

# 再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：都市局街路交通施設課  
担当課長名：中村 健一

事業名	連続立体交差事業 JR予讃線（松山駅付近）	事業区分	連続立体交差	事業主体	愛媛県
起終点	自：愛媛県松山市美沢二丁目 至：愛媛県松山市空港通一丁目			延長	2.4 km
<b>事業概要</b>					
<p>本事業は、JR予讃線における松山駅付近約2.4kmの連続立体交差化により8箇所の踏切を除却し、交通渋滞や踏切事故を解消するなど交通環境の大幅な改善を図るものである。また、鉄道の高架化による市街地分断の解消に加え、土地区画整理事業や周辺街路事業等との一体的な整備に取り組むことにより、県都松山の陸の玄関口に相応しい魅力あるまちづくりを目指している。</p>					
平成20年度事業化	平成19年度都市計画決定	平成22年度用地着手	平成22年度工事着手		
全体事業費	580億円	事業進捗率	72.5%	供用済延長	0km
計画交通量	47,765 台時/日（踏切交通遮断量）				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.01  (残事業) 5.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 94/521 億円 事業費：94/520 億円 維持管理費：0.8/0.8 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 524/524 億円 走行時間短縮便益：449/449 億円 走行経費減少便益：22/22 億円 交通事故減少便益：15/15 億円 その他：38/38 億円	基準年	令和2年
<b>感度分析の結果</b>					
(事業全体) 交通量	：B/C=0.92~1.09(交通量 ±10%)		(残事業) 交通量	：B/C=5.09~6.02(交通量 ±10%)	
事業費	：B/C=0.99~1.02(事業費 ±10%)		事業費	：B/C=5.05~6.16(事業費 ±10%)	
事業期間	：B/C=0.96~1.05(事業期間 ±20%)		事業期間	：B/C=5.38~5.79(事業期間 ±20%)	
<b>事業の効果等</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道の高架化による8箇所の踏切除却により、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とともに、踏切事故の解消、交通事故の減少による歩行者等の安全・安心な交通が確保。</li> <li>・ 駅西側から駅への直接アクセスが可能となり、松山駅への等時間圏域が拡大するなど市街地分断が解消。</li> <li>・ 駅舎の新設による乗換え利便性の向上や、バリアフリー化の促進等により、安全で快適な駅利用が可能。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 鉄道の高架化及び側道整備により、延焼遮断機能、避難路や消防用道路が確保され、周辺地区の防災性が向上。</li> </ul> <p>※その他便益の詳細は、<a href="#">愛媛県 HP</a></p>					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>					
<p>・ 土地区画整理事業や駅周辺の街路事業等と一体的な整備を行うことにより、本事業の整備効果に加え、交流人口の増加、民間投資の誘発、地価の上昇等、様々な経済効果が見込まれることから、JR松山駅付近鉄道高架事業促進期成同盟会や松山市からも事業の早期完成が望まれている。</p>					
<b>事業評価監視委員会の意見</b>					
<p>・ 事業の必要性や費用対効果を満足していることに加えて、その他にも多岐多様な整備効果が見込まれることから、事業継続が妥当との評価を得た。</p>					
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b>					
<p>以下のとおり駅周辺において、まちづくりに関する構想、ガイドラインが策定された。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>H25.2 松山駅周辺の用途地域の変更（準工業→近隣商業など）</li> <li>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</li> <li>H29.7 松山駅周辺拠点地区まちづくりガイドライン</li> <li>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</li> </ul>					
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 令和元年度に行き違い線区間、北伊予駅改良区間、車両基地・貨物駅区間が供用開始。</li> <li>・ 残る高架区間については、用地の取得が概ね完了し、工事は全7工区のうち既に5つの工区が施工中であり、残る2つの工区についても、順次工事に着手する予定となっている。</li> </ul>					
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高架区間について、令和6年度の事業完成に向け順調に進捗している。</li> </ul>					

施設の構造や工法の変更等

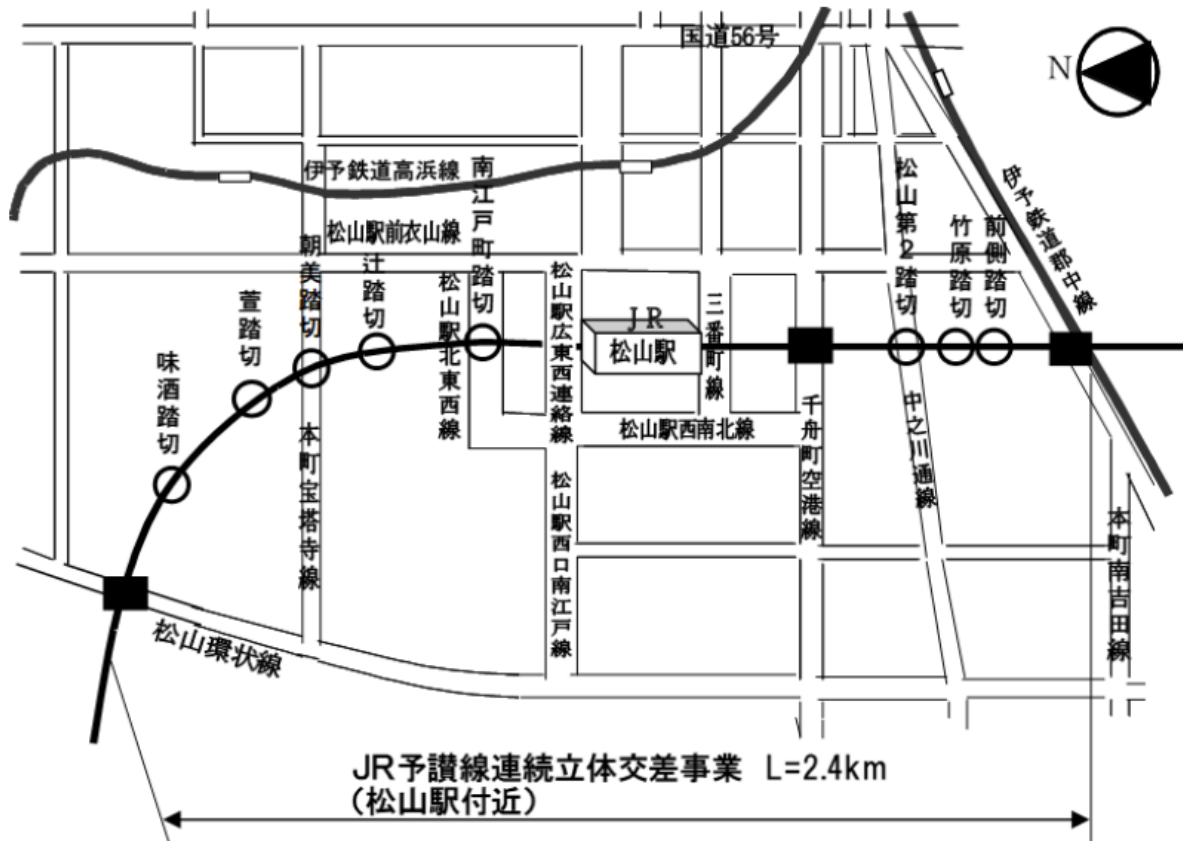
- ・ 鉄道下のボックスカルバート施工における新工法の採用
- ・ 新車両基地・貨物駅の盛土造成工事において、他の建設現場の発生土を有効活用
- ・ 河川管理者との協議により、JR橋りょう架替えに伴い設置する仮橋の橋長を縮小
- ・ 高架橋のスパン割を変更し、杭・橋柱の数量を削減
- ・ 弾性まくらぎ直結軌道における新技術の採用等によりコスト削減を図っている。

対応方針

対応方針決定の理由

事業の必要性や費用対効果を満足していることに加え、その他にも多岐多様な整備効果が発揮できる事業であることから、事業継続が妥当である。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。