

再評価個表

事業名	JR 松山駅付近連続立体交差事業	事業主体	愛媛県
施設・工区名等	J R 予讃線 よさんせん	事業箇所	自：松山市美沢二丁目 まつやましみさわにちようめ 至：伊予市上三谷 いよしかみみたに
事業主旨	四国最大の都市である松山市の J R 松山駅周辺は、J R 予讃線と車両基地・貨物駅により市街地が東西に分断され、踏切遮断による交通渋滞や踏切事故が発生しており、地域住民の生活に支障を来している。また、鉄道による市街地分断により、駅周辺の一体的な発展が阻害され、駅西側には社会基盤が弱く防災上危険な密集市街地が存在するなど、新たな都市機能の集積を図るうえで課題となっている。 このため、愛媛県では、J R 松山駅付近連続立体交差事業により道路と鉄道を連続的に立体交差化し、8 箇所の踏切を除却することにより、交通環境の大幅な改善を図るとともに、周辺街路事業や松山市が行う土地区画整理事業等と連携しながら、県都の陸の玄関口にふさわしい駅となるよう計画的に整備を行っている。		
再評価の実施理由	社会経済情勢の急激な変化により再評価の実施の必要が生じたため。 (全体事業費の増額)		

1. 地域の概要

J R 松山駅がある松山市は、人口約 50 万人を誇る四国最大の都市であり、愛媛県の県庁所在地である。

松山市は松山城を中心に発展した城下町で、日本三古湯である道後温泉をはじめとした温泉地でもある。また、夏目漱石や正岡子規等文化人ゆかりの地でもある。

近年では、これら観光資源を活かし、観光来訪者数がコロナ禍前の水準まで回復しており、特に同じ松山という地名がある台湾との文化交流が盛んである。

なお、J R 松山駅は、一日 1 万 2 千人あまりが利用する県都松山の陸の玄関口であるとともに、松山空港や松山観光港とリムジンバスで、松山市駅や道後温泉などと市内電車や路線バス等で結ばれており、本県における重要な交通結節点となっている。

2. 事業概要及び事業経緯

事業採択	平成 20 年度	完成予定	令和 9 年度（見込み）
用地着手	平成 22 年度	工事着手	平成 22 年度
全体事業費	622 億円（うち用地費 46 億円）		
(1) 事業概要	高架区間：延長約 2.4km、行き違い線区間：延長約 1.7km、北伊予駅改良区間：延長約 0.5km、車両基地・貨物駅区間：延長約 1.3km 面積約 6.3ha		
(2) 事業経緯	平成 02 年 01 月 松山鉄道高架検討協議会設置 平成 02 年 03 月 第 1 回松山鉄道高架検討協議会 平成 02 年 11 月 第 2 回松山鉄道高架検討協議会 平成 06 年 07 月 第 3 回松山鉄道高架検討協議会 平成 12 年 01 月 第 4 回松山鉄道高架検討協議会 平成 16 年 04 月 連続立体交差事業の着工準備箇所として新規採択 平成 20 年 02 月 都市計画決定 平成 21 年 02 月 都市計画事業認可 平成 22 年 03 月 工事基本協定締結 平成 22 年度～ 用地買収、工事に着手 平成 30 年 02 月 都市計画事業認可（変更） 令和 02 年 03 月 行き違い線区間、北伊予駅改良区間、 車両基地貨物駅区間 供用開始 令和 06 年 09 月 JR 松山駅付近高架化完了 令和 07 年 03 月 都市計画事業認可（変更）		

3. 事業の必要性及び整備効果等

(1)事業の必要性	・松山駅周辺では踏切遮断による交通渋滞や踏切事故が発生しており、地域住民の生活に支障を来している。令和2年1月29日(水)に行った踏切調査では、松山第二踏切において最大で250mの踏切待ち渋滞が発生しており、調査結果をもとに算出した時間損失は年間約15,240時間(635日)であった。また、踏切事故については記録が残っている平成9年以降で9件発生している。 ・鉄道による地域分断により、駅周辺の一体的な発展が阻害され、新たな都市機能の集積を図るうえで問題となっている。
(2)事業の整備効果	①渋滞・事故の解消 ・踏切渋滞、踏切待ち時間の損失が解消し交通が円滑化する。 ・踏切事故が解消し、交通事故が減少する。 ・歩行者等の安全・安心な交通が確保できる。 ②地域分断解消・駅西地区の活性化 ・駅西側から駅へ直接アクセスが可能になり、松山駅への等時間圏域が拡大するなど地域分断が解消する。 ・高架下への路面電車の引込みによる交通結節点機能の向上や、タクシーやバス乗降場の機能的な施設配置により、乗換え利便性や快適性の向上が図られる。 ③安全・快適な施設利用 ・駅の新ホームが2面4線となり対面乗換えが可能になるとともに、エレベーター・エスカレーターなどの整備や、駅舎の新築等によるバリアフリー化の促進により、安全で快適な駅となる。 ④高架下空間の有効活用 ・鉄道を高架化することにより新たに生み出される高架下の空間を有効活用し、商業開発や公共利用を図ることにより、新しい賑わい空間が創出される。 ⑤防災機能の向上 ・鉄道の高架化、側道の整備により、延焼遮断・避難路機能や消防用道路が確保され、周辺地区の防災性の向上に寄与する。 ・鉄道の高架化による交差道路の改良により、(都)千舟町空港線の急こう配のアンダーパスを平面化し道路冠水注意箇所が解消される。 ・行き違い線整備に伴う石手川橋梁の架替えにより、石手川の流下能力不足箇所(ボトルネック)が解消され、地域の安全・安心が確保される。
(3)事業を巡る社会経済情勢等の変化	(H25.2) 松山駅周辺の用途地域の変更(準工業→近隣商業など) (H27.5) 松山駅周辺地区車両基地跡地利用に関する基本構想 (H29.7) 松山駅周辺拠点地区まちづくりガイドライン (H30.4) 松山市景観計画に松山駅周辺景観形成重点地区追加 (R6.12) 都市再生緊急整備地域指定について閣議決

4. 事業の進捗状況及び進捗の見込み

令和6年度末投資事業費	(42億円) [進捗率：91.2%](事業費換算) 590億円 [進捗率：94.8%](事業費換算)
(1) 事業の進捗状況	【事業進捗状況】 (高架区間) 令和6年9月に高架化が完了 (行き違い線区間) 平成29年度に完成 (北伊予改良区間) 令和元年度に完成 (車両基地・貨物駅区間) 令和元年度に完成 上記4区間のうち3区間が令和元年度に供用開始している。 高架区間においては、令和4年度に、橋梁工事の設計ミスにより手直し工事を実施したため高架化完了が令和6年3月から6か月遅延した。 現在は、旧鉄道施設の撤去を進めており、並行して、旧軌道跡地へ側道を整備している。 用地の取得状況について、高架区間においては、高架橋敷地と側道敷地となる民有地等を県が取得することとしており、これは完了しているが、側道敷地の一部は旧軌道敷地であり、側道整備後、鉄道事業者と交換することとしている。その際、県が差額を支払う必要があり、この費用を残事業費として見込んでいるため、現時点で進捗率が100%ではないが、鉄道事業者との協議は整っているため、特に問題は生じていない。
(2) これまでの整備効果	平成29年7月末に行き違い線区間の複線化工事が完了、令和元年度に供用開始し、松山中央公園でのイベント等により増便が必要となる場合に、従前より柔軟な対応が可能となっている。 また、行き違い線における石手川橋りょうの完成に伴い、石手川の流下能力不足箇所の解消が図られている。 石手川の右岸堤防上の道路を堤防下へ付替えることなどにより3か所の踏切を除却し、踏切事故や渋滞解消が図られた。 令和元年度に、北伊予駅改良区間、車両基地・貨物駅区間についても供用開始した。 令和6年度に、松山駅付近の高架化が完了した。 令和7年6月に、高架側道西線を全線供用開始した。
(3) 今後の事業進捗の見込み	令和9年度に、高架側道の東線を全線供用開始する見込み。

5. 事業の投資効果（費用対効果分析）

（1）費用便益比

【事業全体】

C：総費用＝677億円

- ・事業費 676億円
- ・維持管理費 0.8億円

B：総便益＝688億円

- ・移動時間短縮便益 513億円
- ・走行経費短縮便益 30億円
- ・交通事故減少便益 11億円
- ・歩行快適性向上 36億円
- ・CO2等の削減 0.01億円
- ・高架下空間の有効活用 1.6億円
- ・延焼遮断 23億円
- ・公共施設・生活利便施設
へのアクセス向上 73億円

$$B/C = 688/677 \div 1.02$$

【残事業】

C：総費用＝15億円

- ・事業費 14億円
- ・維持管理費 0.8億円

B：総便益＝688億円

- ・移動時間短縮便益 513億円
- ・走行経費短縮便益 30億円
- ・交通事故減少便益 11億円
- ・歩行快適性向上 36億円
- ・CO2等の削減 0.01億円
- ・高架下空間の有効活用 1.6億円
- ・延焼遮断 23億円
- ・公共施設・生活利便施設
へのアクセス向上 73億円

$$B/C = 688/15 \div 45.79$$

※端数処理の関係で合計等が合わない場合がある。

6. コスト縮減や代替案立案等の可能性

今回、再評価にあたり、新たに追加したコスト縮減策はない。

※コスト縮減に関する、過去の取り組み

- ・車両基地・貨物駅における線路配線を合理化。
- ・石手川の仮線橋梁について、河川管理者との協議により河川占用条件の見直し。
- ・鉄道下のボックスカルバート施工における新技術の採用。
- ・車両基地・貨物駅の造成において、他の建設現場からの建設発生土を有効利用。
- ・高架橋のスパン割を 10m から 12m に変更し杭及び橋柱の本数を削減
- ・弾性まくらぎ直結軌道施工における新技術の採用。
- ・埋戻し材の採用について、他の建設現場からの建設発生土を有効活用。

7. そ の 他

- ・愛媛県総合計画～未来につなぐ えひめチャレンジプラン～に位置付けられている。
- ・J R 松山駅付近鉄道高架事業促進期成同盟会による事業促進の強い要望がある。

8. 対応方針（素案）

本事業を『継続』としたい。

1. 「費用便益分析マニュアル＜連続立体交差事業編＞（令和7年2月 国土交通省道路局都市局）」や、「連続立体交差事業の整備効果にかかる参考資料集（平成26年3月 国土交通省資料）」に基づき、十分な精度で計測が可能かつ金銭的表現が可能とされている便益を合わせてB/Cを算出した結果、事業全体で1.02、残事業費で45.79である。

2. 上記の整備効果以外にも、

- ①地域分断の解消
- ②駅周辺地区の活性化
- ③防災機能の向上
- ④景観の向上
- ⑤避難迂回の解消
- ⑥新規避難路の整備
- ⑦利用価値の高い空間の創出

など、様々な整備効果が期待される事業である。

3. 交通環境の大幅な改善が図れるとともに、街路事業や松山市が行う土地区画整理事業等との一体的な整備により、県都の陸の玄関口にふさわしい魅力あるまちづくりが実現される。

以上を総合的に判断し、継続としたい。