

IV-43

仙石線本塩釜駅付近の鉄道高架下利用実態に関する考察

- JR 東日本 東北工事事務所 正会員 村上 祐二
 JR 東日本 東北工事事務所 高橋 正志
 JR 東日本 東北工事事務所 正会員 多田 秀彰

1. はじめに

連続立体交差化事業において、鉄道事業者は高架施設費既設分のうち受益相当額（＝踏切除却益、事故解消益、高架下貸付益）を負担し、都市規模により事業費の14%～5%と決められている。しかし、近年の地価下落・経済情勢の低迷により、受益相当額のうち高架下貸付益を鉄道事業者が確保できない状況が懸念され、特に地方都市においては中心市街地衰退の影響などからその傾向が著しいと推測される。そこで、仙石線本塩釜駅付近において、鉄道高架下利用についての実態調査を実施した。

2. 仙石線本塩釜駅付近連続立体交差化事業

塩釜市は H13 年 4 月現在で市域 17.8km²、人口約 62,000 人の都市で、仙石線は市内中心部を貫いており、沿線は商業・準工業地域が中心である。旧仙石線（地平）が踏切遮断による交通混雑や沿線の効率的な土地利用の阻害を招き、市の発展の妨げとなっていたため、仙石線本塩釜駅付近連続立体交差化事業（事業延長 2,770m、高架延長 1,627m）により、鉄道高架化が S50 年に都市計画決定され、S57 年に高架開業した。本事業により 17 箇所の踏切が除却され、交通混雑が緩和された上、北浜第一地区土地区画整理事業や市街地再開発事業が施行されるなど、沿線の一体的な街づくりが図られてきた。なお、本事業は、鉄道

既設分について鉄道事業者（当時国鉄）の費用負担率は 10%（旧協定）であった。

3. 高架下利用の実態

(1) 高架下利用実態調査

平成 13 年 10 月に仙石線本塩釜駅付近の高架区間（延長 1,627m）について高架下利用実態調査（図-1）を行った。

高架区間ごとの考察を表-1 に示す。

- ① 西塩釜～本塩釜（区間 A）・・・道路敷、JR 貨物用地（旧塩釜貨物線）が多い。当社用地は一部では JR 貨物に貸付し駐車場となっている。しかし、この区間において旧塩釜貨物線と仙石線が交差していた経緯から、接道がなく帯状に取り残された形の未利用地も多い。未利用地の解消策として、周辺と同様に JR 貨物への一体的貸付（駐車場利用）が考えられる。
- ② 本塩釜駅周辺（区間 B）・・・主として高架下駅ビル、駅施設、駐輪場や電源設備などに利用されている。駅周辺部についての利用用途は広く、事業性も高いため貸付益も比較的得やすい。
- ③ 本塩釜～東塩釜駅（区間 C）・・・公租公課相当分として都市側に貸付（公園）しているほか、一般道や歩道として利用されている。その一方で、道路面よりも高架下の方が盤が高い区間や、高架下貸付可能な桁下空頭 3.2m が確保されていない区間が多く、高架下利用には高架下盛土の安全な

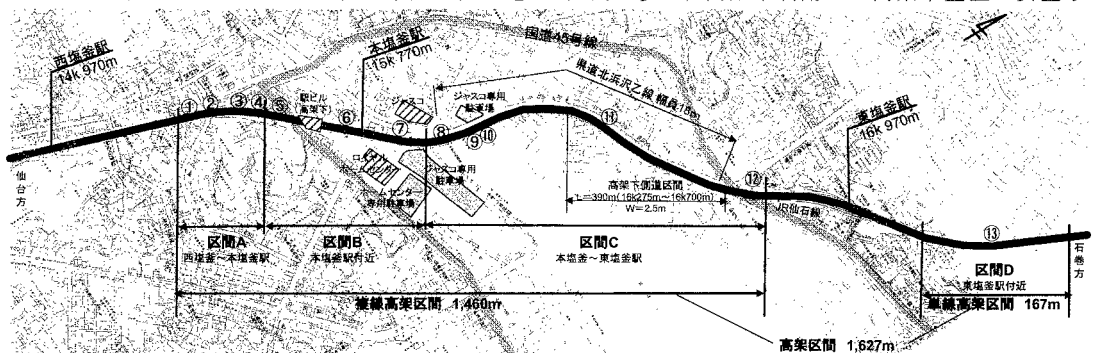


図-1 本塩釜駅付近高架下利用調査区間

表-1 高架下利用実態

	名 称	高架下利用実 状	延 長
西塩釜区 区間 A 本塩釜駅 本塩釜駅近	①第一海岸通BL 15k300m98～15k397m08 L=66.10m, S=120.9m ²	・起点方が未利用地（接道なし） ・道路敷が半分を占める。 ・ポンプ小屋2つ（合計約80m） ・西側J R貨物用地も存在	都市施設（道路）43m その他 23m
	②小島街道BL 15k397m08～15k440m10 L=43.02m, S=547.1m ²	・ほとんどが道路敷またはJ R貨物用地 ・隣接して常駐に当市用地（J R貨物に貸付→J R貨物は一体化して駐車場利用）	貸付（民間）13m 都市施設（道路）30m
	③塩釜線B 15k440m10～15k519m32 L=79.22m, S=810.3m ²	・ほとんどがJ R貨物用地。 ・隣接して常駐に当市用地（J R貨物に貸付→J R貨物は一体化して駐車場利用）	貸付（民間）79m
	④第二海岸通BL 15k519m32～15k573m68 L=54.36m, S=959.8m ²	・起点方1スパン＝J R貨物に貸付 ・中間部3スパン＝未利用 ・終点方1スパン＝全社に貸付（駐車場）	貸付（民間）32m 未利用22m
本塩釜区 区間 B 本塩釜駅近	⑤馬場通B 15k573m68～15k670m63 L=96.95m, S=959.8m ²	・起点方1スパン＝未利用地（中央部に事業用建物があり、活用不能） ・他3スパン＝道路敷、駅ビルとして貸付	貸付（民間）32m 都市施設（道路）27m 未利用38m
	⑥本塩釜駅前部BL 15k670m63～15k855m00 L=184.37m, S=2,335.0m ²	・起点方＝駅ビル、中央部は駅施設。 ・終点方＝塩釜市に貸付（人通Bの路地り、駐輪場）	駅施設49m 貸付（民間）59m 貸付（自治体）30m 未利用10m
	⑦第一千賀ノ浦BL 15k855m00～15k917m25 L=62.25m, S=641.3m ²	・事業用駐車場、事業用建物 ・道路敷、受電敷 ・民間貸付	駅施設47m 未利用10m 貸付（民間）55m
	⑧第一千賀ノ浦B 15k917m25～15k949m98 L=32.65m, S=326.3m ²	・道路敷 ・公租公課相当分として都市側に貸付（公費）	公租公課相当分27m 都市施設（道路）25m
本塩釜区 区間 C 東塩釜駅近	⑨第二千賀ノ浦BL 15k949m98～16k013m10 L=63.20m, S=651.0m ²	・公租公課相当分として都市側に貸付（公費） ・起点方では道路用地	公租公課相当分63m
	⑩第二千賀ノ浦B 16k013m10～16k048m75 L=35.65m, S=367.2m ²	・起点方＝公租公課相当分として都市側に貸付（公費） ・終点方＝高架下利用対象外（断面＜3.2m）	公租公課相当分99m 都市施設（河川）17m 未利用10m
	⑪北浜BL 16k048m75～16k082m29 L=33.54m, S=6,525.5m ²	・全長にわたり商業地が道路敷を縦断 ・起点方＝高架下利用対象外（断面＜3.2m） ・中央部＝未利用 ・中央部から終点方＝盛田町に移管	都市施設（道路）211m 未利用211m 未利用211m
	⑫東塩釜B 16k082m29～16k789m63 L=107.34m, S=1,105.6m ²	・ほとんどが道路敷 ・終点方＝民間貸付（駐車場）	貸付（民間）27m 都市施設（道路）80m
東塩釜区 区間 D	⑬杉戸入BL 17k225m01～17k452m36 L=167.35m, S=987.4m ²	・起点方及び終点方は断面＜2.5m（対象外） ・道路敷に隣接し民間貸付（貸付費減） ・その他は未利用（用益面整備のため利用性低い）	貸付（民間）17m 都市施設（道路）3m 未利用73m その他74m

範囲での盤下げの対応が必要となる。

④東塩釜駅付近（区間 D）・・・桁高が低く、単線高架橋区間であり、利用用途が制限されるが、一部で資材置場として高架下貸付されている。

(2) 高架下利用の分類

高架下利用の分類を各用途の高架延長（m）の概算で行った（表-2）。始めに高架区間を「①高架下利用対象外」「②高架下利用対象」とに分類する。①は駅施設、都市施設（道路、河川）、その他（桁下空頭＜3.2m）の区間とし、残りを②とした。次に②は「②-1 公租公課相当分」「②-2 鉄道事業者貸付可能分」とに分類でき、更に②-2 は自社利用、貸付（自治体、民間）、未利用に分類できる。その結果、貸付可能延長 649m のうち、約 53% の 345m が未利用であることが分かった。

(3) 駐車場の潜在需要

付近の大型 SC としては本塩釜駅前に「ジャスコ」（売場面積 7,900 m²）があり、仙石線を挟み反対側に住関連用品を販売するホームセンターがある。それぞれ店舗周辺に大規模専用駐車場を

表-2 高架下利用の分類

総延長	1,627m
① 高架下利用対象外	899m
駅施設	132m
都市施設（道路）	421m
都市施設（河川）	17m
その他	329m
② 高架下利用対象	728m
②-1 公租公課相当分	79m
②-2 鉄道事業者貸付可能分	649m
自社利用分	10m
貸付（自治体）	30m
貸付（民間）	264m
未利用	345m

配置している。また、周辺には小規模駐車場（コイン式、収容 20 台程度）から大規模駐車場（時間貸、月極＝相場 9,000 円／月、収容 100 台程度）まで広く点

在している。更に本塩釜駅から数百mの所に塩釜市営駐車場があり、いずれの駐車場も容量に余裕がある。このように周辺駐車場が供給過剰状態にあり、この地区での高架下駐車場の事業性は低いと考えられる。

(4) 店舗の潜在需要

周辺地区は本塩釜駅周辺以外には商業集積がなく、店舗利用が可能な高架下は本塩釜駅隣接地程度であり、大都市、地方中核都市に比べ駅間の高架下貸付益はほとんど見込めない状況である。

4. まとめと今後の課題

高架開業 20 年を経過し、現状以上の高架下貸付益は事業マーケットの小さい地方都市では望めない。そこで、高架下貸付に関する今後の方向性及び課題について以下にまとめる。

○高架下利用法の新規提案・・・駐車場、店舗等既存の利用方法以外に地方都市での新規利用策の検討を行う。また、公租公課相当分以上に自治体が借り上げ、利用促進を図ること等も必要である。

○物理的改善・・・高架下貸付を可能とするため、①桁下空頭の不足、②接道がない、③高架橋の形状が高架下利用に適していない（壁式橋脚など）、といった高架下利用用途を制限する物理的要因を解消する必要がある。

○法令の改正・・・高架下用地と隣接敷地・街区との間の容積率移転を容易にするなど、都市計画諸制度の改正による高架下利用促進が考えられる。
○適正な費用負担率への改定・・・連立事業における鉄道事業者の費用負担率について、都市規模だけでなく、沿線市街地の状況による貸付益の大小も考慮した費用負担率への改定が考えられる。