



公明党代表代行 竹谷とし子 日本被団協代表委員 箕牧智之 公明党代表 斉藤鉄夫



核なき世界への潮流を

核の脅威が高まる中、昨年12月、日本原水爆被害者団体協議会（日本被団協）にノーベル平和賞が贈られました。ノルウェー・オスロ市での授賞式から帰国して間もなく、代表委員の一人である

箕牧智之さんの下へ、公明党の斉藤鉄夫代表と竹谷とし子代表代行がお祝いに駆け付けました。今年は広島・長崎への原爆投下から80年。平和を希求してやまない熱い語らいとなりました。



ノーベル平和賞授賞式で賞状を手にする箕牧さん
＝2024年12月10日 オスロ

ノーベル平和賞 被爆者の願いに

斉藤 ノーベル平和賞の受賞、誠にめでたうございませう。これまで被爆者の皆さまが「一度と核兵器は使われてはいけぬ」と叫び続けてこられました。多くの国がその思いを共有して結実したのが核兵器禁止条約という国際規範です。

竹谷 「被爆の実相」を自ら世界に伝える平和運動があるから、核使用を抑止できるのだと思います。今回の受賞には、そうした敬意と感謝が込められています。箕牧 ありがとうございます。私たちが被爆者は79年前に原爆に遭いました。そこから

10年間は米国の統制が厳しく、声も上げられず、貧しい生活を送っていました。1954年に米国がマージナル諸島・ビキニ環礁で行った水爆実験を機に、国内では原水爆禁止運動が広がり、その渦中で日本被団協が結成されました。当時、焼け野原だった広島・長崎は復興の途に、何も無いところから組織を立ち上げた先人の苦勞は並大抵ではなかったでしょう。亡くなられた方も多くいる中で、平和賞を頂いたことに責任の重さを感じています。

箕牧 先人への思い胸に語り継ぐ 斉藤 平和創出こそ公明党の使命

竹谷 対話外交で被爆の実相広げる

核廃絶へ日本の 「橋渡し」役期待

箕牧 世界の紛争地域では、核兵器がいつ使用されるもおかしくない状況が続いています。各国の主義主張は違っていますが、核廃絶へ同じ方向を向いてもらいたいです。斉藤 同感です。公明党の創立者である池田大作創価学会第3代会長は核兵器を「絶対悪」と訴え、核兵器禁止条約への参加を一貫して呼び掛けられました。この理念を堅持するべく公明党は、今年3月の締結国会議に日本がオブザーバー参加し、核保有国と非保有国との橋渡し役を果たすべきだと強く求めています。

竹谷 紛争後人々を苦しめる非人道兵器の恐ろしさは、昨年7月公明党が残存地雷除去を支援してきたカンボジアを訪れた際にも痛感しました。核の非人道性についても、対話外交を通じて理解を広げ、政府の取り組みを後押ししていきたいと思っています。箕牧 戦争だけはしてほしくない。まずは唯一の被爆国・日本が平和への一歩を踏み出すべきです。引き続き、公明党の頑張りに期待します。

「ビジョン」示し 国際世論リード

斉藤 核なき世界を指向する機運を生かし、平和創出の潮流をつくり出していくこと

みまき・としゆき 1942年、東京都生まれ。45年3月の東京大空襲を機に父の故郷・広島へ疎開し入市被爆した。2021年に広島県被団協理事長、22年に日本被団協代表委員に就任。国内外での証言活動などを通じて、核廃絶を訴える。

KOMEI CAM

てい談の様
を動画で紹介





公明新聞 2025年02月18日付 1面



核禁条約会合

オブザーバー参加すべき

斉藤代表へ7万人分の署名提出

若者団体有志

若者団体の有志から署名を受け取る斉藤代表
(左から3人目から11日、後援会1議員ら)

若者団体有志による活動「未来アクションキャンペーン」の代表者や、3月17日午前、衆院第1議員会館で、地球規模の核兵器禁止条約第3回締結国会議へのオブザーバー参加を求める7万93筆の署名を受け取った。賛同する10団体が連携し、1月6日から2月16日までオンラインで署名活動を展開した。

また団体側は、公明党が第3回締結国会議に党核廃絶推進委員会の平木副委員長(参院議員)を派遣予定であることを踏まえ、ユースの声を届ける機会にしても「日本被団協」がキャンペーンを後援していること

とから、運動を継承する取り組みとして署名活動を実施したと説明した。さらに「日本は唯一の戦争被爆国だ。その使命は計り知れない」と強調。オブザーバー参加を求める若者の声を受け止め、政治に反映させるよう訴えた。

©公明新聞

公明新聞 2025年02月18日付 1面

衆院予算委で平林氏

被爆の実相 共有進めよ

若者「非核リーダー」育成も

衆院予算委員会は17日、石破茂首相らが出席し、外交、安全保障などに関する集中審議を行った。公明党の平林晃氏が質問に立ち、「核兵器のない世界」の実現に向け「被爆の実相」を世界で共有し

ていく重要性を強調。各国首脳・指導者への被爆地訪問を呼び掛けることも、核廃絶に向けた若手リーダー育成をすすす国連の「ユース非核リーダー基金」の継続・拡充を訴えた。

平林氏は「緊密関係にある国同士が誤解を解き、軍事衝突を未然に防ぐ『協力的安全保障』の仕組みを備えるものだ」と説明。「サイバー攻撃も含めて、脅威と見なされるものの移り変わりも早くなり、迅速性が求められる状況において常設の機構が必要だ」と対応を求めた。



質問する平林氏=17日 衆院予算委

平林氏は、米国のトランプ大統領が1月のダボス会議でロシアや中国とともに核兵器を削減することと意欲を示したことから「この機会を捉えて核軍縮の流れを再び強めるようにしたい」と協力的安全保障の推進を強く求めた。公明党が提唱するアジア地域における安全保障対話の枠組み「アジア版OSCE(欧州安全保障協力機構)」について

は、機構を創設した場合に本部をどこに置くか

アジア版安保対話の常設機構

首相「具体化に向け努力」

や、各国の資金負担など「具体像を構築しなければならぬ」との見解を表明。この問題は私自身、強い関心を持っている。具体化に向けて努力していきたい」と述べた。

3月に開かれる核兵器禁止条約第3回締結国会議を巡って、平林氏は改めて「オブザーバー参加」の検討を求め、その上で、核廃絶を進めざる若者団体若者被爆者相に7万人分の署名を届けたい」とに懸念。政府の見解を聞いて、岩屋外相は「核兵器のない世界に向け、若い方々が熱意を持って活動していることは大変心強い。オブザーバー参加の要請は、しっかりと受け止めていきたい」と述べた。このほか、平林氏は日本が研究者が安心して研究に専念できる環境を整備を主張した。石破首相は「充実させる」と答えた。

©公明新聞

3 平和文化とは

広島市は、平和文化の振興に取り組んでいますが、「平和」及び「平和文化」を人の気持ちや行動との関係で捉えてみると、次のようになると考えています。

- ・「平和」とは、生きている間に「ポジティブな気持ち」になったり「ネガティブな気持ち」になったりする人々が、容易に「ポジティブな気持ち」になることができるような生活環境が整っている状態であるといえます。



- ・「平和文化」とは、そうした生活環境を作り上げていくために不可欠となる人々による様々な取組と、それらの成果の全てであるといえます。
- ・例えば、言葉や国籍、信条、性別の違いを超えて感動を分かち合える音楽や美術などの芸術文化活動や、スポーツ活動であって「平和」への思いを込めて行われるものは、「平和文化」であるといえます。

また、平和学のパイオニアとして知られるノルウェーの社会学者ヨハン・ガルトゥング氏によると、平和を暴力と対置させるならば、平和文化は、直接的暴力、構造的暴力、文化的暴力の3つの暴力の概念を使って、次のように説明できるとされています。

まず、直接的暴力とは、戦争や武力紛争などで行使されるものをいい、構造的暴力は、人種差別や社会差別などのために、生命まで危険に晒される状況のときに存在するとされています。そして、文化的暴力は、直接的暴力と構造的暴力を正当化しようとするものをいいます。

次に、文化的暴力が存在しない状態を文化的平和と呼び、文化的平和の特徴が多く見られる文化のことを「平和文化」と呼ぶことができると説明しています。

3つの暴力の概念の相関図



暴力をこのように捉えるならば、平和文化とは、文化的暴力が存在しない状態を肯定する文化であり、あらゆる暴力を否定する文化と言い換えることができます。

文化的平和(文化的暴力が存在しない状態)を特徴とする文化

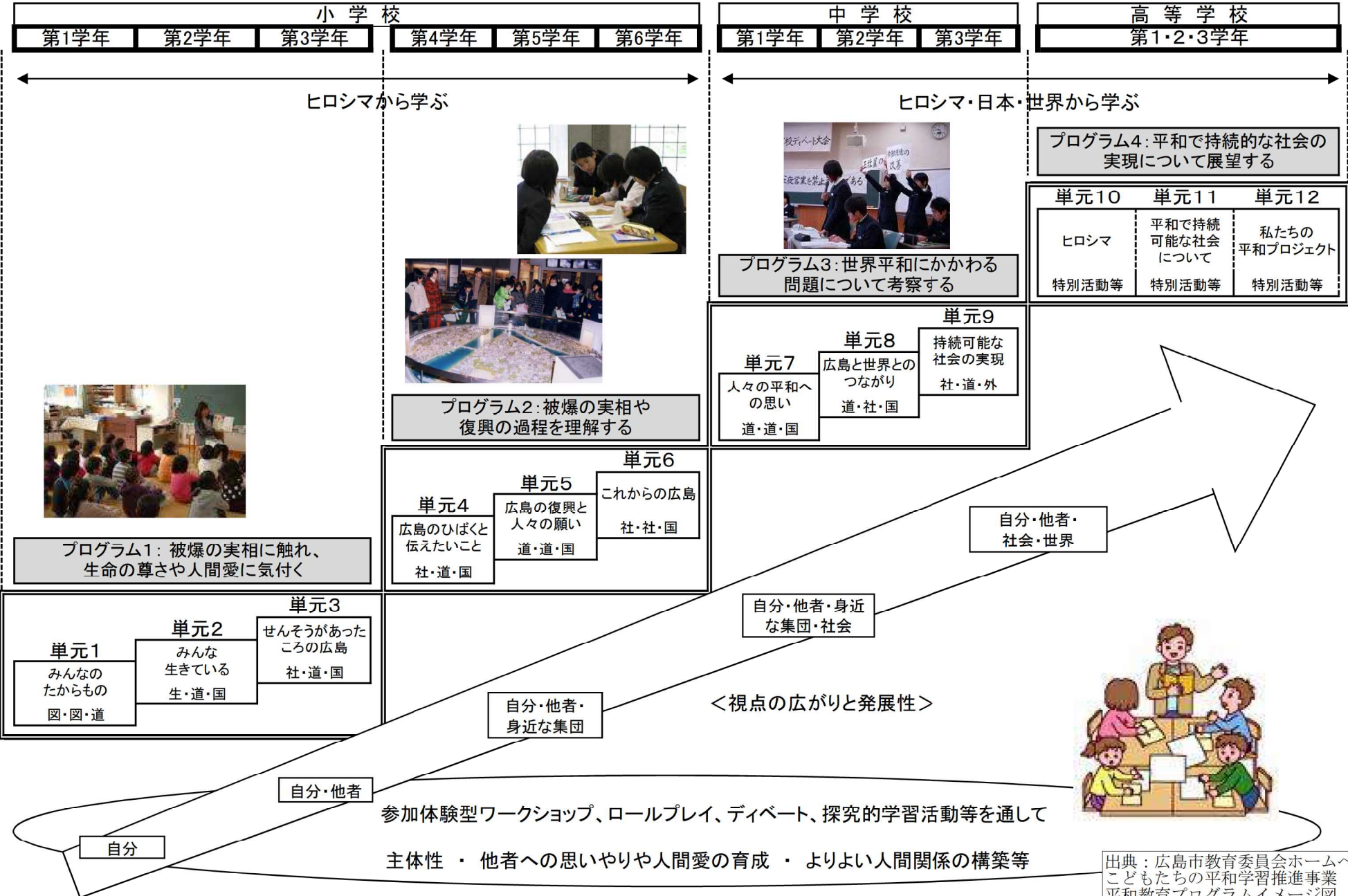


こうしたことから、平和文化の振興とは、市民一人一人によって「幸せに暮らすためには、戦争や武力紛争がなく、また、生命を危険にさらす社会的な差別がないことが大切である」という思いが共有され、個々人がその思いを基に、日常生活の中で自分ができることを実践できるような生活環境を整え、そして広めていくために、個人や集団の違いを尊重しながら、誰も排除しない世界を作っていくことであると捉えることもできます。

出典：広島市ホームページ
冊子「平和文化の振興」から一部抜粋
(<https://www.city.hiroshima.lg.jp/uploaded/attachment/255740.pdf>)

平和教育プログラムについて

【平和教育の目標】 ヒロシマの被爆体験を原点として、生命の尊さと一人一人の人間の尊厳を理解させ、国際平和文化都市の一員として、世界恒久平和の実現に貢献する意欲や態度を育成する。



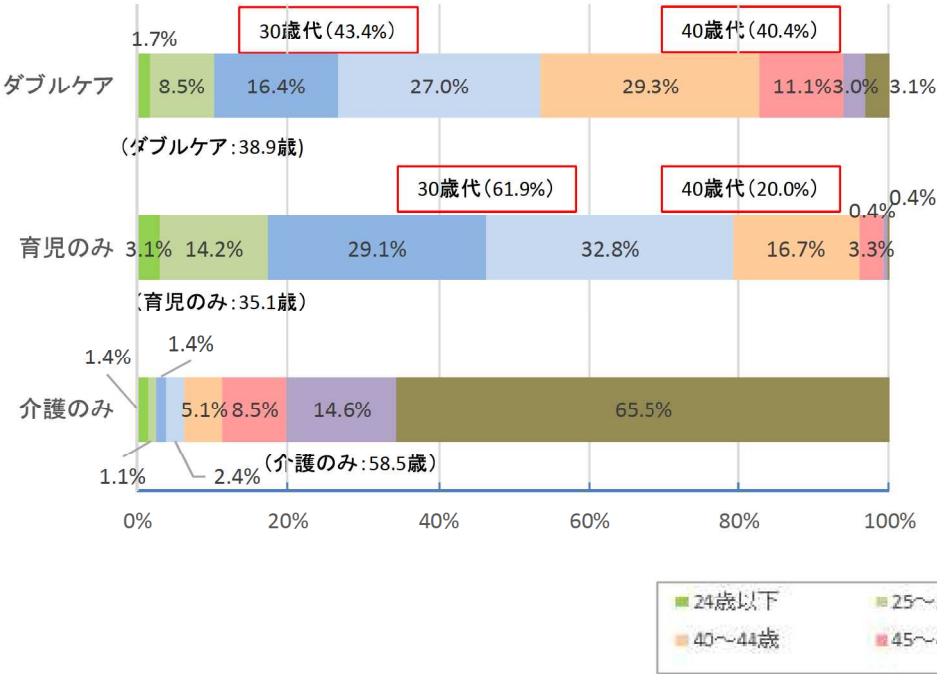
出典：広島市教育委員会ホームページ
こどもたちの平和学習推進事業
平和教育プログラムイメージ図
(<https://www.city.hiroshima.lg.jp/uploded/attachment/224953.pdf>)

■各学年3時間で構成：①気付く、知る、情報整理 ②考える、思考する、思考・探求 ③伝える、発信する、発信

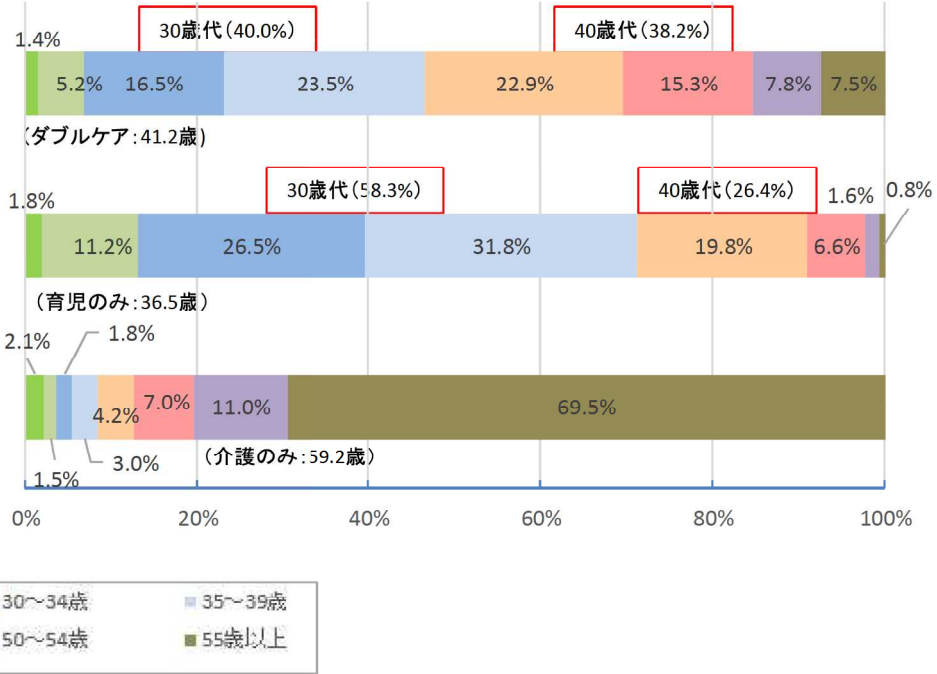
○ダブルケアを行う者の年齢構成

- ダブルケアを行う者の平均年齢は、男女とも40歳前後で、育児のみを行う者と比較してやや高く(4～5歳程度)、介護のみを行う者と比較して20歳程度低くなっている。
- ダブルケアを行う者は、30歳～40歳代が多く、男女ともに全体の約8割である。これは、育児のみを行う者とほぼ同様となっている。

<女性>



<男性>

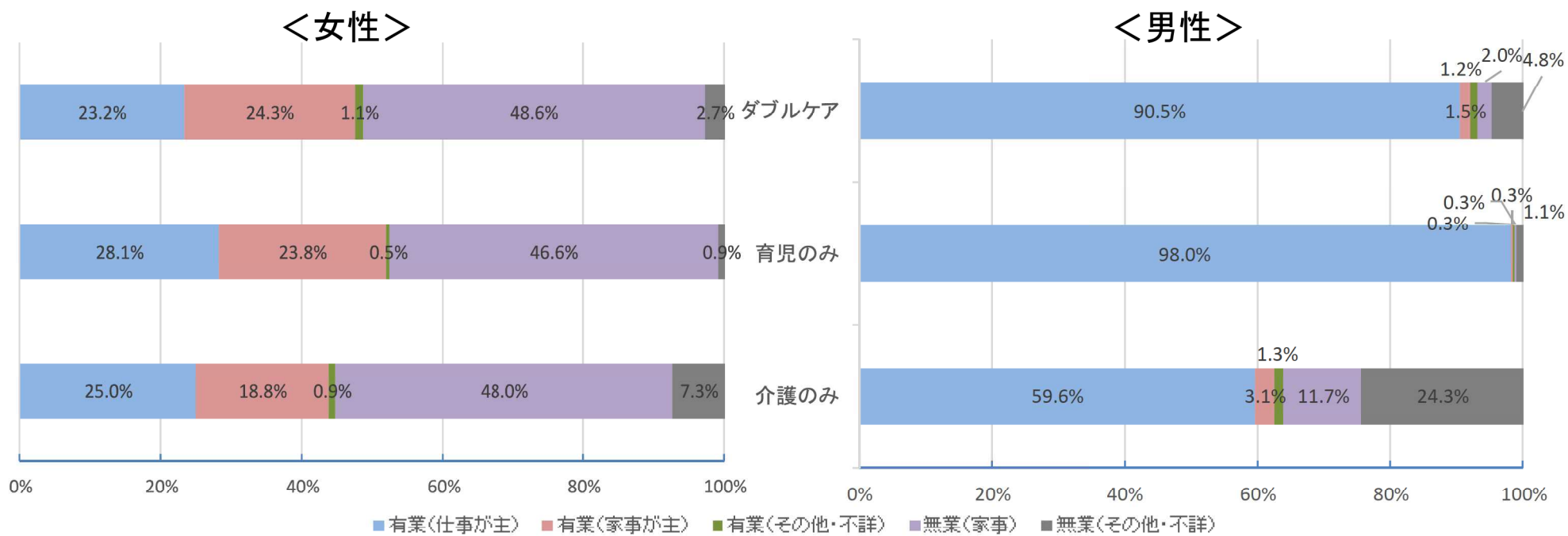


備考) 1. 総務省「就業構造基本調査」平成24年より内閣府にて特別集計。
2. 「ふだん育児をしている」「ふだん介護をしている」の両方を選択した者を「ダブルケアを行う者」として集計。
3. ()内の年齢は、平均年齢。

出典：内閣府男女共同参画局ホームページ
「育児と介護のダブルケアの実態に関する調査報告書のポイント」から一部抜粋
(https://www.gender.go.jp/research/kenkyu/pdf/ikuji_point.pdf)

○ダブルケアを行う者の就業状況

- ダブルケアを行う女性の半数は有業者であり、うち「仕事が主」である者が約半数となっている（育児のみを行う女性とほぼ同じ傾向）。
- ダブルケアを行う男性の9割が「仕事が主」である有業者となっている。（育児のみを行う男性は98%が「仕事が主」である有業者）。



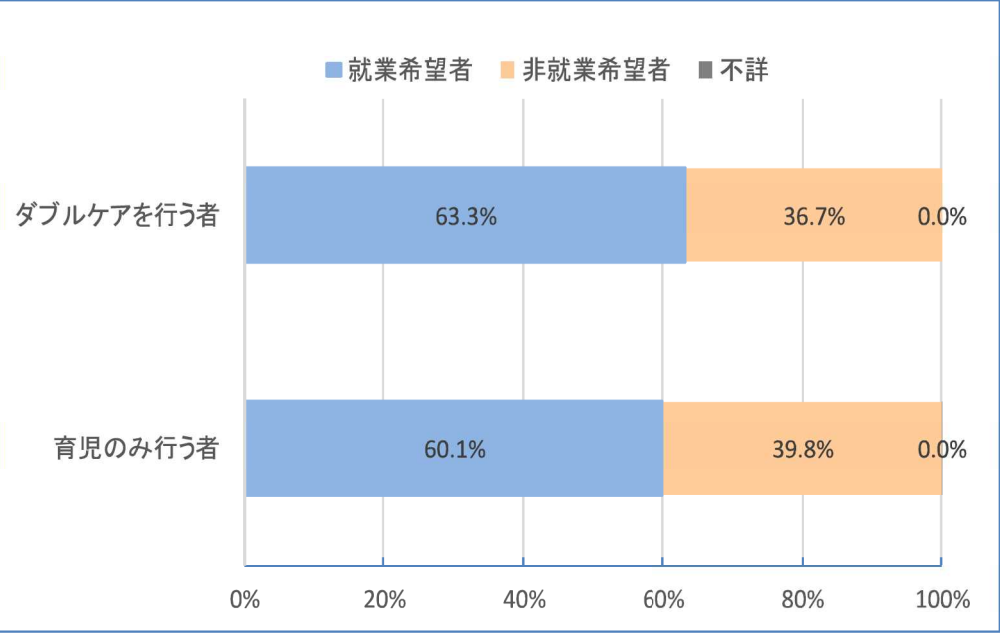
備考) 1. 総務省「就業構造基本調査」平成24年より特別集計。
2. 「ふだん育児をしている」「ふだん介護をしている」の両方を選択した者を「ダブルケアを行う者」として集計。

出典：内閣府男女共同参画局ホームページ
「育児と介護のダブルケアの実態に関する調査報告書のポイント」から一部抜粋
(https://www.gender.go.jp/research/kenkyu/pdf/ikuji_point.pdf)

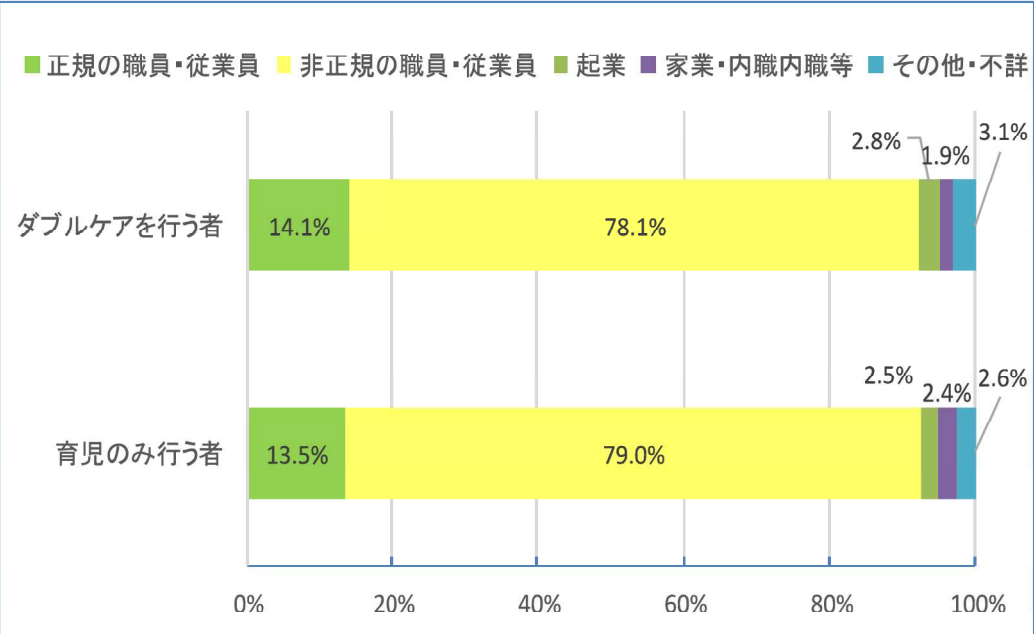
○ダブルケアを行う無業女性の就業希望状況

- ダブルケアを行う無業女性の約6割が就業を希望している。
- 就業希望者のうち,8割が非正規雇用を希望している。
- これらは,育児のみ行う無業女性とほぼ同じ傾向。

＜女性の無業者の就業希望＞



＜女性の無業者が希望する雇用形態＞



備考) 1. 総務省「就業構造基本調査」平成24年より特別集計。
2. 「ふだん育児をしている」「ふだん介護をしている」の両方を選択した者を「ダブルケアを行う者」として集計。

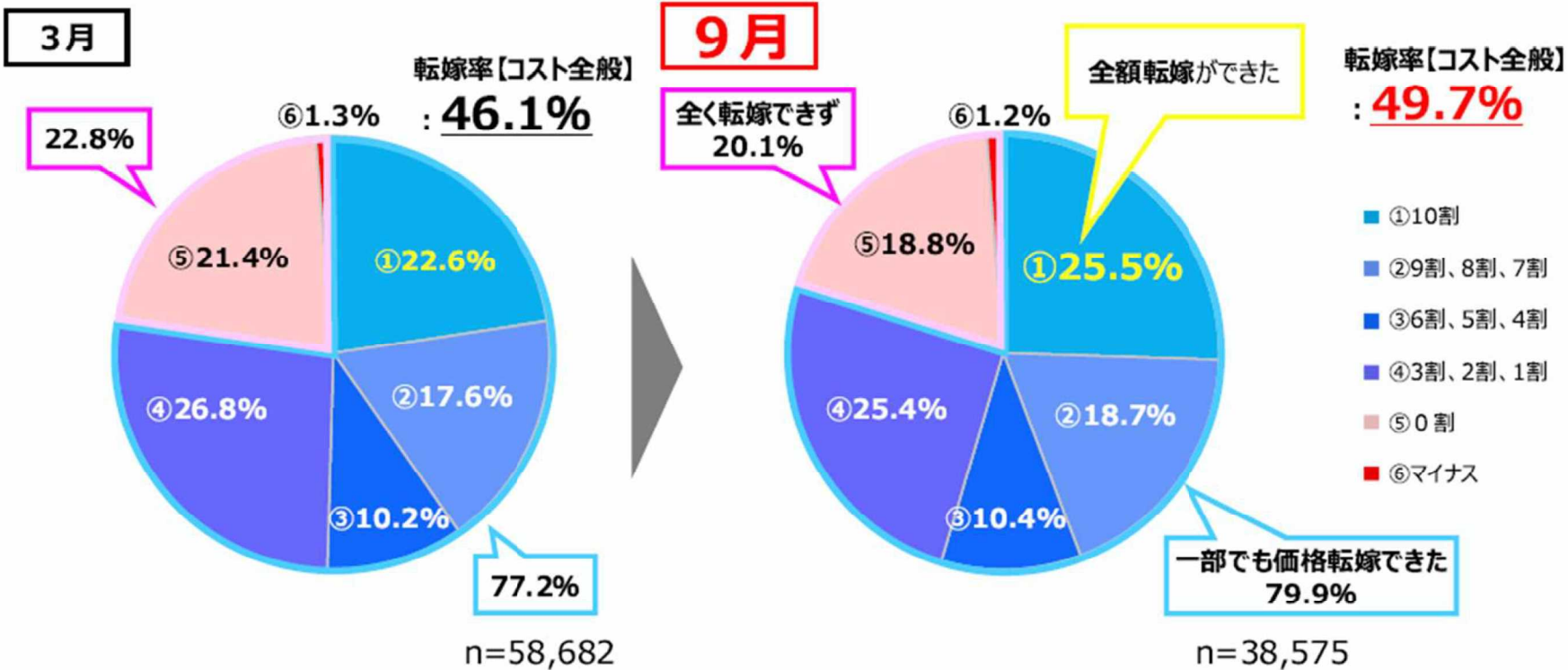
出典：内閣府男女共同参画局ホームページ
「育児と介護のダブルケアの実態に関する調査報告書のポイント」から一部抜粋
(https://www.gender.go.jp/research/kenkyu/pdf/ikuji_point.pdf)

価格転嫁の状況①【コスト全般】

※「価格転嫁は不要」との回答を除いた場合の回答分布

- コスト全体の価格転嫁率は**49.7%**、今年3月より約**3ポイント増加**（前回46.1%→49.7%）。
 - 「**全額転嫁できた**」割合（①）は、前回から約**3ポイント増の25.5%**。
 - 「**一部でも転嫁できた**」割合（①②③④）も前回から約**3ポイント増の79.9%**。
 - 「**転嫁できなかった**」「**マイナスとなった**」割合（⑤⑥）は**減少**（22.8%→20.1%）。
- **価格転嫁の状況は改善してはいるが、転嫁できない企業との二極化がみられ、転嫁対策の徹底が重要。**

直近6か月間における価格転嫁の状況

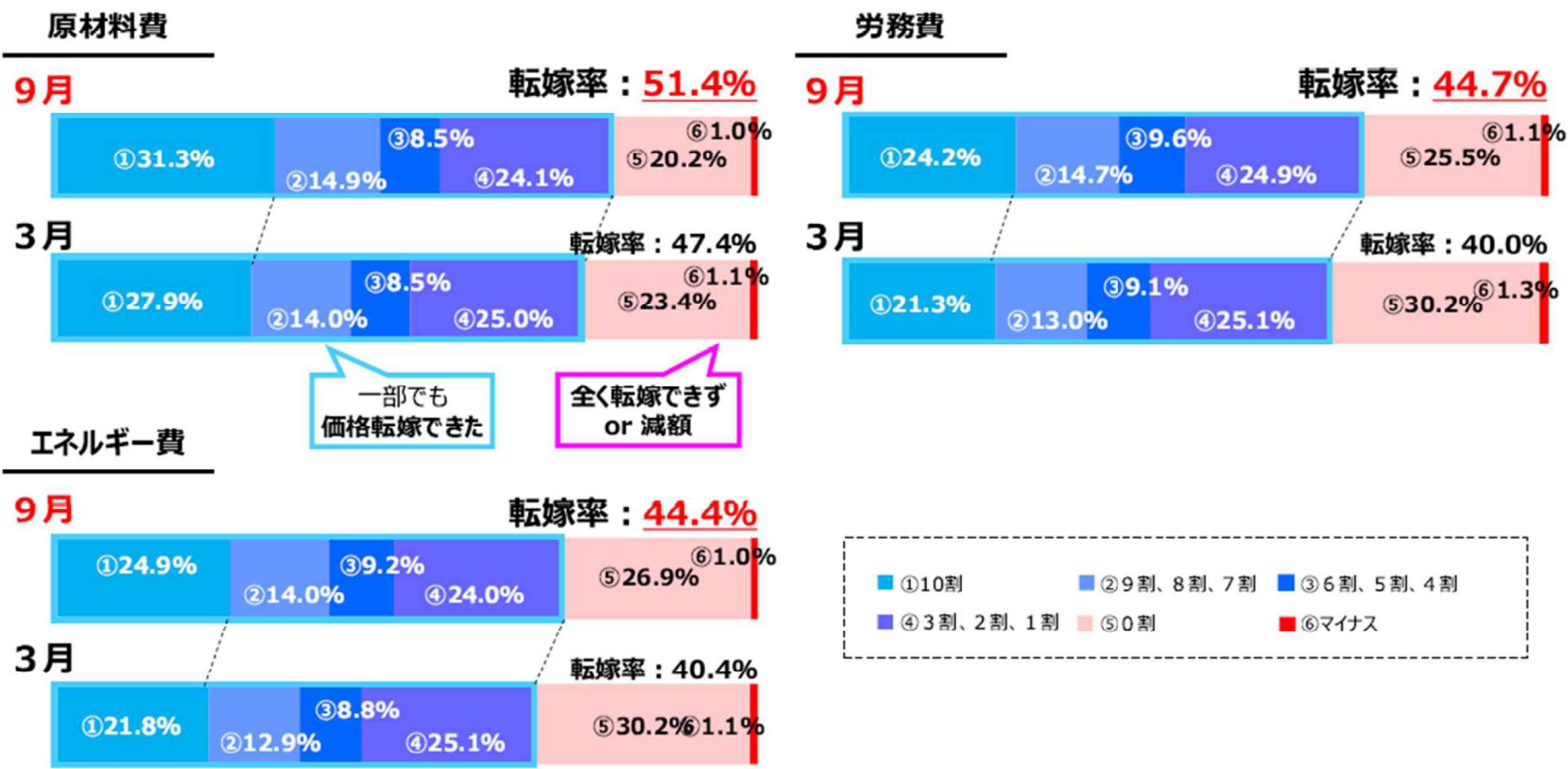


出典：経済産業省中小企業庁ホームページ
「価格交渉促進月間（2024年9月）フォローアップ調査の結果」から一部抜粋
(https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/follow-up/dl/202409/result_01.pdf)

価格転嫁の状況②【コスト要素別】

※「価格転嫁は不要」との回答を除いた場合の回答分布

- 労務費、エネルギー費の転嫁率は、原材料費と比較して約7ポイント低い水準（前回と同じ）。いずれも前回（今年3月）より4～5%ポイント上昇。
 - 労務費指針や、エネルギー費の全額転嫁を目指す旨の振興基準等の影響が、徐々に浸透しつつある。



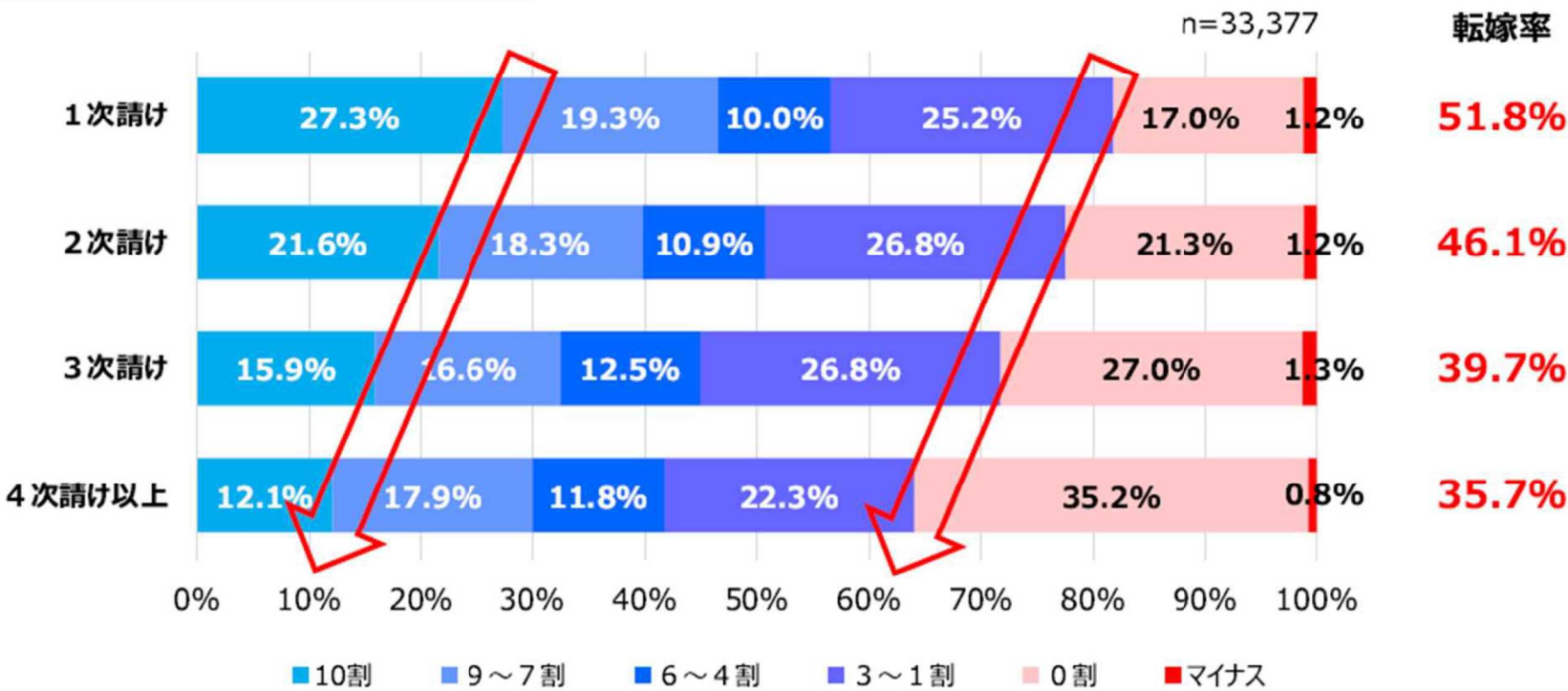
出典：経済産業省中小企業庁ホームページ
「価格交渉促進月間（2024年9月）フォローアップ調査の結果」から一部抜粋
(https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/follow-up/dl/202409/result_01.pdf)

サプライチェーンの各段階（※）における価格転嫁の状況

※各取引段階：受注側中小企業に対する、「自社が、最終製品・サービスを提供する企業から数え、どの取引段階に位置しているか」との質問への回答を集計したもの。

- 価格転嫁率は、1次請けの企業は5割超（51.8%）に対し、4次請け以上の企業は35%程度
- 特に、4次請け以上の階層においては、全額転嫁できた企業の割合は1割程度にとどまり、全く転嫁できなかった又は減額された企業は、4割近く（36.0%）に上る。
- 受注側企業の取引段階が深くなるにつれて、価格転嫁割合が低くなる傾向。
⇒ より深い段階への価格転嫁の浸透が課題。

受注側企業の取引段階と価格転嫁率



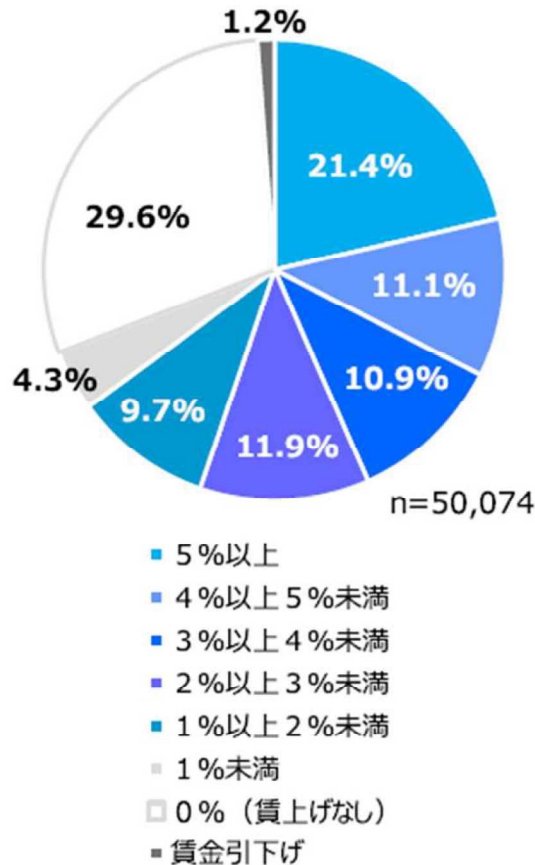
出典：経済産業省中小企業庁ホームページ
「価格交渉促進月間（2024年9月）フォローアップ調査の結果」から一部抜粋
(https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/follow-up/dl/202409/result_01.pdf)

価格転嫁と賃上げ率（※）の関係

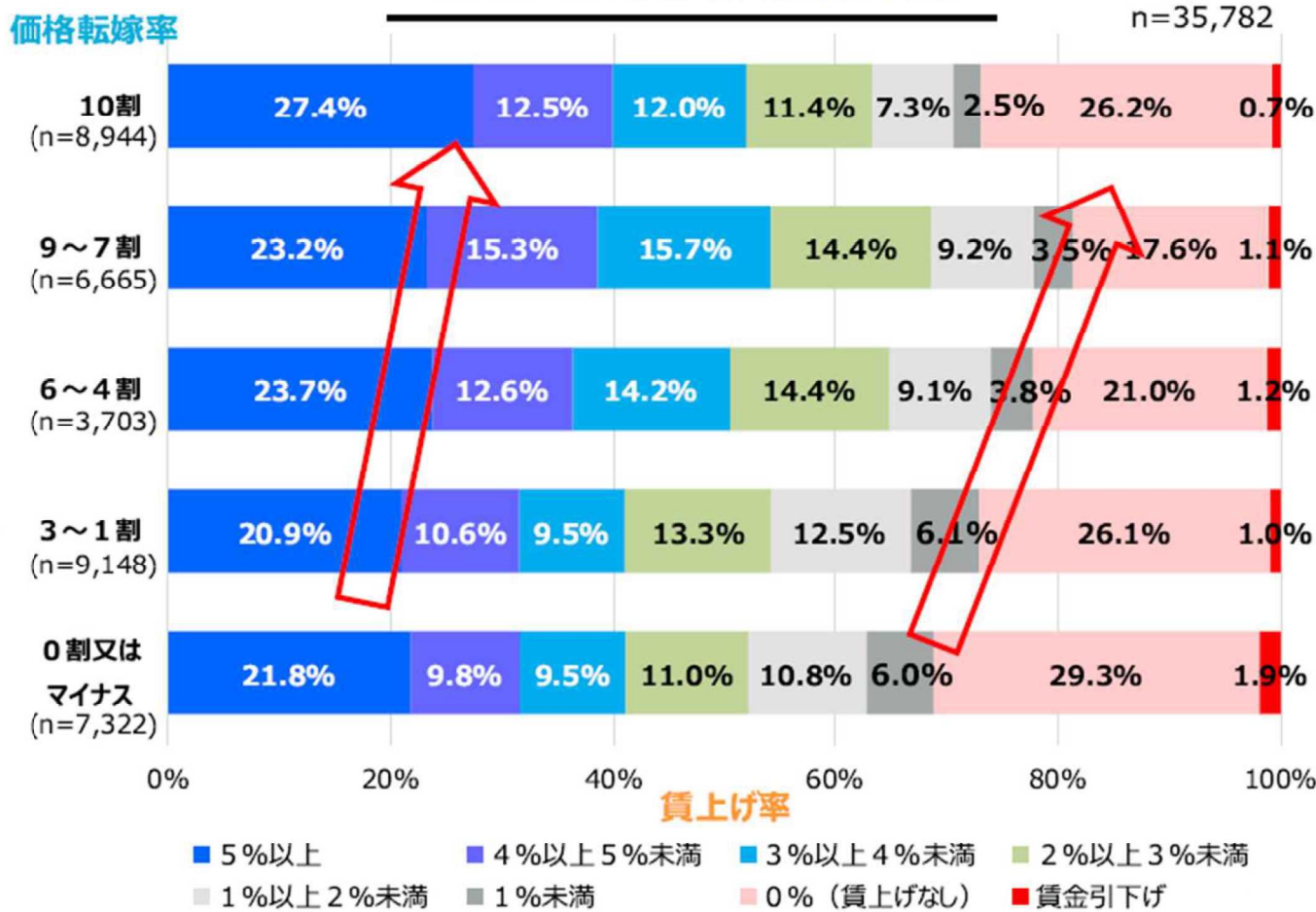
※賃上げ率：直近6か月以内に実施した、ないし、今後6か月以内に予定している賃上げ幅（定期昇給、ベースアップ、一時金等全てを含む）についての回答を集計したもの。

- 価格転嫁ができていない割合が高いほど、受注者（中小企業）の賃上げ率も高い傾向。なお、「価格転嫁できていないが5%以上、賃上げした企業」、「全額転嫁ができていても、賃上げしない企業」も存在。

受注側企業の賃上げ率分布



受注側企業の価格転嫁率と賃上げ率



出典：経済産業省中小企業庁ホームページ
「価格交渉促進月間（2024年9月）フォローアップ調査の結果」から一部抜粋
(https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/follow-up/dl/202409/result_01.pdf)

つくばエクスプレス（TX）延伸構想 事業計画素案

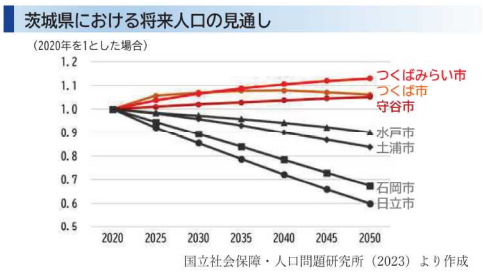
2025年2月
茨城県

TX県内延伸については、2023年6月に「延伸方面は土浦方面、JR常磐線と接続する駅は土浦駅」として延伸構想の具体化に向けた検討を進めていくことを決定しましたが、「採算性や費用対効果の面で課題がある」といった第三者委員会やパブリックコメントからのご意見を踏まえ、この度、実現可能性を高めるため、更なる需要拡大や採算性向上などの方策を検討し、茨城県において事業計画素案をとりまとめました。

1 TX土浦延伸の背景と期待される効果 2 TX土浦延伸計画の検討

TX土浦延伸により、つくばと土浦のミッシングリンクを解消し、TXの整備効果を県内全域に波及させることで、本県の将来に向けた経済発展を目指します。

また、鉄道ネットワークの構築により、災害など輸送障害発生時の広域的なりだんだんしー確保を図ります。



- TX土浦延伸により期待される効果
- 第2次茨城県総合計画 基本理念
活力があり、県民が日本一幸せな県
- 1 東京圏からの新たな人の流れの創出
 - ・秋葉原駅から鉄道2時間圏域の県内居住人口や面積の増加
 - ・県央、県北の観光地への移動の選択肢の増加
 - ・高校など進学選択肢の多様化 など
 - 2 つくばと水戸の二大都市圏の交流拡大
 - ・地方の中心都市を核とした地域生活圏の形成
 - ・企業誘致などによる地域経済の活性化
 - ・職、住、遊、学機能の再構築 など
 - 3 自動車からの転換に向けた公共交通のサービスレベルの向上
 - ・速達化の向上
 - ・超車社会からの転換、脱却
 - ・災害など輸送障害発生時における広域的なりだんだんしー確保 など
 - 4 TX延伸を起爆剤とした本県未来の更なる飛躍
 - ・筑波研究学園都市の更なる魅力向上
 - ・不動産価値の向上
 - ・外出機会の拡大による健康促進、健康寿命の増進 など

TX土浦延伸計画の概要

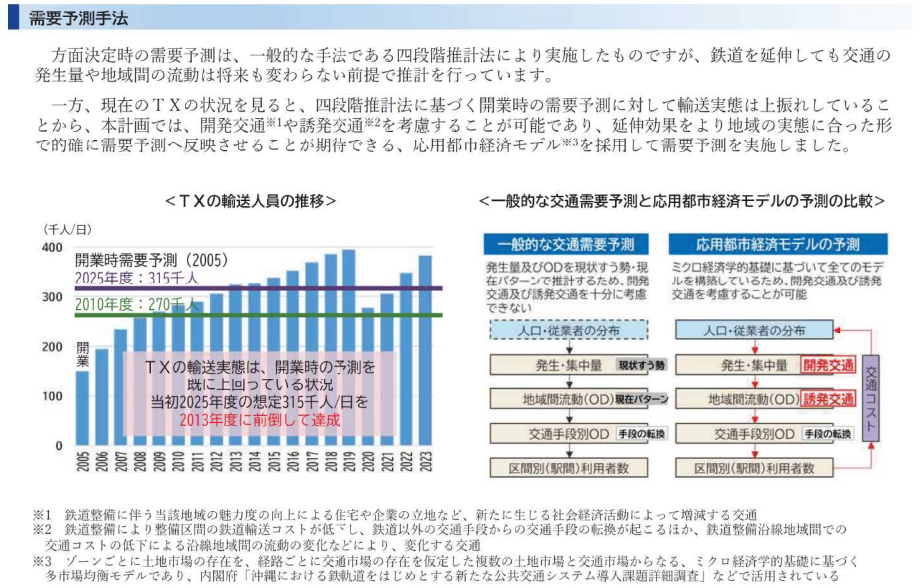
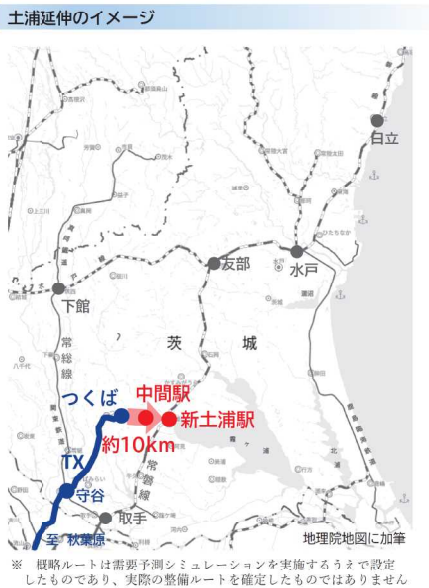
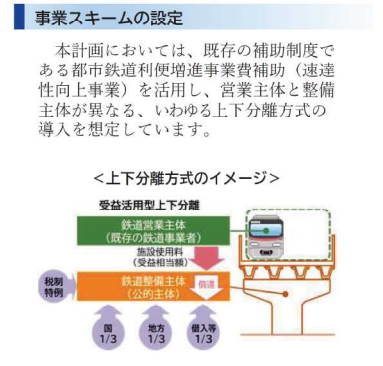
計画区間	つくば～新土浦	開業目標	2045年
計画延長	約10km	所要時間	約9分
概算事業費	約1,320億円※1	乗換時間	JR土浦駅：約4分
運賃	340円	運転本数	つくば駅発着の全列車が乗入
事業スキーム	都市鉄道利便増進事業費補助を想定		
移動時間短縮効果	守谷～土浦：約49分（取手経由）→約21分（約28分短縮） 東京～土浦：約74分（常磐線快速※2）→約65分※3（約9分短縮）		

※1 2025年1月時点での試算値であり、今後の設計検討により変更となる可能性がある
※2 常磐線は特急が運行されているが、普通運賃での利用を前提とした同一条件にて比較
※3 秋葉原経由

概算事業費の内訳

	計画素案	方面決定時
単価設定	他路線を参考※1	デマンドレポ※2
概算事業費	約1,320億円	約1,400億円
建設費	約920億円	
用地費	約140億円	約1,300億円
税・諸経費等	約170億円	
車両費	約90億円	約100億円
備考	中間駅1駅	中間駅2駅

※1 近年の他計画路線の事業費などを参考に、プレーターを用いて2023年の価格で算定
※2 鉄道需要分析手法に関するテクニカルレポート（2017年6月30日改訂版）



※1 鉄道整備に伴う当該地域の魅力度の向上による住宅や企業の立地など、新たに生じる社会経済活動によって増減する交通
※2 鉄道整備により整備区間の鉄道輸送コストが低減し、鉄道以外の交通手段からの交通手段の転換が起こるほか、鉄道整備沿線地域間での交通コストの低下による沿線地域間の流動の変化などにより、変化する交通
※3 ゾーンごとに土地市場の存在を、経路ごとに交通市場の存在を仮定した複数の土地市場と交通市場からなる、ミクロ経済学的基礎に基づく多市場均衡モデルであり、内閣府「神楽における鉄道をはじめとする新たな公共交通システム導入課題詳細調査」などで活用されている

応用都市経済モデルによる検討結果

応用都市経済モデルによるシミュレーションでは、つくば～新土浦の駅間通過人員は1日あたり約2.2～2.5万人となり、土浦延伸単独において費用便益比※が1を上回ることから、社会的意義のある事業であることが確認できました。一方、採算性については、累積資金収支の黒字転換年は43年となりました。

※ 事業の実施に要する費用に対して、当該事業の実施により社会的に得られる効果の大きさを図るものであり、1以上であれば妥当なものと評価される

出典：茨城県ホームページ
「つくばエクスプレス（TX）延伸構想事業計画素案」から一部抜粋
(https://www.pref.ibaraki.jp/kikaku/kotsuseisaku/tetsudo/documents/tx-ibaraki-plan_20250225.pdf)

3 TX東京延伸との一体整備の検討

TX東京延伸は、交通政策審議会答申第198号（2016年）において、国際競争力の強化に資するプロジェクトとして位置付けられており、土浦延伸とあわせて実現することで鉄道ネットワークの効果が高まり、更なるリダンダンシーの強化や社会的・経済的効果の最大化が期待されることから、土浦延伸と東京延伸を一体的に実現した場合の効果について検証しました。

秋葉原～東京間の概略ルートは、都心部・臨海地域地下鉄構想の検討状況などを踏まえ、JR東京駅の東側に駅を設ける設定とし、可能な限り最短経路でのルートと仮定しました。

一体整備の必要性

- 交通政策審議会答申第371号（2021年）において、検討の深度化を図るべきと提示されているTXと都心部・臨海地域地下鉄の接続が実現することにより、JR東日本が整備を進める（仮称）羽田空港アクセス線などの鉄道ネットワークが構築され、土浦から羽田空港へのアクセス性向上が期待されること
- 土浦延伸と東京延伸の一体的な整備により、新たな首都圏広域地方計画における“広域連携プロジェクト”の推進にも大きく寄与するものと考えられること
- TX県内延伸に関する第三者委員会からの提言書（2023年）において、県内延伸と東京延伸とを一体的に扱う事業評価の実施・検討の提言を受けていること
- 沿線自治体11市区による「つくばエクスプレスと都心部・臨海地域地下鉄の接続事業化促進期成同盟会（会長：守谷市長）」が発足するなど、東京延伸に係る機運が高まっていること

TX東京延伸計画の概要

計画区間	秋葉原～新東京	開業目標	2045年
計画延長	約2km	所要時間	約3分※1
概算事業費	約1,750億円※2	乗換時間	JR東京駅：約8分※1
運賃	170円	運転本数	秋葉原駅発着の全列車が垂入
事業スキーム	都市鉄道利便増進事業費補助を想定		
移動時間短縮効果	東京～土浦：約74分（常磐線快速※3）→約57分（約17分短縮）		

※1 中央区「都心・臨海地下鉄新線検討調査」、国土交通省「第13回大都市交通センサス」などを参考に推定

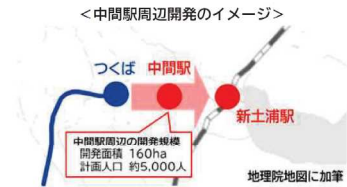
※2 現時点で詳細に検討されているものがないため、交通政策審議会答申第198号の事業費1,400億円（税込）を基に、デフレーターを用いて再算定

※3 常磐線は特急が運行されているが、普通運賃での利用を前提とした同一条件にて比較

事業性向上のための追加施策の検討

東京延伸により茨城県側から都心部への通勤・通学などの需要増加が見込まれるとともに、乗車人員の増加は採算性の向上にもつながることが期待されるため、一体整備の需要予測においては、土浦延伸計画の中間駅周辺における開発を含めた検討を行いました。

開発規模の検討にあたっては、既存のTX沿線の開発状況などを参考としました。



※ 需要予測上の設定であり、実際に計画されているものではありません

応用都市経済モデルによる検討結果

応用都市経済モデルによるシミュレーションでは、つくば～新土浦の駅間通過人員は1日あたり約2.0～2.6万人、秋葉原～新東京は1日あたり約13.3万人となり、一体整備においても費用便益比が1を上回ることから、社会的意義のある事業であることが確認できました。採算性についても、累積資金収支は27年で黒字転換が見込まれる結果となりました。

東京延伸のイメージ



※ 概略ルートは需要予測シミュレーションを実施するうえで設定したものであり、実際の整備ルートを確認したものではありません

4 検討結果のまとめ

検討結果の総括

応用都市経済モデルを用いた分析により、土浦延伸単独、東京延伸との一体整備ともに費用便益比が1を上回ることから、いずれも社会的意義のある事業であることが確認できました。

また、採算性も、ともに累積資金収支は黒字化しますが、特に東京延伸を一体で実現した場合には、30年以内に累積黒字転換することが見込まれます。

＜費用便益比と採算性の検討結果＞

費用便益比 (B/C)	東京延伸一体整備		土浦延伸単独整備	
	計画素案	計画素案	【参考】 従来手法での試算 (四段階推計法)	【参考】 方面決定時 (四段階推計法)
費用便益比 (B/C)	1.35※1 [1.96]※2	1.60※1 [3.33]※2	0.83	0.6
採算性 (累積資金収支黒字転換年)	27年※1	43年※1	発散	発散

※1 東京延伸・一体整備と土浦延伸単独整備の各検討結果は、需要予測の前提となる将来鉄道ネットワークなどの条件が異なっており、数値を単純比較することはできない

※2 [] は乗用車利用者便益（鉄道整備によって自動車利用者が鉄道利用に転換することに伴い旅行速度が向上し、整備後も引き続き自動車を利用する者にとっての道路混雑緩和による所要時間の短縮効果等）を加味した場合

課題と留意事項

- 検討結果の各種数値は、茨城県の独自調査に基づき、実現可能性を把握するための概算値であり、直ちに事業化判断に用いることができません。
- 事業スキームは、本県において収支採算性を検討するために特定の前提条件を設定し評価したものであり、現時点で決定しているものではありません。
- 延伸計画の具体化に向けて、引き続き国土交通省に助言・指導を求めながら、今後、関係者と協議・調整を進める必要があります。
- 土浦延伸単独での事業評価については、将来鉄道ネットワークの前提条件が一体整備の事業評価と異なることから、引き続き検証を進めていきます。
- 概算事業費は、今後、詳細な地形データの調査や設計により増減が見込まれます。
- 中間駅周辺のまちづくりの内容は、今回需要予測シミュレーションを実施するために設定したものであり、具体的なまちづくり計画については、今後地元と調整していく必要があります。

5 今後の進め方

延伸計画の具体化に向けて、必要な追加調査・分析を実施し、事業計画素案の磨き上げを行っていきます。

また、交通政策審議会答申での位置付け及び都市鉄道利便増進事業としての採択を目指し、関係者による検討の場を設けるなど、丁寧な調整を進めていきます。

＜TX延伸実現ロードマップ＞

2022	2023～2024	2024～2030頃	～2045頃
フェーズ1 実現可能性の強化		フェーズ2 調整と磨き上げ	フェーズ3 具体的な計画内容の決定
採算性確保に向けた方策の調査・検討		関係者との調整等を進めるとともに、必要な追加調査等を実施し、延伸計画素案の磨き上げを進めていく	関係機関等と路線計画や建設計画、事業スキーム等を決定していく
関係機関との調整に向けて県としての延伸計画素案を策定		次期交通政策審議会答申において、東京延伸と一体的に土浦延伸を整備することにより、国勢の発展に必要な鉄道路線として位置付けを目指す	事業主体となる鉄道事業者等と共同して延伸事業の許可取得を目指す
第三者委員会提言			
TX延伸の実現			

八島功男議員提供資料 項目4 TX土浦延伸構想フェーズ2の推進について③

(参考) TX延伸による整備効果の検討結果比較表

		東京延伸一体整備	土浦延伸単独整備			
		計画素案	計画素案		【参考】方面決定時 (四段階推計法)	
			応用都市経済モデル	応用都市経済モデル		【参考】従来手法での試算 (四段階推計法)
需要 予測 の 主 な 前 提 条 件	概算事業費		約3,070億円	約1,320億円	約1,320億円	約1,400億円
	中間駅数 (つくば～新土浦)		1 駅	1 駅	1 駅	2 駅
	需要推計方法		応用都市経済モデル	応用都市経済モデル	四段階推計法	四段階推計法
	所要時間／ 乗換時間	つくば～ 新土浦	約 9 分／ J R 土浦駅約 4 分	約 9 分／ J R 土浦駅約 4 分	約 9 分／ J R 土浦駅約 4 分	約10分／ J R 土浦駅約 5 分
		秋葉原～ 新東京	約 3 分／ J R 東京駅約 8 分	—	—	—
	将来人口の設定		国立社会保障・人口問題 研究所 (2023推計)	国立社会保障・人口問題 研究所 (2023推計)	第 2 次茨城県総合計画	第 2 次茨城県総合計画
	将来鉄道ネットワーク (現状すう勢)		2023年開業済路線 ＋運政審答申第18号・交 政審答申198号路線の一部	2023年開業済路線 ＋運政審答申第18号A1・ A2路線※1全線	2023年開業済路線 ＋湊線延伸、(仮称)羽 田空港アクセス線	2022年開業済路線 ＋湊線延伸、相鉄・東急 直通線
	中間駅周辺の開発		考慮	考慮しない	考慮しない	考慮しない
	延伸区間の 輸送人員	つくば～ 新土浦	2.0～2.6万人/日	2.2～2.5万人/日	1.0万人/日	0.9万人/日
		秋葉原～ 新東京	13.3万人/日	—	—	—
費用便益比 (B／C)			1.35 [1.96] ※2	1.60 [3.33] ※2	0.83	0.6
便益 (B) 計※3			1,852 億円 [2,690] ※2	962 億円 [2,001] ※2	496 億円	415 億円
			1,519 億円 [2,357] ※2	774 億円 [1,813] ※2	449 億円	414 億円
			—	—	22 億円	16 億円
			135 億円	62 億円	62 億円	62 億円
			198 億円	126 億円	▲37 億円	▲77 億円
			1,374 億円	601 億円	601 億円	718 億円
費用 (C) 計※3						
想定事業スキーム			都市鉄道利便増進事業費補助	都市鉄道利便増進事業費補助	都市鉄道利便増進事業費補助	都市鉄道利便増進事業費補助
採算性 (累積資金収支黒字転換年)			27年	43年	発散	発散

※1 A1: 目標年次(2015年)までに開業することが適当である路線。A2: 目標年次(2015年)までに整備着手することが適当である路線
 ※2 [] は乗用車利用者便益(鉄道整備によって自動車利用者が鉄道利用に転換することに伴い旅行速度が向上し、整備後も引き続き自動車を利用する者にとっての道路混雑緩和による所要時間の短縮効果等)を加味した場合
 ※3 便益(B)は供用後30年間、費用(C)は事業着手～供用後30年間の合計金額を現在の価値で評価するため、社会的割引率4%の割合で計算
 ※4 利用者便益は、消費者余剰法により交通量1単位当たりの一般化費用の変化分とOD交通量から算出している

(参考) TX土浦延伸により期待される効果

1 東京圏からの新たな人の流れの創出

秋葉原駅から鉄道2時間圏域の
県内居住人口・面積の増加

居住人口
+13.8 万人
面積
+356 百万㎡
新たに
2時間圏域

方面決定時調査資料

中間駅を中心とする
新しいまちづくり

霞ヶ浦やつくば霞ヶ浦りんりん
ロードなどによる観光誘客

いばらき自転車活用推進計画(第2次)

2 つくばと水戸の二大都市圏の交流拡大

高校など進学選択肢の多様化

中学生が進学先選択に重視する内容上位(%)

自分の学力にあっていること	54.8
進学に有利であること	54.8
自分のやりたい部活動ができること	54.8
就職に有利であること	54.8
自分の個性を伸ばすことができること	54.8
自分のやりたい勉強ができること	54.8

自分の学力にあっていること 54.8
進学に有利であること 54.8
自分のやりたい部活動ができること 54.8
就職に有利であること 54.8
自分の個性を伸ばすことができること 54.8
自分のやりたい勉強ができること 54.8

国土交通省「2024年度首都圏白書」

若者の移住・定住促進

テレワーク実証結果

地方創生に貢献する意欲

国土交通省「2024年度首都圏白書」

県央・県北の観光地への
アクセス性向上

3 自動車からの転換に向けた公共交通のサービスレベルの向上

通勤の速達化・利便性向上

つくば駅～土浦駅の所要時間

乗用車
約20分
バス
約25分

鉄道
9分

転換

利用者増加

サービス向上

収益向上

好循環へのSwitch

公共交通サービスレベル向上による
超車社会からの転換・脱却

災害時などにおける
リダンダンシー

人員・物資輸送の拠点としての
土浦駅の役割強化

4 TX延伸を起爆剤とした本県未来の更なる飛躍

筑波研究学園都市の
更なる魅力向上

不動産価値の向上

平均地価県内トップ3 (2024年7月)

順位	市町村
1	守谷市
2	つくば市
3	つくばみらい市

国土交通省「都道府県地価調査」

外出機会の拡大による
健康促進・健康寿命の増進

平均寿命

健康寿命

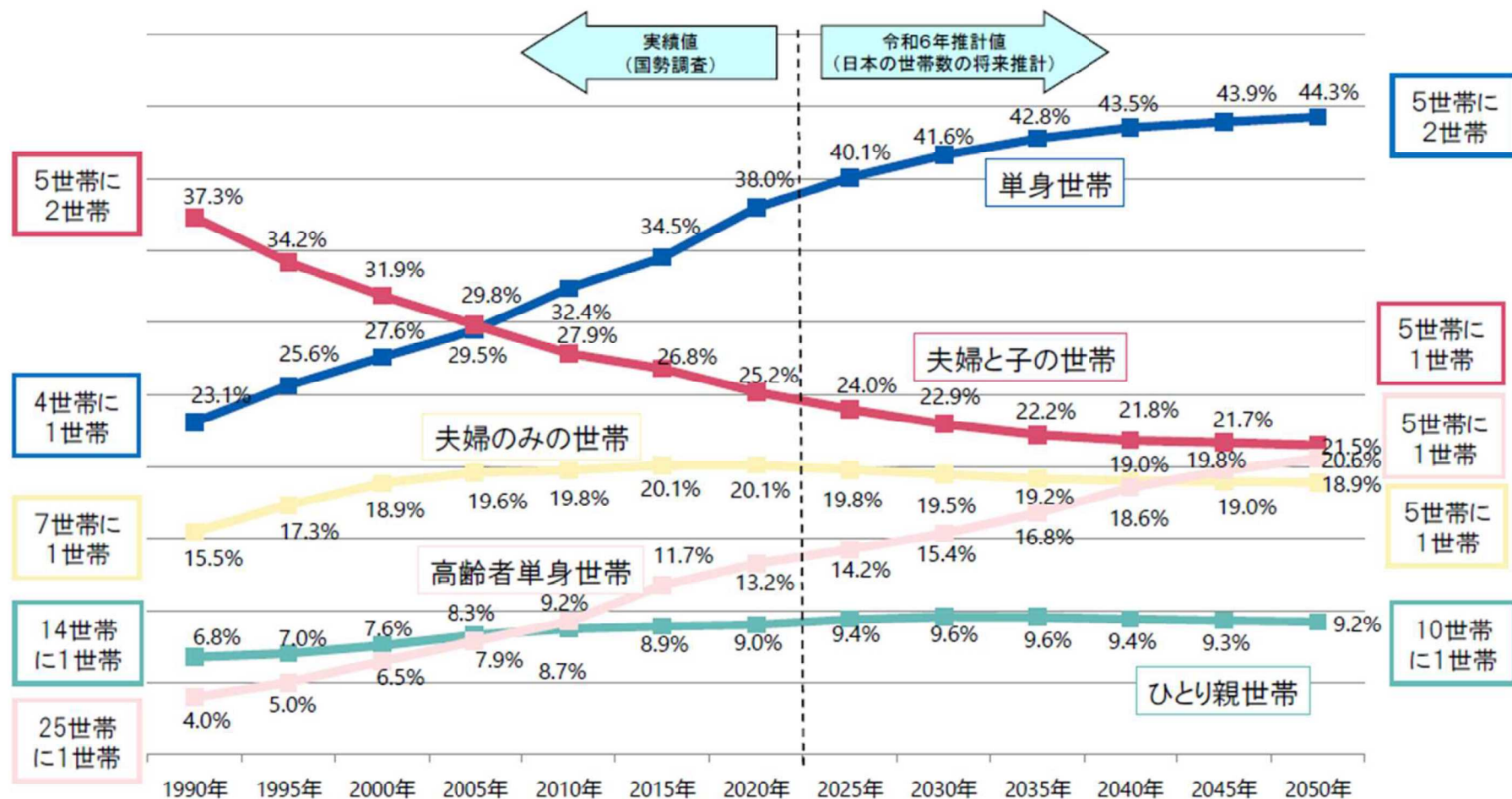
その他

- ・県央・県北経済圏とTX沿線・首都圏との交流拡大
- ・広域的な産学官連携
- ・地域医療や福祉の充実
- ・多文化共生の推進
- ・観光戦略の拡大
- ・交通安全防止など安全面の向上
- ・主要道路の渋滞緩和
- ・環境負荷の軽減
- ・公共施設の再配置
- ・雇用促進 など

出典：茨城県ホームページ
 「つくばエクスプレス (TX) 延伸構想事業計画素案」から一部抜粋
https://www.pref.ibaraki.jp/kikaku/kotsuseisaku/tetsudo/documents/tx-ibaraki-plan_20250225.pdf

世帯構成の推移と見通し

単身世帯、高齢者単身世帯（※1）ともに、今後とも増加が予想されている



（出典）総務省統計局「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の世帯数の将来推計（全国推計）（令和6年推計）」

（※1）世帯主が65歳以上の単身世帯を、高齢者単身世帯とする。

（※2）全世帯数に対する高齢者単身世帯の割合はグラフのとおりだが、世帯主年齢65歳以上世帯に対する割合は、35.2%（2020年）から45.1%（2050年）へと上昇。

（※3）子については、年齢にかかわらず、世帯主との続柄が「子」である者を指す。

出典：厚生労働省ホームページ

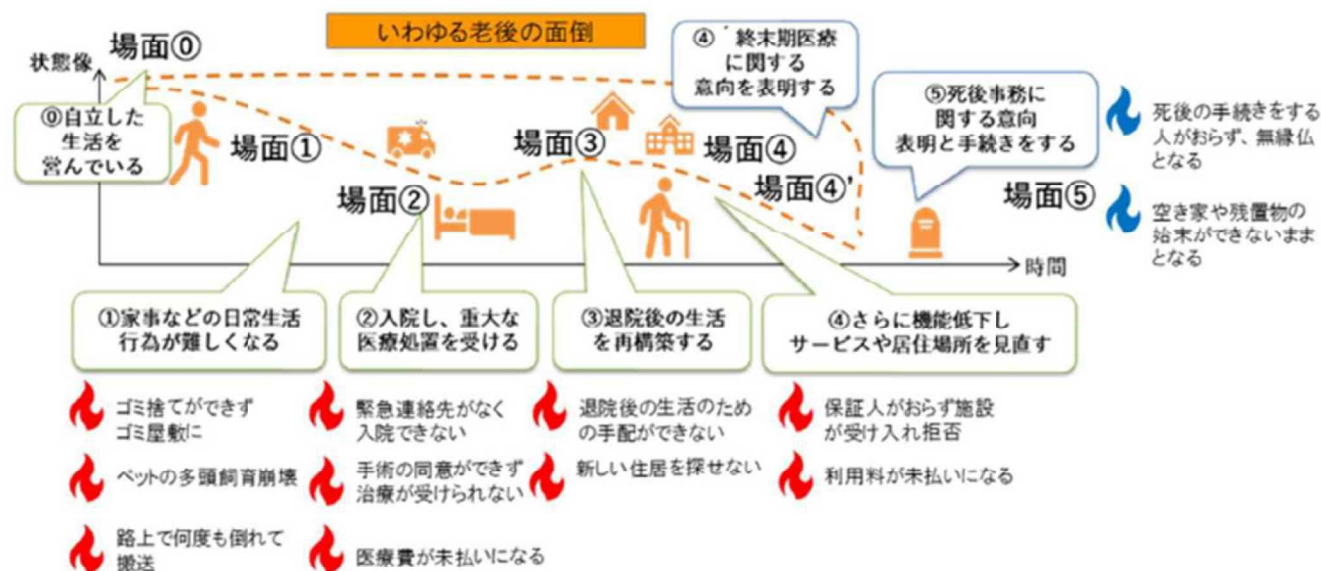
「地域共生社会における、身寄りのない高齢者が抱える課題等への対応について」から一部抜粋
<https://www.mhlw.go.jp/content/12000000/001321498.pdf>

身寄りのない高齢者の生活上の多様なニーズ・諸課題等の実例

○高齢期の問題
解決の場面の例



○問題が解決し
なかった場合に
起こることの例



(出典) 令和5年度厚生労働省老人保健健康増進等事業「身寄りのない高齢者の生活上の多様なニーズ・諸課題等の実態把握調査」より

出典：厚生労働省ホームページ
「地域共生社会における、身寄りのない高齢者が抱える課題等への対応について」から一部抜粋
(<https://www.mhlw.go.jp/content/12000000/001321498.pdf>)

身寄りのない高齢者等が抱える生活上の課題に対応するためのモデル事業の実施

(生活困窮者就労準備支援事業費等補助金：「持続可能な権利擁護支援モデル事業」)

1 事業の目的

- 身寄りのない高齢者等の生活上の課題に向き合い、安心して歳を重ねることができる社会をつくっていくため、市町村において、①身寄りのない高齢者等の生活上の課題に関する**包括的な相談・調整窓口の整備**を行うとともに、②主に十分な資力がないなど、民間による支援を受けられない方を対象に**総合的な支援パッケージ**を提供する取組を試行的に実施し、課題の検証等を行う。

2 事業の概要・スキーム、実施主体等

【実施主体】市町村（委託可）

【基準額】1自治体あたり 5,000千円/取組

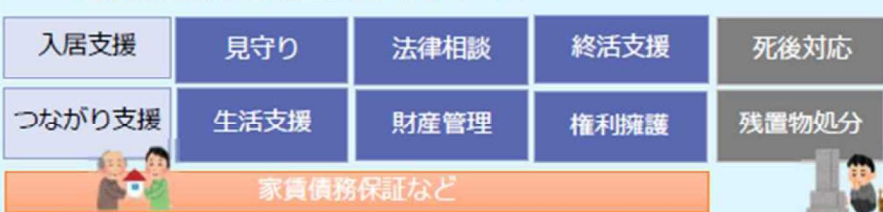
【補助率】3/4

1. 包括的な相談・調整窓口の整備

身寄りのない高齢者等の相談を受け止め、公的支援や民間事業者等が提供するサービスなど地域の社会資源を組み合わせた**包括的支援のマネジメント**や各種支援・契約の履行状況の確認等を行うコーディネーターを配置した相談・調整窓口を整備。

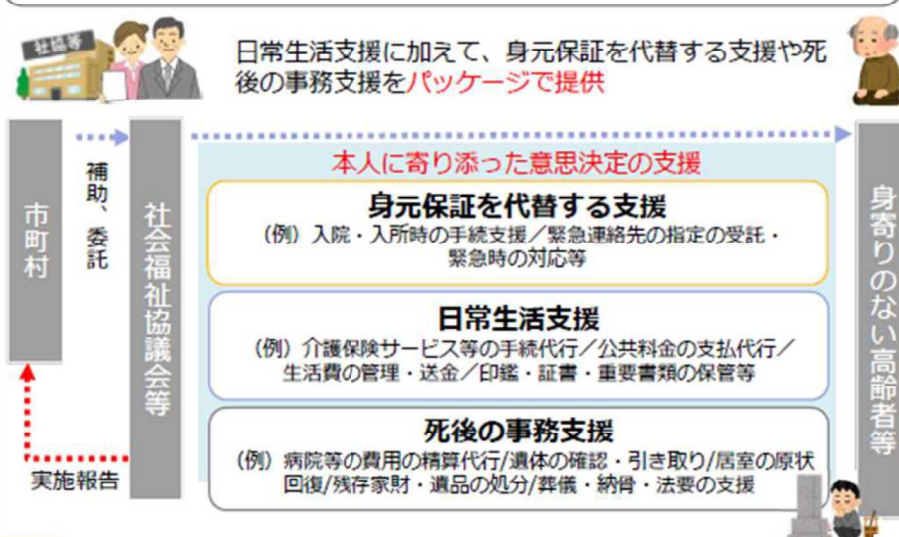


－ 単身高齢者等包括支援プラットフォーム －



2. 総合的な支援パッケージを提供する取組

十分な資力がないなど民間による支援を受けられない方や社会資源が乏しい地域で生活する方が支援の狭間に落ちることのないよう、身寄りのない高齢者等を対象に、意思決定支援を確保しながら、日常生活支援に加えて、入院・入所時の身元保証を代替する支援や死後の事務支援を併せて提供する取組を実施。

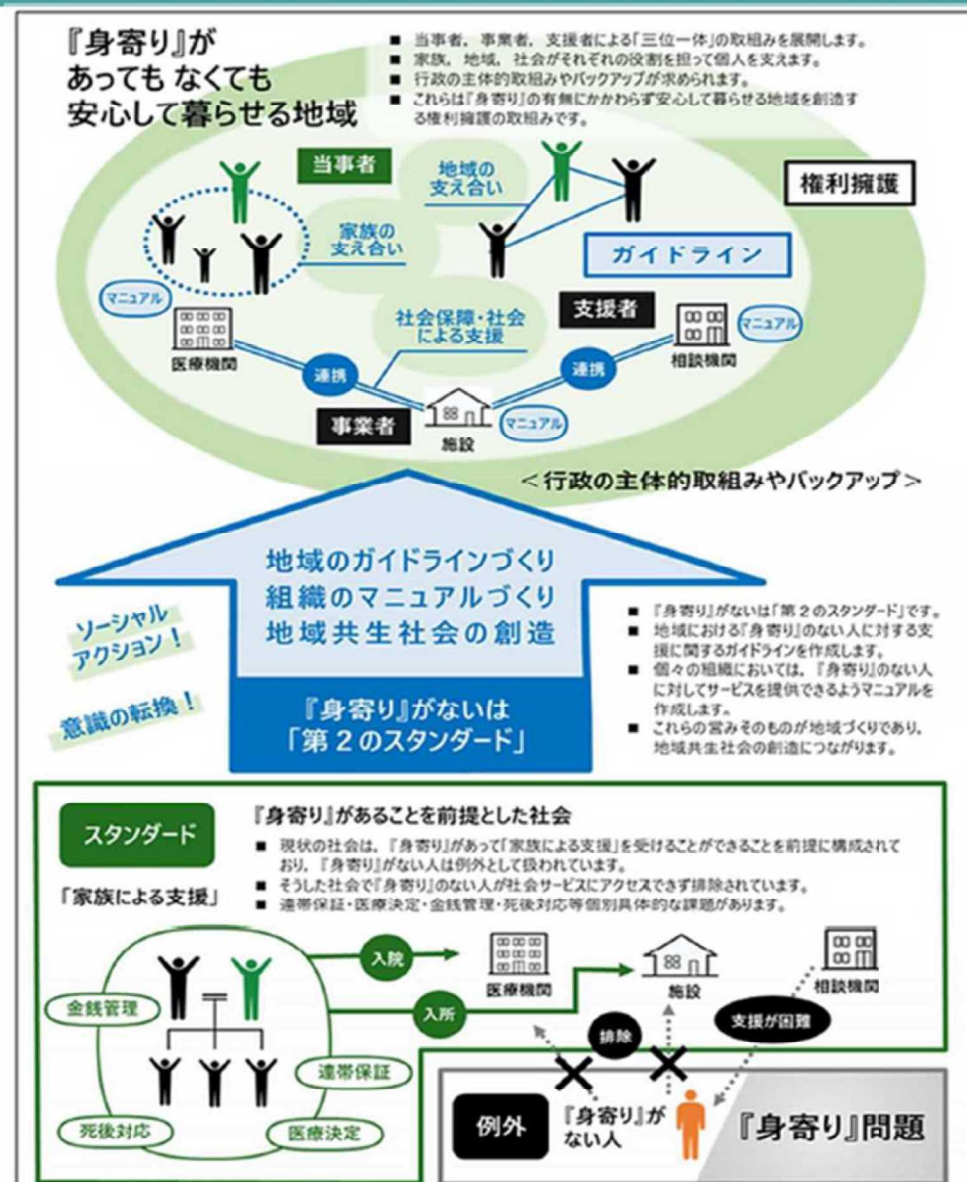


誰もが安心して歳を重ねることができる「幸齢社会」づくりの実現

出典：厚生労働省ホームページ

「地域共生社会における、身寄りのない高齢者が抱える課題等への対応について」から一部抜粋
(<https://www.mhlw.go.jp/content/12000000/001321498.pdf>)

『身寄り』のない人を地域で受けとめるための地域づくりに向けた「手引き」作成に関する調査研究事業 ②



資料出所 令和2年度厚生労働省社会福祉推進事業『身寄り』のない人を地域で受けとめるための地域づくりに向けた「手引き」作成に関する調査研究事業 報告書
及び「身寄りの有無にかかわらず安心して暮らせる地域づくりの手引き」（特定非営利活動法人つながる鹿児島）

出典：厚生労働省ホームページ

「地域共生社会における、身寄りのない高齢者が抱える課題等への対応について」から一部抜粋
(<https://www.mhlw.go.jp/content/12000000/001321498.pdf>)