

# 第5章

## みやぎの交通

Transportation

- 仙台空港は国管理空港として全国で初めて民営化、東北の期待を担う！
- 作並駅と仙山線仙台―作並間は「交流電化発祥の地」
- 西公園に展示されているSLは、国内に現存する唯一のC60型！
- 「八木山動物公園駅」は日本一標高が高い場所にある地下鉄の駅である
- 利府町の「JR東日本新幹線総合車両センター」の広さは日本一である！
- 仙台駅西口駅前に広がるペDESTリアンデッキの規模は日本一
- 石井閘門は日本最初の西洋式閘門で、国内で稼動する最古のものである
- みやぎの運河群は全長約49Kmの長さで日本一長い運河である

# 仙台空港は国管理空港として 全国で初めて民営化、東北の期待を担う！

みやぎの交通

日本初

名取市・岩沼市

空港ビル



滑走路



## 国管理空港の管理・運営を日本で初めて民営化した仙台空港

2016年（平成28年）7月1日、東京急行電鉄株式会社、前田建設工業株式会社、豊田通商株式会社などの出資により設立された仙台国際空港株式会社による運営がスタートした。

民営化前は、空港の管理を国が、旅客・貨物ビルの運営を第三セクターがそれぞれ担っていたが、民営化後は、空港・関連施設の管理・運営を民間会社が一体的に行うことができるようになった。

着陸料割引など独自の施策によって路線の誘致が図られるとともに、民間の知恵や経営資源を生かした様々な取組が行われている。

### 仙台空港の定期路線運航状況（2023年（令和5年）1月1日現在）

国内線（10路線）	国際線（5路線）
札幌（新千歳）、成田、名古屋（中部）、大阪（伊丹）、大阪（関西）、神戸、広島、出雲、福岡、那覇	ソウル、大連・北京、上海、台北、バンコク



## 民営化で仙台空港はこんなに変わった

### ①国内線・国際線の路線拡充

民営化後、スカイマークの神戸線が再開、ピーチ・アビエーションの台北線や札幌線、フジドリームエアラインズの出雲線が新規就航するなど、国内線・国際線ともに路線の拡充が図られた。

### ②旅客数の増加

2017年度(平成29年度)の旅客数は過去最高となる343万人を記録した。

### ③国内線保安検査の手順変更

以前は搭乗券確認と手荷物検査を同時に行っていたが、先に搭乗券を確認してから手荷物検査に進む方式に変更したところ、保安検査場の待ち時間が大幅に短縮した。

### ④二次交通の充実

福島・会津若松、松島・平泉、鶴岡・酒田、山形、秋保温泉など、仙台空港から東北の観光地へ直接向かうバス路線が次々に開設され、東北全体のインバウンド観光客増加にも貢献している。

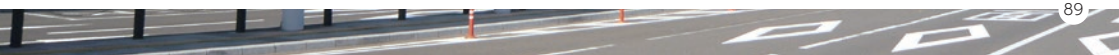
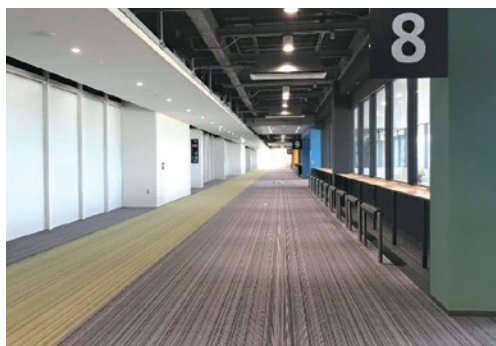
### ⑤施設リニューアル

東北の観光紹介や二次交通の窓口となる「みちのく観光案内」やアライバルカフェ「みちのくクラウンジ」、更衣室やシャワールームを備えた「ランナーズポート」などの施設が新たに設置され、利用者の利便性が向上した。

### ⑥新たな搭乗施設

2018年(平成30年)10月28日から、新たな搭乗施設「ピア棟」の供用が開始された。

ピーク時の混雑を解消し、旅客や便数の更なる増加にも対応できるようになった。



# 作並駅と仙山線仙台～作並間は 「交流電化発祥の地」

みやぎの交通

発祥の地

仙台市

JR仙山線 作並駅



交流電化試験が行われた作並駅

交流電化発祥地の碑



作並駅ホームに立つ記念碑

## 交流電化発祥地 石碑

昭和三十年八月十日 1955 16KM

(説明板) 交流電化の由来

昭和28年8月 交流電化調査委員会発足

昭和29年9月 仙山線北仙台～作並間の50Hz・20kvの交流設備の工事が完了

昭和30年8月 国産交流機関車ED44-1による試験運転を開始

昭和31年3月 地上設備と機関車の実地試験完了

わが国の交流電化は、仙山線におけるデータを基礎として北陸本線、東北本線の電化へ、さらには新幹線へと世界に誇る鉄道として飛躍的に発展した。**作並は、記念すべき交流電化発祥の地であります。**

## 営業運転

1957年(昭和32年)9月仙台～作並間国内で初めて**交流電化の営業運転**が実現した。その後、東北本線の交流電化は1959年(昭和34年)の黒磯～白河、1960年(昭和35年)の福島、1961年(昭和36年)の仙台、1965年(昭和40年)の盛岡に急拡大された。

## 見直された価値 選奨土遺産認定を受けた鉄道施設群2014年度

①交流電化発祥地記念碑 ②作並・山寺両駅の転車台 ③作並機関区 ④トレスル橋 他

## 日本の全ての新幹線は交流電化で実現した

戦前の日本の鉄道の電化は直流電源のみだったが、直流は送電ロスが大きく、地上設備のコストがかかるため、戦後交流電化に成功したフランスに刺激され、交流電源検討へ舵を切る。仙山線の交流試験から約10年後の1964年に、東京オリンピックに合わせ、東海道新幹線が開業した。



# 西公園に展示されているSLは、国内に現存する唯一のC60型！

みやぎの交通

国内唯一

仙台市

正面



塗り直した後は現役みたい

内部



内部に入れるのはこじかない



仙台市青葉区の西公園に設置されている蒸気機関車C60-1は、昭和17年にC59型式として製造され、昭和28年にC60型式に改造されて、東北本線や常磐線で活躍したSLである。**国内に現存する唯一のC60型**で、他は全て廃車後、解体処分された。

C60型が設置されるきっかけは、鉄道電化によるSLの廃止を知り、保存を願い出たひとりの小学生が国鉄宛に手紙を出し、国鉄が仙台市に相談し、西公園に展示することに決まったそうである。そして、**1969年(昭和44年)の子供の日に設置**された。

展示から45年が経過した2014年(平成26年)に**SL車体外観の塗装と運転台内部の改修や屋根の設置**などが進められ、**2016年(平成28年)、広場としてリニューアルオープンした。**

「C60(通称ロクマル)広場」のSLは、市民の憩いの場、西公園のシンボルとして親しまれている。四季折々のイベントと合わせて訪れてみよう！



## こんな楽しみ方も

SLは、外から眺められるだけでなく、運転台に入ることができる。

また、現地に設置されている案内板にQRコードが記載されており、コードを読み取ると当時のSLの映像を動画で見ることができる。たくさんの家族連れが、お弁当を持って遊びに来ている。



交  
通



# 「八木山動物公園駅」は日本一標高が 高い場所にある地下鉄の駅である

みやぎの交通

日本一

仙台市

日本一表示(駅構内にも記念プレート)



地下鉄東西線広瀬川橋



大橋から眺める 広瀬川橋梁

## 八木山動物公園駅は地下鉄駅で最も標高が高い

2015年(平成27年)12月6日に仙台市の地下鉄東西線が開業した。東西線はまさに山あり谷あり。広瀬川を渡り、竜ノ口渓谷を越え、八木山を登るという全国でもまれにみる”山登り”地下鉄である。日本地下鉄協会(東京)から「八木山動物公園駅」が**全国の地下鉄駅で最も高い場所(136.4m)にある駅**と認定された。認定書には、「日本国内における地下鉄駅として、軌条(レール)面高の標高が最も高い駅であると認めます」と記されている。

※2020年(令和2年)6月に神戸市営地下鉄の谷上駅が日本一標高が高い駅となったが、「駅舎が地下にある地下鉄の駅」としては、引き続き「八木山動物公園駅」の標高が日本一である。

## コラム

### 地下鉄東西線アラカルト

- 駅数:13駅(八木山動物公園駅～荒井駅)
- 営業キロ:約13.9km ● 軌間:1,435mm
- 広瀬川橋梁と八木山動物公園駅との高低差:約100m
- 東西線の運転士:40人 ● 東西線は「リニアモーター式」
- 大町西公園駅の西公園出入口は高さ7.9mの白い屋根。
- 車両は伊達政宗の兜の前立て(弦月という)に着想したデザイン。
- 三日月の意匠はアルミ材で銀色、しかし、1編成だけは「黄金の三日月」がある。

伊達政宗の兜の前立ての「金色」を遊び心と話題性で挑戦したとのこと。





# 利府町の「JR東日本新幹線総合車両センター」 の広さは日本一である！

みやぎの交通

日本一

利府町 他

## J R東日本新幹線総合車両センター



利府町、仙台市宮城野区、多賀城市の3市町にまたがり、東洋一とも言われている。

## 新幹線車両基地まっりの展示



1982年(昭和57年)に開所、その敷地面積は約53万㎡と广大で、**現在稼働している鉄道車両基地の施設としては日本一の広さ**を誇る。この新幹線総合車両センターの役割は、すべての検査を行うことができる**JR東日本で唯一の総合メンテナンス基地**であり、新しい車両技術の開発試験の計画段階から、使用期間中の保守・整備、そして、車両の一生(ライフサイクル)にわたって、いろいろな役割を果たしている。



## 日本の他の車両基地の広さ

- 博多総合車両所33万㎡
- 浜松工場32万㎡
- 鳥飼車両基地30万㎡

利府は博多総合車両所をモデルに建設されたものである(所長インタビュー)。



## 車両基地まつり

**鉄道好きには見逃せない場所！**

年1回9～10月頃開催の車両基地まつりでは、台車交換の実演や体験コーナー、さらには普段間近で見られない車両(2018年はE7系(北陸新幹線「かがやき」など)、メンテナンス車両「イーストアイ」など)も見ることができる。

実物に触れることができ、子どもにも大人気のイベントとなっている。

また、新幹線PRコーナーを常設しており、車両基地まつり以外でも見学することができる。懐かしの200系新幹線も展示されている。



# 仙台駅西口駅前広がる ペDESTリアンデッキの規模は日本一

みやぎの交通

日本一

仙台市

北西の端から



アエル越し、仙台駅はかなり先

「仙台の顔」の風景



人と車と鉄道が見事に分離

南西の端から



仙台朝市へはこちらから



## 駅前デッキとして日本一の規模

ペDESTリアンデッキとは、広場と横断歩道橋の機能を兼ねた道路のことで、全国の駅などにある。仙台駅西口駅前では、北は広瀬通、南は南町通を越えて、駅とオフィスビルや商業施設などを結んでおり、仙台駅周辺の発展に大きく貢献してきた。

1977年(昭和52年)12月に現在の仙台駅が開業。翌年にはペDESTリアンデッキの一部が利用され始め、昭和56年の西口駅前広場完成後に本格的に使われるようになった。

駅西口デッキの当初の面積は9,763㎡だったが、地下鉄南北線の開業時や駅前複合ビルアエルの完成時に延長され、**総面積は約13,000㎡**にまで拡張された(2015年4月現在)。正式な統計データ等は公表されていないものの、**駅前デッキ網として日本一の規模である。**

一日の利用者は25万人とも30万人とも言われており、テレビ撮影なども多く、まさに宮城県の玄関口と呼ぶにふさわしい施設である。



## 広がりを見せる通路網

東口にもペDESTリアンデッキが整備されており、その面積は約1,400㎡ある。

また、平成28年には東西自由通路(愛称「**杜の陽だまりガレリア**」)が拡張され、仙台駅東西の一体感はさらに増している。





# 石井こうもん閘門は日本最初の西洋式閘門で、 国内で稼動する最古のものである

みやぎの交通

日本初

石巻市

## 石井閘門



手前に船が入る閘室、閘尾部の門扉（中）の向こうに北上運河が延びる



ゲートは当初木製で1966年（昭和41）に鋼製に更新されたが、閘門本体は建造当時のまま

（東北地方整備局北上川下流河川事務所提供）



## 貴重な近代土木遺産として国指定重要文化財に指定

石井閘門は、明治政府が行った“三大築港”建設事業のひとつであり、東北地方開発の拠点として建設を進めた「野蒜築港事業」の一環として、西洋から取り入れられた近代土木技術によって整備され、現在、稼働ゲートを持つ閘門（※）としては国内最古のものである。

貴重な近代土木遺産として2002年（平成14年）5月23日、国の重要文化財に指定された。また、2000年（平成12年）には、土木学会選奨土木遺産として、野蒜築港など周辺施設とともに、第1回目の選定で認定されている。

※閘門…水位の異なる運河と川などの間で水位を調節し、船の航行を可能にする施設のこと



## 近代閘門のはじまり

従来の日本の閘門の門扉は、木造ないし石造で、角材で川を堰き止める「角落とし式」と呼ばれる方式だけで、幅も3m以下であった。石井閘門は約2倍の5.9mであり、初の西洋式・合掌扉の閘門であった。現在、日本国内で稼動するレンガないし石造の閘門は4ヶ所しかなく、石井閘門は最も古く、明治期から大正期にかけて全国に建造された近代閘門の規範を示すものとして、土木技術史上価値が高い。

交通

# みやぎの運河群は全長約49Kmの長さで 日本一長い運河である

みやぎの交通

日本一

宮城県



総延長48.95km

## みやぎの運河群

- ◆ 貞山運河 31.5km
  - 木曳堀 阿武隈川～名取川間 15.0km
  - 新堀 名取川～七北田川間 9.5km
  - 御舟入堀 七北田川～松島湾 7.0km
- (但し、仙台新港の港湾用地等に交換され、現在の延長は28.9kmとなっている。)
- ◆ 東名運河 3.6km
  - ◆ 北上運河 13.85km



宮城県には、阿武隈川から松島湾を通り旧北上川まで、外洋を通らない全長約49Kmにわたる長さ**日本一の運河群**(貞山・東名・北上の各運河)がある。

阿武隈川河口から名取川河口・閑上までが「木曳堀」として最初に開削され、阿武隈川から松島湾までを「貞山運河」、松島湾から鳴瀬川までを「東名運河」、鳴瀬川から北上川までを「北上運河」と呼ぶ。利水・治水はもとより、歴史・環境・景観の魅力をも有する「土壌遺産」として愛されている。



## 貞山運河のはじまり

仙台平野は、弓なりの美しい海岸線で縁取られる人口5万(築城時)の城下。仙台城築城および城下町建設のための木材輸送や新田開発などを目的として、その開削年代は、**川村孫兵衛重吉**の仕事と考えられており、1597～1611年頃に開削されたとされている。物資は、阿武隈、白石両川の水運を通じて本水路、名取川を遡上して仙台に運ばれる。これが最初に開削された「木曳堀」であった。



## 貞山運河と東日本大震災

東日本大震災は、運河群にも多大な影響を与えた。運河群のほぼ全域が津波の影響を受け、堤防や護岸が相当な被害を受けたほか、運河水域はもとより、周辺の自然環境や歴史遺産も大きな被害を受けた。

一方、貞山運河の存在により、津波の遡上を遅らせるなど一定の効果があったと言われている。また、最も多く松が残った岩沼市の流域1.4kmの区間では、構造を工夫することで保存を行い、安全と景観を確保した。