われたが、やはり県境一つくば間の需要不足が決定的な弱点となり、審議は難航を極めた。当時茨城県の担当課長をしていた私はまさに東奔西走、何とかルート案がつくばまでたどり着けるよう日夜努力を傾けた。時には千葉や埼玉にまで「越境」し、柏、三郷など県外の予定都市を茨城県の味方に付けるという荒業も実行せざるを得なかった。

だが、蛍雪の労苦もようやく報われるかという1985年5月ごろ県庁に衝撃が走った。常磐方面の混雑緩和を優先する運輸省は新線設定は認める（松戸は通過しない）ものの、柏から先は我孫子で終わる「千葉県内完結ルート」を原案として固めていることが明るみに出たのだ。これでは10年近い茨城県の努力が水泡に帰する！そう思った私は上司の許可も得ず、運輸省に対し理屈にならない必死の巻返しを敢行した。その甲斐もあってか、ルートはようやく利根川越えが決まり、7月運政審から「東京から柏を通過して守谷南部までの路線」が答申された（いわゆる実線扱い）。だが、懸案であった守谷からつくばまでは「点線扱い」となり、その後の沿線開発にすべての運命が委ねられたのである。

### ● 茨城100年の計は未完 ●

“点線”エリアの用地取得と需要開拓は、今から思えば人間ワザとは思えないほど県、地元の総力をあげての取組みが功を奏し、2005年TXは無事秋葉原からつくばまでの一挙開業の日を迎える。しかしこの“茨城100年の計”ともいうべき大プロジェクトはまだ未完だ。TXの本当の起点は東京駅である（答申）。県や関係者はこの事実を忘れることなく、今後とも完成に向け不屈の姿勢を続けなければならないと思う。“秋葉原を萬世橋にする”という心意気が必要なのだ。