

JR 松山駅付近連続立体交差事業について

愛媛県 土木部 道路都市局 都市整備課長 や ぎ ゆう き
八木 裕紀

1. はじめに

愛媛県が、四国旅客鉄道株式会社（以下、「JR 四国」という）の協力を得て整備を進めている「JR 松山駅付近連続立体交差事業」（以下、「本事業」という）のうち、高架区間約 2.4 km の高架化が令和 6 年 9 月 29 日に完了した。

また、同日に新しい JR 松山駅と商業施設「JR 松山駅だんだん通り」も開業し、連日多くの利用者にぎわっている（写真－1）。



写真－1 JR 松山駅西口付近

2. 本事業の目的及び経緯

四国最大の都市である松山市の松山駅周辺は、南北に走る JR 予讃線と車両基地及び貨物駅による市街地の東西分断に伴って、駅周辺の一体的な

発展が阻害され、まちづくりや都市機能の集積を進めていく上でも大きな問題となっていた。また、計画区間には 8 カ所の踏切があるため、踏切遮断による交通渋滞が日常化し、踏切事故の危険性など地域住民の生活に支障を来していた。

本事業は、こうした問題を解決し、交通環境の大幅な改善を図るとともに、松山市が行う土地区画整理事業や街路事業と一体的に整備することで、魅力あるまちづくりを進め、県都の陸の玄関口にふさわしい空間を創出することを目的としている。

本事業の歴史をひもとくと、発端は平成 2 年までさかのぼり、この年、学識経験者や行政機関、鉄道事業者で構成する「松山鉄道高架検討協議会」が設置され、市内の鉄道高架に係る検討を行ったのが始まりとされている。

当時は、市内を走るもう一つの私鉄である伊予鉄道の郊外線も含めて高架化の検討が進められていたが、平成 11 年に JR 松山駅周辺開発に係る議論が活発化し、当時の状況を考慮して JR 予讃線の高架化を優先して進めていく方針が決定された。

その後、平成 16 年度に連続立体交差事業の着工準備箇所として採択、平成 20 年 2 月に都市計画決定。その後、事業認可を受けて、平成 21 年 3 月から事業に着手している。

以降、JR 四国や地元市町等と協力して整備を

表－1 本事業の主な経緯

平成 2 年 1 月	松山鉄道高架検討協議会設置
平成 16 年度	新規着工準備採択
平成 20 年 2 月	都市計画決定
平成 21 年 3 月	事業着手（平成 21 年 2 月事業認可）
平成 22 年 3 月	鉄道事業者と工事基本協定締結
平成 22 年度	測量設計、用地買収、工事に着手
平成 27 年度	北伊予駅改良区間 3 番線設置完了
平成 29 年度	高架区間高架本体工事着手、行き違い線区間複線化完了
令和 2 年 3 月	車両基地・貨物駅区間、北伊予駅改良区間、行き違い線区間供用開始
令和 6 年 9 月	高架区間供用開始

進めており、令和元年度に行き違い線区間、北伊予駅改良区間、車両基地及び貨物駅区間の 3 区間を供用開始し、昨年 9 月、ついに高架区間の高架化が完了した（表－1）。

今後は、松山市と連携して周辺街路の整備を進めていく。

3. 本事業の概要

本事業は、次のとおり四つの工区に分けて実施している（図－1）。



図－1 事業全体図

(1) 高架区間

高架区間は、松山駅を含む南北約 2.4 km の区間である。鉄道を高架化することで、8カ所の踏切を除却するとともに、都市計画道路 6 路線を含む 12 路線を立体交差とする。さらに、高架橋の両側に幅員 6 m の側道も整備する。

本区間は、昨年 9 月に高架化が完了し、高架橋西側の側道も順次供用開始しており、令和 7 年春頃の全線開通を目指して残る区間の整備を進めている。

今後は、駅舎や軌道等の旧鉄道施設を撤去するとともに、軌道跡地に側道東線を整備していく（図－2）。

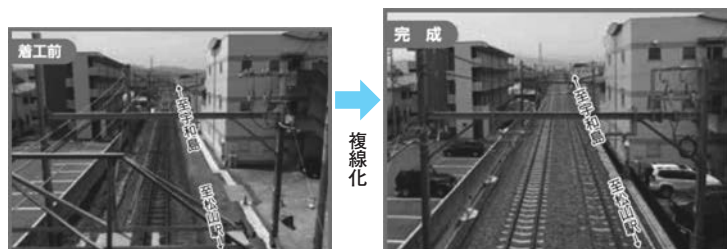
(2) 行き違い線区間

行き違い線区間は、車両基地及び貨物駅の移転に伴い、松山駅～新車両基地の列車本数が増加することから、運行に支障が生じないように石手川をまたぐ約 1.7 km を複線化した区間である。

平成 29 年度に完成し、令和 2 年 3 月 14 日に供用を開始している（図－3）。



図－2 高架区間航空写真



図－3 行き違い線区間着工前、完成後

(3) 北伊予駅改良区間

北伊予駅改良区間は、ダイヤの乱れや事故等による車両基地及び貨物駅への侵入阻害や行き違い等に備えるため、JR 北伊予駅を含む約 0.5 km において、待避用の 3 番線を増線した区間である。

平成 27 年度に完成し、令和 2 年 3 月 14 日に供用を開始している（図－4）。



図－4 北伊予駅

(4) 車両基地・貨物駅区間

車両基地・貨物駅区間は、松山駅に併設されていた車両基地と貨物駅を伊予市と松前町の境に移設した、延長約 1.3 km、面積約 6.3 ha の区間であり、幹線道路までのアクセス道路や外周道路の整備も行った。また、伊予市がホーム長 90 m の JR 南伊予駅も新設している。



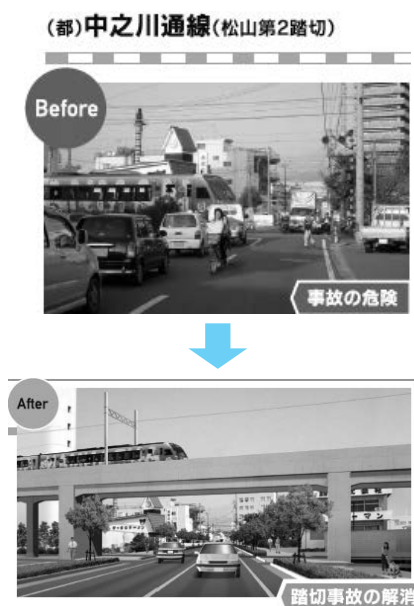
図－5 新車両基地及び新貨物駅、南伊予駅

令和 2 年 2 月に他区間との合同完成式典を行い、同年 3 月 14 日に供用を開始している（図－5）。

4. 本事業の効果

(1) 渋滞・事故の解消

鉄道の高架化に伴い、8 カ所の踏切が廃止され、踏切での渋滞や事故がなくなるとともに、併せて行う交差道路の拡幅により、安全で円滑な交通が確保される（図－6）。



図－6 中之川通線

(2) 地域分断の解消・地域の活性化

東西方向の往来がしやすくなり、松山駅周辺の一体的な土地利用やまちづくりが可能となる。また、旧駅舎は東側にしか出入り口がなかったが、新しい駅舎は東西両側からアクセスが可能であるほか、路面電車の停留所も東口の近くに移設される予定であり、交通結節点としての機能が強化される。

さらに、高架下空間に新設された商業施設には、県内の人気店をはじめ、魅力あふれる店舗が多数出店し、多くの人でにぎわっている。これから本格化する周辺開発と合わせて、地域活性化に期待が寄せられている（図－7）。



図－7 商業エリア

※図－7～10は、いずれもイメージです。



図－8 改札

(3) 安全・快適な鉄道施設

新しくなった駅舎は、バリアフリーやジェンダーフリーとなっており、年齢や性別等にかかわらず、全てのユーザーが安全で快適に利用できる施設となっている。

また、改札に自動改札機が設けられたほか、プラットフォームでの対面乗り換えが可能となるなど、利便性も格段に向上している（図－8、9）。



図－9 プラットホーム

(4) 県都松山の陸の玄関を刷新

この度、松山駅は、近代的な施設の中にも道後温泉の唐破風屋根を模したデザインを取り入れるなど、愛媛らしさを演出する駅として生まれ変わった。今後進められる駅前広場等の周辺整備と合わせて、県都の陸の玄関にふさわしい魅力ある空間を創出していく（図－10）。



図－10 コンコース

5. おわりに

本事業は、事業着手から15年以上が経過し、高架化完了及び新しい松山駅の開業を果たすことができた。

事業完了が近づく中、松山駅を中心に、県都松山の陸の玄関口としてさらなるにぎわいが創出されるよう、今後も松山市やJR四国と協力して周辺整備に努めてまいりたい。

最後に、本事業の実施にあたっては、多くの関係者の皆さまから協力いただいていることに感謝申し上げます、本稿の結びとさせていただきます。