

## 仙台駅周辺の大改造

(仙台駅前広場再整備・自由通路再整備・帰宅困難者対策)

仙台市都市整備局総合交通政策部交通政策課  
推進係長 佐藤 桂

### 1. 仙台駅周辺の現状と問題

昭和 56 年に現在の J R 仙台駅西口駅前広場が整備されてから約 30 年。郊外の宅地開発に伴う駅発着バスの運行本数の増加や、昭和 62 年の地下鉄南北線開業などにより、駅の利用者は大幅に増え、バスターミナルやタクシープールなどさまざまな施設で混雑が続く状態になっている。

一方、東口駅前広場は、平成 16 年にペDESTリアンデッキや高速バス乗降場などが整備されたが、西口駅前広場に比べ有効に活用されていないことに加え、駅 2 階の東西自由通路は幅が狭く、多くの歩行者が円滑に通行するうえで課題となっていた。

こうした背景から、本市では平成 27 年度の地下鉄東西線(図-1,2)開業に合わせ、東西の駅前広場の再整備や東西を結ぶ自由通路の再整備に着手したところである。

また、東日本大震災の際には、広範囲で交通機関が麻痺し、市中心部において旅行者や大規模集客施設利用者、通勤・通学者など大勢の帰宅困難者が発生したことから、災害時における帰宅困難者対策についても取組みを始めたところである。

### 2. 現在の仙台駅東西駅前広場と東西自由通路の概要

#### (1) 西口駅前広場

広 場 面 積 : 26,105 m<sup>2</sup> (うち高架部 8,300 m<sup>2</sup>)

バスターミナル : 16 バース

タクシープール : 81 台

自家用車プール : 68 台

#### (2) 東口駅前広場

広 場 面 積 : 15,000 m<sup>2</sup> (うち高架部 1,300 m<sup>2</sup>)



写真-1 仙台駅周辺写真



図-1 地下鉄東西線ルート



図-2 地下鉄東西線車両イメージ

バスターミナル：9 バース

タクシープール：29 台

自家用車プール：32 台

### (3) 東西自由通路

自由通路延長：96m

幅員：6m

自由通路所有権：仙台市及び J R 東日本が各 1/2 を区分所有

## 3. これまでの経緯

昭和 52 年度 東西自由通路完成

昭和 56 年度 仙台駅西口駅前広場完成

平成 16 年度 仙台駅東口駅前広場完成

平成 19 年度 有識者懇談会による、仙台駅周辺地区のまちづくりの基本方針策定

平成 23 年度 再整備方針を策定

平成 24 年度 駅前広場及び東西自由通路工事着手

## 4. J R 仙台駅周辺地区における交通結節機能の課題

### (1) 西口駅前広場の再整備

西口駅前広場の容量が不足していることから、路線バスの乗降場が周辺の路上に分散（図-3）しているほか、ロータリー一部で自家用車とタクシーの輻輳（写真-2）、観光・送迎バス等の混雑などが顕在化しており、こうした課題に対応するため、西口及び東口駅前広場の機能分担を図り、両駅前広場の再整備を行う必要がある。



写真-2 輻輳の状況

### (2) 交通機関相互の乗り継ぎ利便性向上

地下鉄東西線の開業に合わせ、J R、地下鉄、バスなど、公共交通機関相互の乗り継ぎ、乗り換えについて、その利便性を向上させる必要がある。



幅員 6m

写真-3 自由通路内

### (3) 仙台駅東西の連絡機能強化

現在の自由通路は昭和 53 年 3 月に完成、築 30 年以上が経

過し老朽化が進行している（写真-3）。

また、歩行者通行量は、新幹線が開業した昭和 58 年に 1 日当たり約 1.8 万人であったが、プロ野球開催日には 1 日当たり 6.4 万人（平成 22 年 5 月仙台商工会議所調査）にのぼり、現通路では幅員（6m）が不足し混雑が問題となっている。

このため、都市再開発事



図-3 仙台駅周辺の問題

業や土地区画整理事業の進展など仙台駅周辺地区で進められている街づくりに合わせ、J R 仙台駅の東西双方への連絡機能を強化する必要がある。

## 5. 駅前広場及び東西自由通路再整備方針

### (1) 西口及び東口駅前広場(図-4)

#### ①バスターミナルの拡張による路線バス乗降場の集約化

隣接する南町通の道路空間にバスターミナルを拡張し、西口駅前広場内のバス乗降場を増設する。

これにより、周辺の路上に分散していた路線バス乗降場を駅前広場に集約（一部経由便を除く）して、バス利用者の利便性を向上させる。

#### ②高速バス乗降場を方面別に集約化

高速バス乗降場は、県内・近県などの短距離便を青葉通、中長距離便は待合機能が備わる東口駅前広場に、それぞれ方面別に集約し、利用客にとって分かりやすく、使いやすい配置とする。

#### ③タクシー、自家用車の輻輳の改善

ロータリー周辺部やバスターミナル出入口などにおいては各種車両との輻輳を改善するため、バス、タクシー、自家用車の車両動線を分離する。

タクシープールはバス降車場の設置により運用範囲を縮小する一方、福祉タクシー乗り場を設置するなど利便性を向上させる。

自家用車の降車スペースを拡大し、降車・乗り換えの利便性向上を図る。

#### ④交通機関相互の乗り継ぎ向上

人の流れの主動線となるJ R 仙台駅と地下鉄東西線相互の乗り継ぎ向上のためのエスカレーターや、バリアフリーに対応したエレベーターを整備する。

#### ⑤観光バス、送迎バスの乗降場を東口へ機能移転

観光バス、送迎バスの乗降スペースを東口駅前広場に移転し、十分な乗降スペースを確保する。

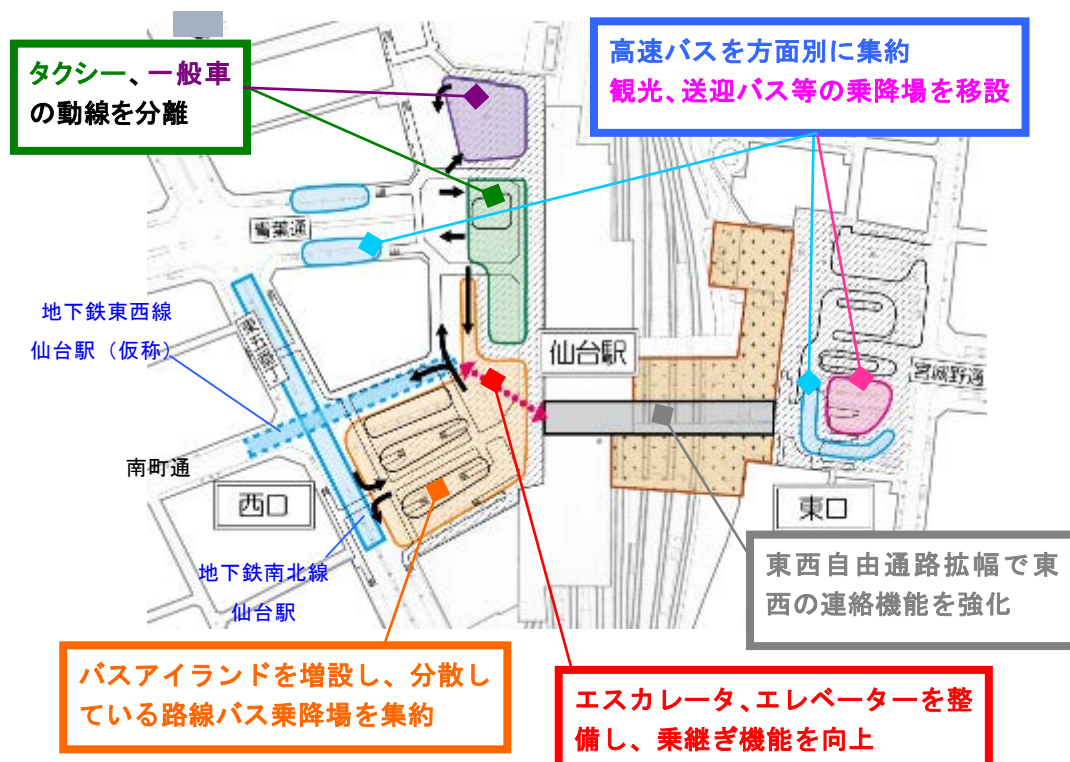


図-4 仙台駅前広場等再整備方針

## (2) 東西自由通路

### ①JR 仙台駅東口開発との一体整備

東西の連絡機能の強化を図るため、新たに東西自由通路の拡幅再整備を行うこととした。整備にあたっては、JR 東日本による仙台駅東口用地を活用した商業施設等の建設事業と合わせた一体整備とし、東西自由通路における建設費のコスト縮減を図った。(図-5,6)



図-5 一体整備イメージ



図-6 通路内イメージ

### ②整備手法

自由通路の拡幅再整備に係る整備手法は「自由通路の整備及び管理に関する要綱（平成21年6月1日国土交通省）」(表-1)に基づき、JR 東日本と協議を行った。

整備に係る費用負担及び整備後の維持管理に係る費用負担などを総合的に検討し、同要綱の「鉄道事業者の施設」として整備することで、JR 東日本と協議が整い、主に下記について基本協定を締結した。

- 1) 幅員 16m (現位置で北側に拡幅)
- 2) 供用目標年度 平成27年度を目標
- 3) 整備手法 鉄道事業者の施設として整備
- 4) 費用負担 仙台市 2/3、JR 東日本 1/3 負担
- 5) 財産の帰属 JR 東日本
- 6) 維持管理 JR 東日本
- 7) その他 24時間通行を確保

	整備費	維持管理費	担保手法
道路	都市側全額負担	都市側全額負担	道路法上の道路 (道路の立体的区域の指定)
通路等	都市側：9割負担 鉄道側：1割負担	都市側全額負担	都市施設としての都市計画決定 (立体都決)
鉄道事業者の施設	都市側：2/3 鉄道側：1/3	鉄道側全額負担	協定等の締結
特別の場合	協議による	協議による	協議による

表-1 整備手法と費用負担等

### ③必要空間幅の考え方

本市の東西のまちづくりを見据え、本自由通路の将来歩行者通行量を 87,100 人/日（平日）と予測した。

さらに、歩行者通行量に必要な空間の他に、東北の玄関口にふさわしい機能を備えるため、安全で快適な通行空間、賑わいを創出するイベント交流空間、市民に安らぎを与えるゆとり空間等を確保するため 16mの幅員とした。

## 6. 仙台駅周辺における災害時の帰宅困難者対策

### (1) 背景

東日本大震災の発災直後、公共交通機関が全面的に途絶し、JR 仙台駅や地下鉄仙台駅が閉鎖された。

これにより、行き場を失った市内中心部等にいたビジネスマンや観光客などが駅前のペDESTリアンデッキや駅前広場に集中し、仙台駅周辺は大混乱となった。（写真-4 震災直後の仙台駅）

また、帰宅困難者を周辺の指定避難所に誘導したため、市中心部の指定避難所は定員を超えた状態となり、避難所運営に大きな支障をきたした。

指定避難所は、帰宅困難者など地域住民以外の受け入れを想定していなかったため、本来、避難すべき地域住民が避難できなくなったばかりでなく、備蓄していた食料も不足する事態となった。（写真-5 避難所周辺の様子）



写真-4 震災直後の仙台駅の様況

### (2) 災害時の公共交通利用者の適切な誘導についての課題

仙台駅周辺は、広域的な交通ターミナルであり、災害により交通が途絶した場合、一時的に一定の帰宅困難者が発生することは避けられない。

仙台都市圏外からの来訪者が帰宅困難者となることも踏まえた推計を行い、一時滞在場所や食料や飲料水等の備蓄スペースの確保、情報提供の整備などについて、行政と交通事業者の緊密な連携のもと、駅周辺の企業からも適切な支援を得ながら、実効性のある取り組み体制を構築することが新たな課題となった。



写真-5 避難所周辺の様子

### (3) 帰宅困難者対策

仙台市では帰宅困難者対策として、①一斉帰宅の抑制、②一時滞在場所の確保、③徒歩帰宅支援の推進、④帰宅困難者等への情報提供の体制整備の 4つの項目を中心に進めていく方針とした。

仙台駅周辺における対応策の第一歩として、仙台市は、JR 東日本仙台支社と平成 25 年 3 月に災害時の帰宅困難者対応に関する協定を締結した。（写真-6）

この協定では、大規模災害時、両者が共に JR 仙台駅と地下鉄仙台駅、東西地下自由通路を一時滞在場所として確保し、災害に関し必要な情報の提供などを行う内容となっている。

また、仙台市では帰宅困難者対策は、行政が行うだけではなく、企業や市民の方々の協力を得ながら進める必要があると考えており、関係機関及び周辺事業者で構成する「(仮称) 仙台駅周辺帰宅困難者等対策連絡協議会」を設置し、鉄道事業者や駅周辺の民間事業者などと、平時から仙台駅周辺の帰宅困難者等対策の検討や情報の共有、訓練の実施などを行い、災害時に迅速な対応が可能となる体制を整備していくこととしている。



写真-6 協定締結時の様子

## 7. おわりに

今回、紹介した仙台駅東西駅前広場の再整備、東西自由通路の拡幅整備、そして帰宅困難者対策につきましては、JR東日本ほか関係する交通事業者等の協力により、事業推進を図ることができました。

これらの取組みが、東北全体の活性化につながり、さらには、震災からの復旧・復興のシンボルとしての、新しい「仙台の顔」となるよう整備を進めていきます。