

「新松戸駅快速停車に係る事業効果等検証業務・整備効果等検討業務」の概要について
(令和4年度～令和5年度 調査結果)

17

- ※1 本資料は、令和4年度から令和5年度にかけて調査を進めてきた成果等に基づき松戸市としての現時点での状況を整理したものであり、財源の確保や費用負担、物価高騰等を勘案しながら、事業の実現性等について、今後関係機関と協議を行い、検討を進めていきます。
- ※2 今後の関係機関との協議により本資料の内容・計画等に変更が生じる可能性があります。

松戸市 街づくり部 区画整理課
令和7年3月

乙2

1

69

「新松戸駅快速停車に係る事業効果等検証業務・整備効果等検討業務」の概要について
 (令和4年度～令和5年度 調査結果)

※ (公社) 日本交通計画協会の成果に基づき松戸市が作成

1. はじめに

(1) 新松戸駅周辺のまちづくりの考え方

新松戸駅周辺は、3つの鉄道が交差して利便性が高く、商業集積は松戸駅周辺に次いで2番目の多さで、大型店や大学、病院なども立地しています。ただし、まちの賑わいは十分とは言えないため、さらなる充実が求められます。

新松戸駅の西側には昭和50年代前半に建てられた大規模マンションが多数立地し、建物の高経年化が進んでいることから、建替えや耐震性の強化などが求められます。

新松戸駅の東側は、駅前広場や道路などの都市基盤が未整備で、歩行者の安全性などの面で課題があります。

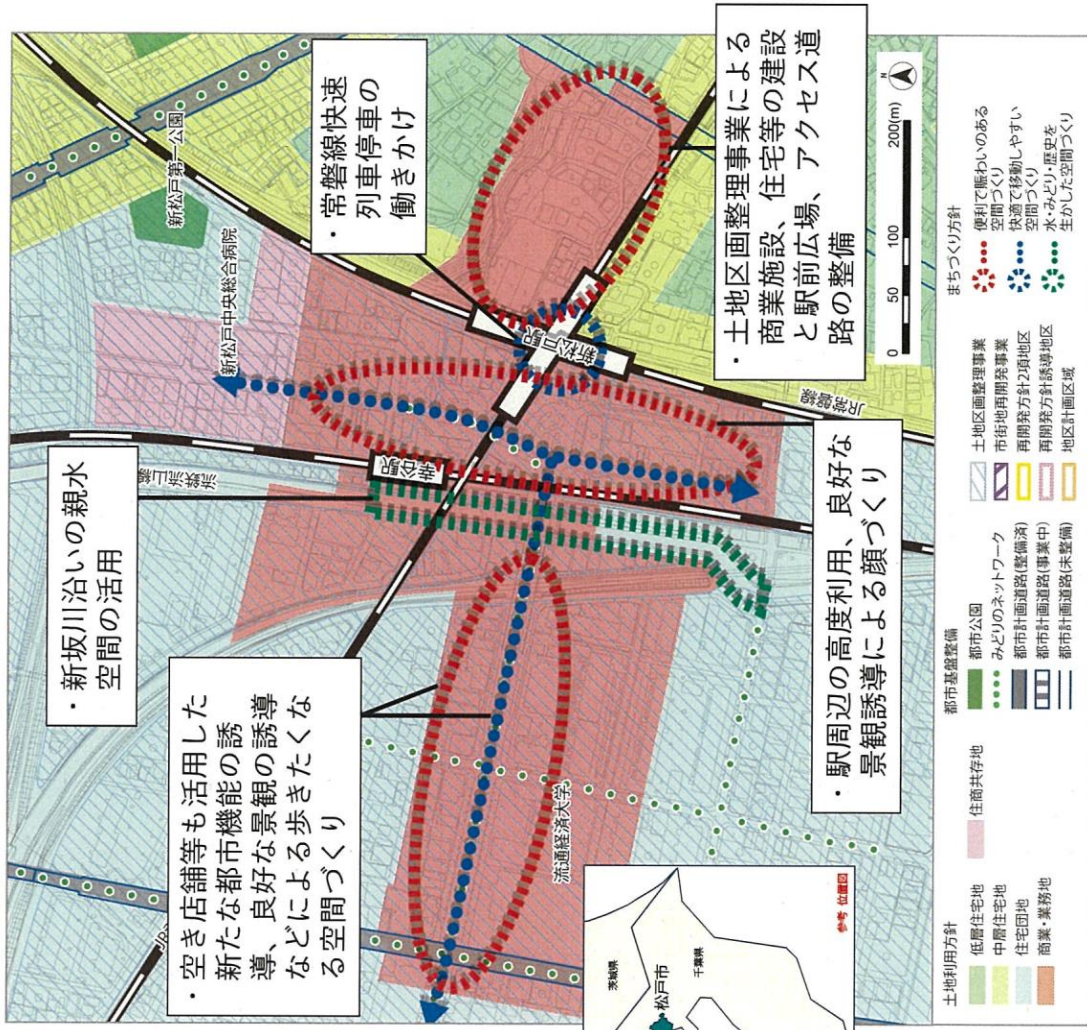
18. ○新松戸・馬橋地域の基本方針

- ・土地区画整理事業により整備された良好な市街地環境の保全・充実を図ります。
- ・駅周辺市街地において、基盤整備による交通結節機能の強化や都市機能の誘導、良好な景観づくりなどを進め、拠点としての魅力を高めていきます。
- ・河川や歴史的資源の多さを生かして、地域の魅力の向上を目指します。

(2) 新松戸駅における快速列車停車の趣旨

本市では、市内の交流拠点の一翼を担っているJR新松戸駅を中心とした周辺地域の活性化や魅力の向上を図ることを目的に、交通便利性を高める施策として、JR新松戸駅での快速列車停車の検討を深めています。

＜新松戸駅周辺における交流拠点としてのまちづくり施策図＞



出典：「松戸市都市計画マスタープラン」(令和4年4月)

「新松戸駅快速停車に係る事業効果等検証業務・整備効果等検討業務」の概要について

(令和4年度～令和5年度 調査結果)

※ (公社) 日本交通計画協会の成果に基づき松戸市が作成

2. 期待される効果・影響

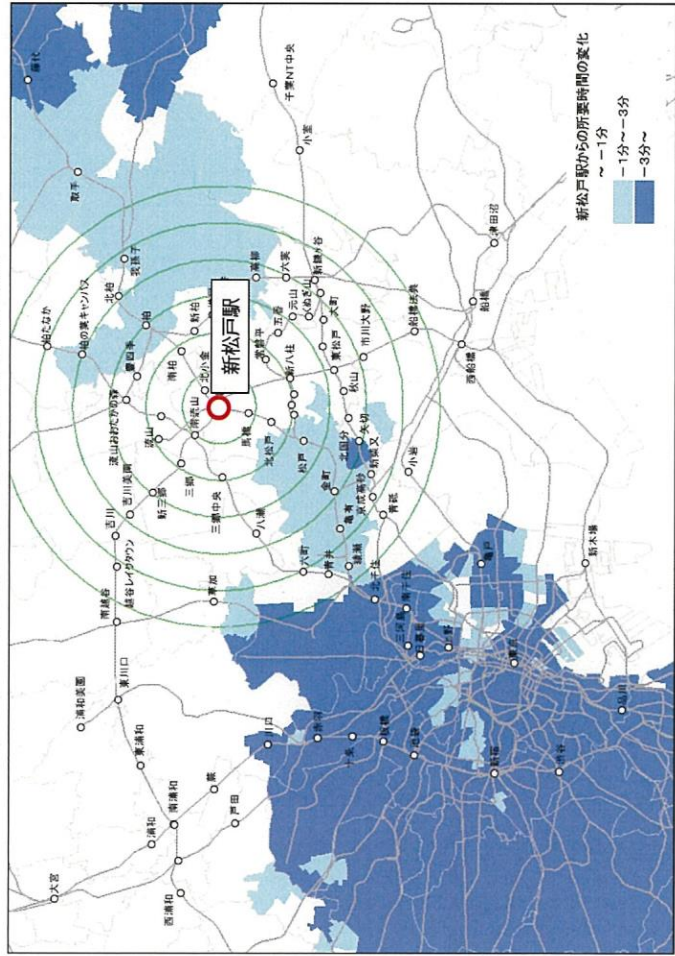
JR新松戸駅の快速列車停車の実現により、鉄道利用者や地域住民、周辺地域への様々な効果・影響があります。

(1) 利用者の効果・影響

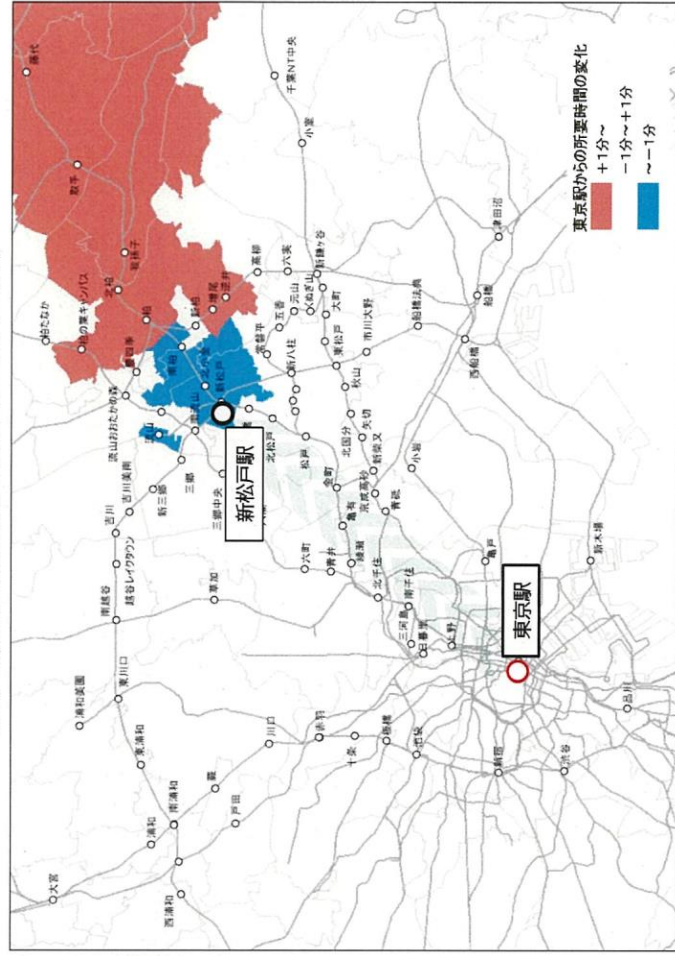
JR常磐線新松戸駅に快速列車が停車することにより、主要区間（主に常磐線を利用した区間）の所要時間が減少するなど、新松戸で乗降・乗換の利用者にとって利便性が向上することが期待されます。

- 乗換回数の減少
新松戸駅の利用者にとって主要区間利用における乗換回数が減少します。
- 移動時間の効果・増加の影響（主要区間の所要時間減少・増加）
＜移動時間減少の効果・増加の影響範囲の例＞

① 新松戸駅からの所要時間の変化
(新松戸駅で乗降・乗換する利用者に対するイメージ)
～新松戸駅から都心部方面へは広範囲で所要時間が減少する。～



② 東京駅からの所要時間の変化
(新松戸駅を通過する利用者に対するイメージ)
～新松戸駅以北で所要時間が増加するエリアがある。～



- ※1 上図は、新松戸駅・東京駅から各エリアまでの代表経路（各駅～各エリアの時間最短経路）における所要時間減少・増加を示す。
- ※2 代表経路の時間は、乗車時間・乗換時間・駅からの移動時間の合計となる。
- ※3 時間の変化がないエリアは、改良前後で代表経路が変化しないことを示す。

「新松戸駅快速停車に係る事業効果等検証業務・整備効果等検討業務」の概要について (令和4年度～令和5年度 調査結果)

※ (公社) 日本交通計画協会の成果に基づき松戸市が作成

2. 期待される効果・影響

(2) 新松戸駅利用への効果・影響

新松戸駅に快速列車が停車することにより、新松戸駅の利便性が向上し、駅利用者数の増加が期待されます。

● 利用者数の増加

快速停車を可能とする駅等改良を実施すると実施しない場合と比較して、新松戸駅で乗降する利用者数、常磐線と武蔵野線や流鉄線と乗換する利用者数が、将来において、約4割増加することが期待されます。

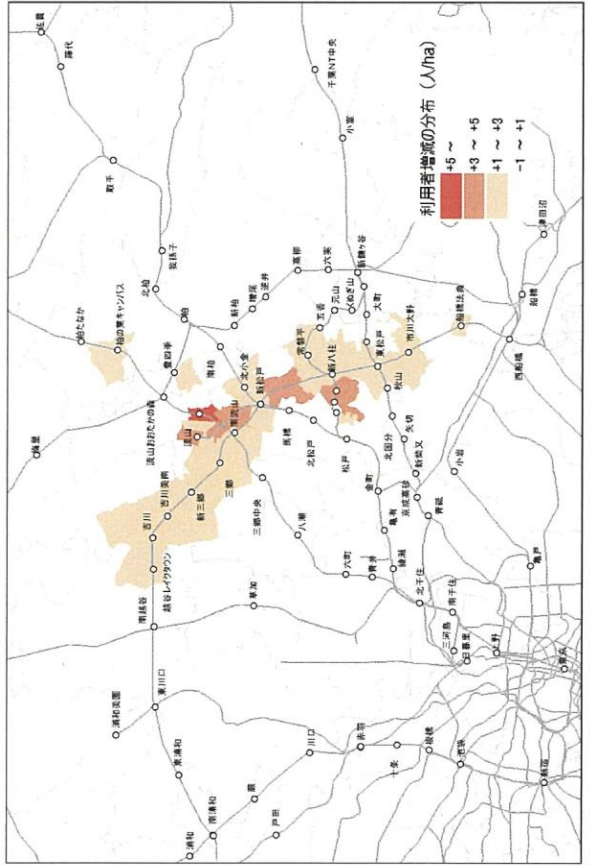
要因としては、新松戸駅から都心方面等への所要時間が減少することや他路線からJRへ転換することで運賃低減が図られることが考えられます。

※ 将来利用者数の推計は、2018年時点の将来人口推計に基づき実施したものであり、今後の沿線地域の居住者数の変化等により、変更となる可能性があります。

● 利用者圏域の拡大

新松戸駅の利便性が向上することで、新松戸駅の利用者（乗換利用者含む。）の居住地域や勤務地域等の拡大が期待されます。

＜新松戸駅の利用者圏域拡大のイメージ＞

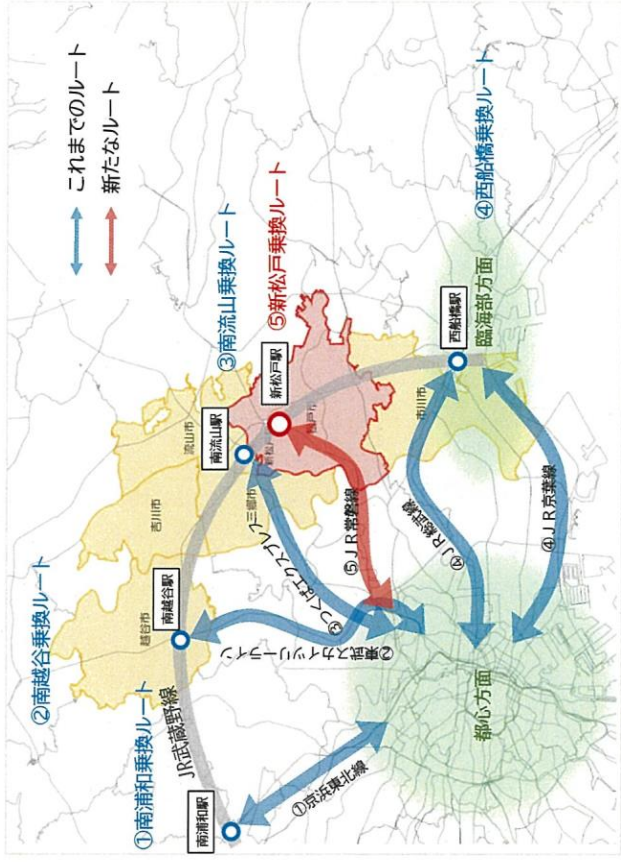


※上図は、駅等改良前後の新松戸駅利用者数の増減を示す。

(3) 社会全体への効果・影響

鉄道による移動時間が減少し、新松戸駅の利便性が向上することで、周辺住民や地域経済・社会への様々な効果が期待されます。

＜新松戸駅乗換えによる所要時間短縮に伴うルート選択肢増加のイメージ＞



● 生活利便性の向上

鉄道による移動時間が減少することで、多方面へのアクセス利便の向上が期待されます。

● 定住人口の増加

駅の利便性が向上することで、居住地としての魅力が高まり定住人口の増加が期待されます。

● 地域の活性化

鉄道の利便性向上により駅周辺の魅力が高まり、住宅・企業等の立地の促進が期待されます。

● まちづくりの進展

快速停車により駅の魅力が向上することで、駅周辺の市街地開発事業等の進展への寄与が期待されます。

● 商業の活性化

駅利用者の増加により駅周辺での商業売上の増加が期待されます。

● 地域イメージの向上

快速停車駅となることで、地域のイメージ向上が期待されます。

「新松戸駅快速停車に係る事業効果等検証業務・整備効果等検討業務」の概要について

(令和4年度～令和5年度 調査結果)

※ (公社) 日本交通計画協会の成果に基づき松戸市が作成

3. 費用対効果

新松戸駅の改良(案)は、社会経済的な視点から事業効率性を評価するための指標である費用便益比が以下のとおり1.0以上となっており、費用対効果があることが見込まれています。

なお、費用便益比は「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2012年改訂版国土交通省鉄道局2012年7月」に基づき算定しています。

● 試算結果

＜費用便益比＞		
項目	建設工事費デフレクター 考慮なし	建設工事費デフレクター 考慮あり(※)
30年間	1.53	1.45
50年間	1.90	1.80

21 ※建設工事費デフレクター考慮ありのうち費用については、調査年度以降(令和4年度以降)の工事費高騰を見込んだ概算工事費に社会的割引率を適用した参考値となります。

● 前提条件(※今後条件の変更があった場合は試算結果が変動する可能性があります。)

評価年次 令和5年度 建設期間 供用前10年間

● 便益(額)について

便益額は事業による効果・影響のうち、貨幣換算の手法が比較的確立されている効果(利用者・供給者・環境等改善便益など)を貨幣換算し、社会的割引率を適用した累計値となります。

本件における主な効果としては、利用者便益のうち時間減少便益・費用節減便益・混雑緩和便益が発現しています。

※社会的割引率とは、将来の便益、費用を現在価値に換算するために用いられる割合である。

● 費用について

令和3年度に市が東日本旅客鉄道(株)に依頼した調査設計の結果である駅等改良(案)に想定用地費・造成費等を加えた費用を試算条件としています。

なお、試算上の費用については、社会的割引率を乗じた金額となります。

4. 概略ステップ

今後実現性等について関係機関と協議を行いながら調査・検討を進めます。事業の実現に向けては、事業方針の決定後、基本協定、設計・工事施行協定の締結、工事着手の流れを想定しています。

なお、基本協定締結にあたっては、以下の調査・検討について整理したうえで事業の判断が必要となります。



5. 事業費・スキームに関する課題

○財源の確保

・鉄道事業である駅等改良工事について、松戸市が補助金を確保し、起債することは現状で見込めない。

・快速列車停車の実現のためには、費用負担等の更なる検討が必要。

○費用負担

・費用負担等について各関係機関(国・千葉県・近隣自治体等)との協議を重ねる必要がある。

○鉄道事業者との協議

・今後の基本協定締結に向けた改良計画の内容や役割分担、事業スケジュール等に関する協議・合意形成、基本協定締結、その後の設計や工事施行協定締結が必要。

○用地関連等

・用地についての測量範囲の検討や確保の手段の整理が必要である。

(1) 概算工事費と施工期間

令和3年に東日本旅客鉄道（株）へ依頼した調査設計では、駅等改良工事費約23.2億円、施工期間10年という結果となりました。今後も実現性等について、関係機関と協議を行いつつながら検討を進めていきます。

※工事費については、令和3年度時点のもので、物価の変動や用地費（取得費・造成費等）は含まない。

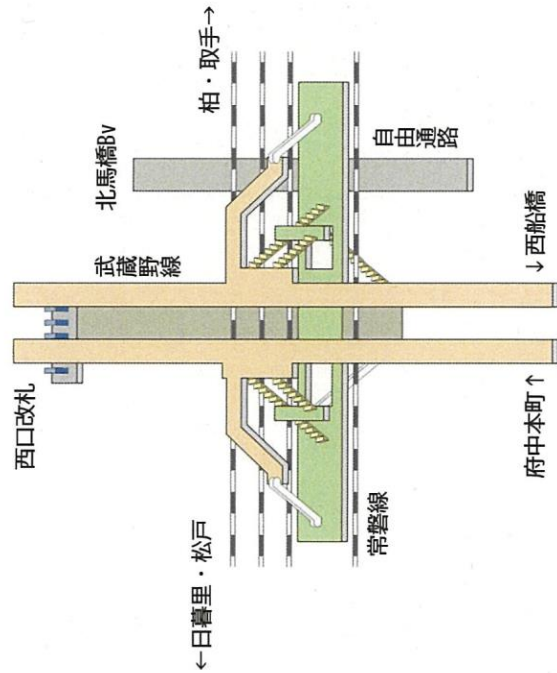
(2) 駅等改良（案）の概要

快速列車が停車するために、新松戸駅のJ R常磐線を以下のような改良が必要となります。

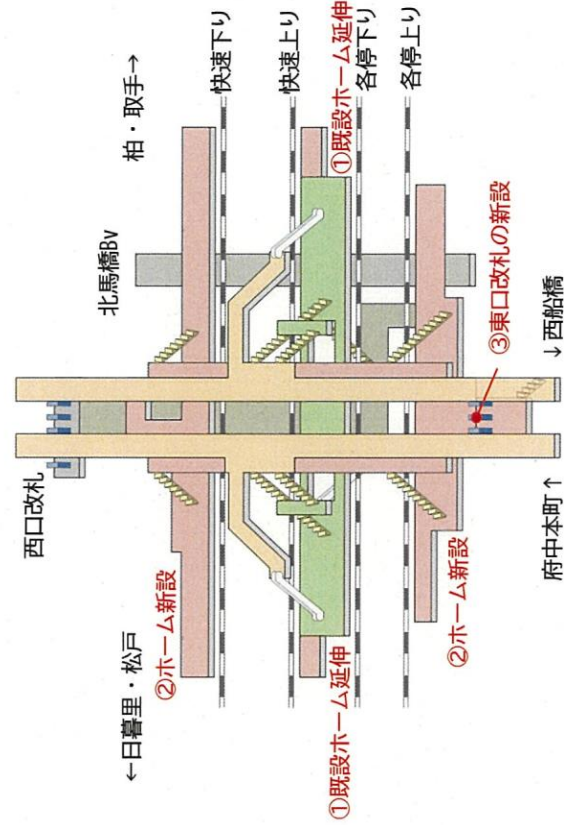
<主な改良（案）>

①	既設ホームの延伸	J R常磐線の既設ホームの両端を延伸
②	ホームの新設（2面）	常磐線の既設ホームの両側に各停上り線及び快速下り線のホームの新設
③	東口改札の新設	J R武蔵野線の高架下に新たな改札を設置

<現況イメージ図>



<現在の検討状況>



参考 (用語集)

あ

駅

鉄道や地下鉄などの交通機関の乗降場所で、乗客が電車に乗降するための施設のこと。

か

環境等改善便益

事業を実施した場合と実施しない場合との環境等と与える影響の差を貨幣換算したものであり、環境や周辺の条件が改善されることによって得られる利益や効果のこと。

圏域

特定の地域や範囲を指す言葉で、ある中心から影響を及ぼす範囲やエリアを意味する。

建設工事費デフレーター

建設業界における工事費の価格変動を示す指標のこと。これは、特定の期間における建設工事の費用の変化を反映しており、インフレや物価の変動を考慮するために用いられる。デフレーターを使うことで、建設工事費の実質的な変動を把握することができる。

こ

高架路や鉄道などの下にあるスペースのこと。

七

事業効率性

事業活動において投入したリソース（人員、資金、時間など）に対して、どれだけ効果的に成果を上げているかを示す指標のこと。

社会経済的

社会と経済の両面に関連すること。具体的には、社会的な要因（例：教育、健康、貧困など）と経済的な要因（例：収入、雇用、経済成長など）が相互に影響し合う現象や状況に関わるもの。

社会的割引率

異なる発現時期の費用や便益を揃えるための比率であり、将来の利益やコストを現在の価値に換算する際に使用される割引率のこと。社会的な視点で評価を行う場合に、将来の利益やコストの重要性をどの程度考慮するかを示す指標で、公共事業や政策評価などで使用される。

主要区間

幹線を利用した区間において、特に重要で主要な役割を果たす区間のことであり、本資料では、主に常磐線を利用した区間のことを指す。

た

定住人口

ある地域に移動せず長期間居住している住民のこと。

鉄道施設

鉄道の運行に必要な設備や構造物のこと。

は

Bv (ビーブイ)

架道橋を表す略号。

費用

費用便益分析における費用とは、計算価格で算定された社会的な費用のこと。費用便益比の算定で用いられている費用は、工事費等の事業にかかる金額に社会的割引率を乗じたもの。

評価年次

費用便益分析を実施した基準となる年度のこと。

費用対効果

投資した費用に対して得られる効果や成果の大きさを示す指標のこと。

費用便益比

費用に対する便益の相対的な大きさを比で表すものであり、この数値が大きいきほいほど社会的に見て効果的な事業と評価することができる。

便益額

事業による多種多様な効果・影響のうち、貨幣換算の手法が比較的確立されている効果について貨幣換算したものである。

ま

面

プラットホームの数え方のことを指し、例えば、2面はプラットホームが2つあることを表す。

ら

利用者便益

利用者があるサービスや施設を利用することによって得られる利益のこと。ここでは、総所要時間の短縮便益、交通費用減少便益、車内混雑緩和便益のことを指す。いずれも事業を実施した場合と実施しない場合との交通サービスの变化により発現するものである。