

仙台駅東口の発展と駅改良計画

東日本旅客鉄道(株) 東北工事事務所 正会員 山本 航介

はじめに

仙台駅は明治 20 年に日本鉄道により開設され、以後約 130 年の間、東北地方の交通の要所として仙台のまちの発展に寄与し続けている。しかし、駅の東西を比較すると西側と比べ東側はまちの発展が遅れていた。本稿では仙台駅東口周辺の発展及び駅東西間の歩行者ネットワーク改良経緯について述べる。

1. 仙台駅及び駅東口周辺の変遷

(1) 仙台駅設置～戦前

明治 19 年に発表された現東北本線の仙台付近における建設予定ルートは、現在の東北貨物線に近い位置を通過することになっており、仙台駅は当時の中心市街地である国分丁付近から 2km 以上離れた現在の仙台貨物ターミナル駅付近に設置されることになっていた(図-1)。しかし、駅の位置を巡って町全体を巻き込んだ大論争が起こった結果、地元有志が設計変更費用の一部を負担し、現ルートで建設されることとなった¹⁾。明治 20 年に仙台駅が開業し、改札口は中心市街地側に近い西側に設けられた。その結果、まちは線路を挟んで東西に分断され、駅東西間の移動が不便になった。その後、宮城電気鉄道(現仙石線)及び仙山線開通により仙台駅は東北地方における交通の要所へと成長し、市街地も仙台駅周辺まで広がったが、改札口が東側に設置されることはなかつた。

昭和 3 年に駅北部東西を結ぶ名掛丁地下通路が開通したが、駅の北部に設置され、幅員が 2.5m と狭く、まちの分断を完全に解消するものとは言えなかつた。



図-1 仙台駅設置位置図

(2) 戦後復興～昭和後期

昭和 20 年 7 月の仙台空襲で仙台駅西側の中心市街地は焼け野原となったが東側は被害が少なかった。そのため、昭和 21 年に告示された復興土地区画整理事業は被害が大きい駅西側のみが対象となり東側は区画整理が行われなかつた。昭和 27 年開催の国体に合わせ、仙石線の仙台駅が駅東側へ移設されたと同時に東口改札が設けられ(図-2)、東側から駅への入場が可能となった。昭和 30 年代以降、仙台駅東側での土地区画整理事業が開始²⁾され、東側も発展を始めることとなった。区画整理と並行して仙台駅では昭和 40 年代より東北新幹線乗入れ工事が始まり、昭和 52 年に新幹線乗入れ対応の現駅舎が完成した。昭和 53 年には駅の 2 階レベルに東西自由通路が開通し、昭和 57 年の東北新幹線の開業と共に東口駅前広場も整備された。また、昭和 59 年に仙石線連続立体交差事業計画が都市計画決定され、昭和 60 年に着工した。

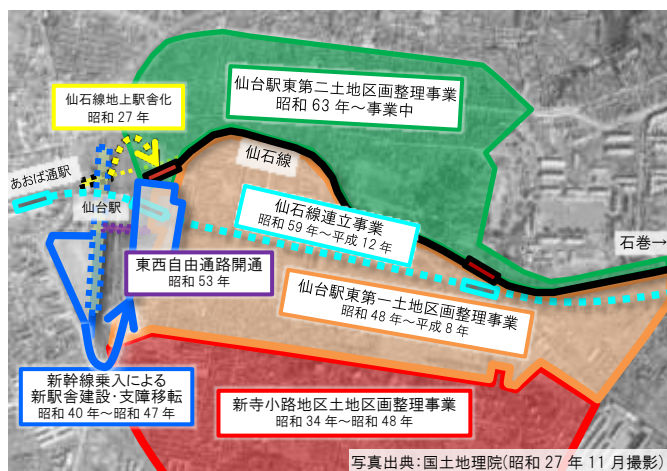


図-2 戦後の仙台駅及び東口における事業

(3) 平成以降の仙台駅東側の周辺状況

平成 12 年に仙石線仙台地区連続立体交差事業が完成し仙石線仙台～苦竹間の線路が地下化され(図-2)、仙台駅西側のあおば通駅まで延伸された。仙台～あおば通駅間の線路上部には仙台駅東西を結ぶ東西地下自由通路が設けられた(図-3)。仙台駅東側で 14 ケ所の踏切が廃止となったことで、仙台駅東側での道路整備など都市基盤整備が進んでいる。また平成 21 年には駅北部に仙台駅北部名掛丁自由通路が開通し、

キーワード 仙台駅, 変遷, 駅改良

連絡先 〒980-8580 仙台市青葉区五橋 1-1-1 東日本旅客鉄道(株) 東北工事事務所 TEL022-214-7222

駅東西を結ぶ自由通路は計 4 本となった。現在も土地区画整理事業の進行により、仙台駅東側では商業・娯楽施設の開業や高層住宅の建設が進んでおり、駅前ではホテル建設、大型商業施設や劇場等の建設も予定されている。

2. 仙台駅東西間自由通路の改良計画

(1) 改良前の課題

東口の発展により駅東西間の流動が活性化してきたことから、仙台駅には図-3 に示す通り計 4 本の自由通路が設置されていた。しかし東西自由通路では混雑が目立ち、平成 18 年実施の流動調査結果における同通路のピーク時流動量は 29 人/m・分、混雑度はフルーインのサービス水準 B となっていた。今後も東口のさらなる発展に合わせピーク時におけるサービス水準悪化が見込まれた。また、仙台駅東口側の改札は仙石線地下ホームへ接続する地下東口改札のみで、東口から仙石線以外の JR 各線を利用する場合は迂回を要していた(図-3)ため、地元からも東側への改札設置が求められていた。平成 9 年制定の仙台市基本計画にも「仙台駅東西を結ぶ歩行者ネットワークの強化」が挙げられており、仙台駅東西間の歩行者ネットワークの改良がまちづくりにおける大きな課題となっていた。

(2) 改良計画及び改良結果

課題解決のため、仙台市と共に東西自由通路の改良を計画した。他位置での新通路設置案と現在位置拡幅案を比較検討したが、新通路設置案は既存施設への支障が大きいため、既存の東西自由通路を拡幅することとした。拡幅後の必要幅員は、仙台市人口が最大になると予測されている平成 32 年³⁾において、フルーインのサービス水準 A を満たすよう検討した結果、約 12m となった。仙台市との協議の結果、最終的な幅員は、12m にベンチ設置分 2m、余裕量として左右各 0.9m を加えた 16m とし、天井高さを 16m

とすることで開放的な空間とした。また自由通路の拡幅に合わせて通路両脇に駅ビルを整備し、自由通路を取囲む形とすることで東西自由通路と一体となった商業空間を構築した。さらに、通路上にも地域の催事を開催可能なイベントスペースを確保することで、東西自由通路を人が集う空間として仙台駅の顔にふさわしい空間へ生まれ変わらせることとした。

一方、東口から鉄道を利用する際の動線を改善するため、東西自由通路へ接続する改札口(東口改札)を新設(図-4)することとした。

平成 28 年 3 月に工事が完了し、東西自由通路の拡幅、東口改札と駅ビルが開業(図-5)した。平成 28 年度の調査⁴⁾によれば、東西自由通路の流動量は前年度比 46%増となっており、駅東西間の流動を大幅に増加させたといえる。東口から JR 在来線ホームまでの移動距離についても、東口改札開業前は 300m であったが、開業後は 120m へ大幅に短縮され、東口利用者のアクセス性が改善された。

3. まとめ

仙台駅開業以来、駅の西側と比べて東側は発展から取り残されていた。しかし、土地区画整理等により東口の発展速度は大幅に加速し歩行者流動が増えたため、東西自由通路の混雑が課題となっていた。今回実施した駅改良により、東西自由通路は仙台駅の顔となる空間へ生まれ変わり、混雑を解消させ東口からの駅利用者のアクセス性を大幅に向上させた。

今後も自治体と連携し、より良い駅づくりに努めていく所存である。

<参考文献>

- 1) 仙台駅百年史 JR 東日本仙台駅編
- 2) 仙台都市計画史、仙台市開発局計画部都市計画課
- 3) 宮城県・県内市町村の将来推計人口 七十七銀行調査レポート (https://www.77bank.co.jp/pdf/chousa/17_30.pdf)
- 4) 仙台商工会議所 仙台市内中心部商店街の通行量調査結果 (<http://www.sendaicci.or.jp/petition/2016/07/20.html>)



図-3 自由通路位置図



図-4 改良計画



図-5 改良後