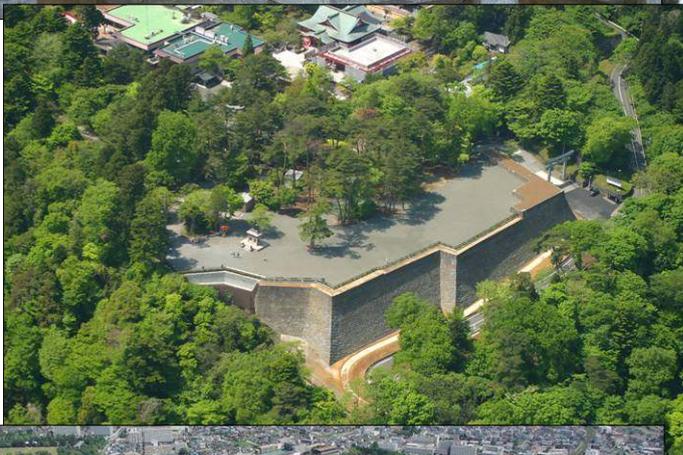


地下鉄東西線の駅と沿線の歴史紹介



表紙写真の説明

1

5代目八木久兵衛氏銅像

2

亀岡八幡宮の石鳥居

3

仙台城址(天守台)周辺の
航空写真

4

仙台商業跡地の
埋蔵文化財調査

5

陸奥国分寺跡周辺の
航空写真

6

旧仙台市天文台

7

荒井車庫用地の
埋蔵文化財調査

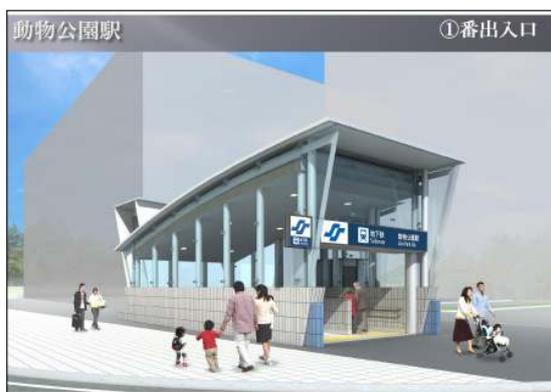
1 (仮称)動物公園駅

(仮称)動物公園駅の駅舎は、八木山市民センターの前を通る都市計画道路「川内旗立線」と(仮称)動物公園駅前広場の下にまたがって設置されます。おそらく、地下鉄の駅としては日本で一番標高が高い位置に設置される駅になると思われます。

出入口は二ヶ所で、(仮称)動物公園駅前広場の南側に①番出入口が、北側に②番出入口が設置されます。

駅前広場には、バスやタクシー、一般車の送迎のための乗降場に加え、地下鉄への乗り継ぎ者専用駐車場であるパークアンドライド駐車場や駐輪場が併設されますので、その整備も進められています。

八木山動物公園には、このパークアンドライド駐車場に設置されるエレベーターを利用して屋上に上り、八木山動物公園南門出入口(ビジターセンター)から入場することになります。また、仙台八木山ベニーランドへの直近の駅となります。



(仮称)動物公園駅が設置される八木山は、昭和の初め頃までは「越路山」と呼ばれていました。今でも八木山動物公園の北側の地名は「長町字越路」です。江戸時代には、竜の口溪谷を挟んで仙台城と隣り合わせになることから、立ち入りが禁止されて保護されていましたが、明治以降は樹木の伐採等により荒廃が進んだため、これに胸を痛めた4代目八木久兵衛氏が私財を投じて山を買収したとのことです。八木氏は江戸中期創業の「紅久」という店の4代目で、それまでの化粧品や小間物の商売だけでなく、仙台味噌・醤油の製造・販売などで財を築いた豪商であり、財界の重鎮でもありました*1。

昭和に入り、5代目八木久兵衛氏によって越路山開発が始まり、竜の口溪谷に鋼製のつり橋(八木山橋)を架けるなど今日の八木山の基礎が築かれました。このころから越路山

に代わり八木山と呼ばれるようになったようです。氏は仙台市民の健康増進，憩いの場となるようにとの願いから野球場をはじめとする施設を次々と建造し，宮城県や仙台市に寄付をしています。この5代目八木久兵衛氏の銅像が八木山動物公園正面入口前に建っています（表紙写真1）。

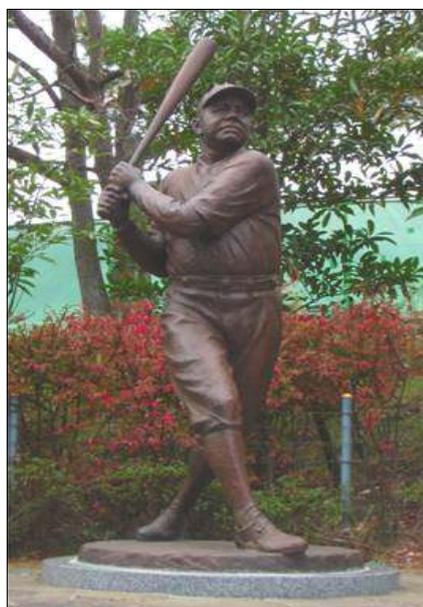


また，氏が建造した野球場は，完成時に県に寄付されて宮城県営八木山球場と呼ばれていましたが，昭和9(1934)年11月9日には全米野球チームと東京六大学の選手を中心とする全日本チームとの日米親善野球第4戦が行われ，ベーブ・ルースが来日初のホームランをスコアボードの右側に打ち込んでいます*1。この時のルースのホームランボールは大切に保管されていたようで，テレビの鑑定番組に

当時の地元新聞の記事とともに出品され（2006年11月放送），高額鑑定されるということもありました。

その後一帯が仙台市に寄付され，昭和40(1965)年に仙台市営の八木山動物公園として開園。現在，野球場があった場所は「アフリカ園」として整備されています。航空写真などを見ると，「アフリカ園」が野球場の形を留めた形で整備されているのがよく分かります（上写真）。

平成14(2002)年11月には仙台市内の野球ファンなどが結成した「ベーブ・ルースの像を建てる会」によってホームランボールの落下地点付近（八木山動物公園内）にブロンズ像が建てられ，像は仙台市に寄贈されています（右写真）。



ベーブ・ルース像

2 （仮称）青葉山駅

（仮称）青葉山駅の駅舎は，東北大学工学部から宮城教育大学へ向かう市道と東北大学が整備を進めている青葉山新キャンパスの敷地に渡って設置されます。

出入口は，市道を挟んで東側の新キャンパス内に①番出入口が，西側に②番出入口が設置されます。

駅周辺は，東北大学工学部や理学部の青葉山キャンパスとなっており，整備中の新キャンパスには，仙台市青葉区堤通雨宮町の雨宮キャンパスにある農学部や仙台市青葉区土樋の片平キャンパスにある研究所の一部などが移転してくる予定になっています。

少し足を伸ばすと，仙台城本丸跡（天守台），東北大学植物園，宮城教育大学，青葉の森緑地などがあります。



「青葉山」は特定の山ではなく、七北田丘陵や高館丘陵など仙台平野の西縁に位置する丘陵群のひとつを表しており、最高点は青葉台団地入口付近で標高約 203mです。

青葉山の南東端は、広瀬川とその支流である竜の口沢によって囲まれ、南と東は断崖となっているうえ、西側は深い森林に囲まれていて天然の要害になっていたことから、戦国時代には旧領主国分氏の居城・千代城が置かれ、また、関ヶ原の合戦後の慶長 6(1601)年からは伊達政宗の居城として仙台城が築かれました。城の西側にあたる青葉山駅予定地周辺の一角は、仙台城の御裏林につながる地域として保全されていたようです*2。

明治維新後、川内、青葉山一帯は新政府に接收され、青葉山は旧陸軍の演習地となりました。また、第二次世界大戦終戦後は米進駐軍 (GHQ 第 9 軍司令部) に接收されています。程なくして接收が解除されたことから、引き揚げ者等のための開拓地として入植が行われていますが、接收解除が間違いだったとして再び米進駐軍に接收されたため、開拓農民はかなり困難な状況下での営農を余儀なくされました。その後の接收解除後も、開拓予定地へのゴルフ場の建設や東北大学理工系学部の施設拡充のための開拓地転用申出などがあり、開拓農民は労苦を重ねたようですが*3、国が補償金を支払うことで合意し、代替え地へ移転しています*4。

青葉山には、昭和 36(1961)年に片平キャンパスからの工学部移転が開始されたのを皮切りに、理学部や薬学部が移転してきています。同時期に農学部も移転する計画でしたが、この時には移転せず、移転予定の場所には現在、宮城教育大学が立地しています。

青葉山新キャンパス予定地は、平成 13(2001)年まではゴルフ場として使用されていましたが、土地の名義人である宮城県がゴルフ場から明け渡しを受け、その後、平成 18(2006)年に東北大学に譲渡 (売却) されて整備が進められています。

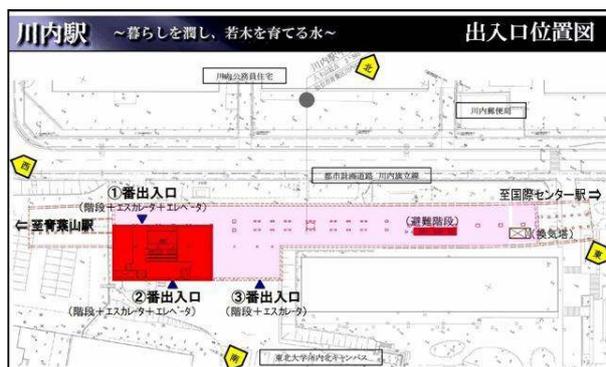
3 (仮称)川内駅

(仮称)川内駅の駅舎は、東北大学川内北キャンパスの北側を通る都市計画道路「川内旗立線」の下に設置されます。出入口は、都市計画道路南側に①番出入口が、川内北キャンパス側に②番出入口がキャンパスと道路の高低差に合わせる形で設置されます。

なお、将来、都市計画道路の整備が行われると、現在の道路より高くなることなどに配慮して駅舎が計画されています。

また、(仮称)川内駅から(仮称)青葉山駅へ向かう「亀岡トンネル」は、鉄道としてはかなり急な勾配（最大1,000分の57）のトンネルとなっています。

近隣には、東北大学川内キャンパスをはじめ、宮城県美術館や仙台第二高等学校などがあります。



川内は、青葉山の丘陵の麓にあって段丘状になっており、北から南東方向までを広瀬川によって囲まれていることから「川内」という地名が生まれたといわれています。

(仮称)川内駅周辺は、奥州仙台城絵図(1645～1646)には「侍屋敷」と記載されていることから、寛永15(1638)年の仙台城二の丸の造営の頃は家臣団の居住区になっていたようです。また、駅の西側は、その後の絵図には伊達家の親戚筋と思われる家臣の名前が記されていたり、安政補正改革仙府絵図(1856～1859)には藩主の生母や正室が移り住んだ「亀岡御殿」の名が記載されており、江戸時代の200年以上にわたり上級家臣の屋敷地であったものと思われます。「亀岡御殿」は、最後の仙台藩主となった第13代伊達慶邦が明治になり一時移居した場所でもあります^{5,6}。

明治維新の折、仙台藩は奥羽越列藩同盟の盟主として戊辰戦争を戦い、薩長藩閥の明治新政府に敗れたことから、賊軍の盟主としての責任を問われ、藩の主要施設を接収されました。本丸、二の丸などがあった川内、青葉山一帯は、第二次世界大戦終戦まで旧陸軍の

用地として使用されています。駅予定地周辺には、東北鎮台（後の仙台鎮台）の鎮台病院、後に勸業試験場、明治21(1888)年には旧陸軍第二師団の施設が設けられたようです*6。

第二次世界大戦終戦後は米進駐軍に接收され、GHQ第9軍司令部が置かれる駐留地となりました（川内キャンプ）。埋蔵文化財調査において、米軍兵士のためのシアターと思われる施設の丈夫なコンクリート基礎が駅の南東に位置するところから見つかっています。

米軍から返還された後は、東北大学の川内キャンパスとして使用され、現在に至っています。米軍関係の建物がつい最近までセミナー室やサークル棟として使われていました。

駅予定地の北西に伊達家の氏神「亀岡八幡宮」があります（表紙写真2）。参道前に建つ石鳥居は宮城県の有形文化財に指定されています*7。この神宮の由緒は伊達氏の祖、朝宗にまでさかのぼるようです。文治5(1190)年に朝宗が常陸国伊達郡（現在の福島県伊達市）を源頼朝から賜って伊達氏を称し、伊達郡高子岡城近辺に鶴岡八幡宮を勧請したのに始まり、幾度かの遷宮の後、仙台藩四代藩主伊達綱村（伊達家第二十世）が天和元(1681)年現在地に遷宮して亀岡八幡宮と称したとのことです。石鳥居も綱村が建立しています。松尾芭蕉「おくのほそ道」の旅の随行者である曾良の旅日記には、元禄2(1689)年に亀岡八幡宮に参拝したことが記されており、芭蕉も一緒に参拝したのではないかと思います*7,8。社殿等は第二次世界大戦末期の米軍による仙台空襲の際にことごとく焼失しましたが、昭和40(1965)年に拝殿等が再建され、現在に至っています。

4 (仮称)国際センター駅

(仮称)国際センター駅の駅舎は、仙台国際センター北側の広瀬川河岸段丘に設置されます。駅舎は、ホーム階が地下、改札口が地上1階、2階が市民交流施設として整備が進められています。

出入口は駅舎西側を走る都市計画道路「川内線」側に①番出入口、駅舎南側と北側のそれぞれに②番出入口と③番出入口、東側の広瀬川沿いに整備されている散策路「桜の小径」側に④番出入口が設置されます。

駅舎1階の屋上からは、(仮称)西公園駅との間の広瀬川に架かる「広瀬川橋りょう」を走る地下鉄車両を見ることができるようになります。また、駅舎の2階部分は、周辺で整備が進められているコンベンション機能の一翼を担います。

近隣には、仙台国際センター、仙台市博物館、東北大学百周年記念会館「川内萩ホール」があり、更には仙台城跡への玄関口になっています。





(仮称)国際センター駅舎上屋(南面)



(仮称)国際センター駅舎(東面)

(仮称)国際センター駅周辺は、仙台城本丸、二の丸、三の丸のいずれにも近いことから、周辺には面積の広い伊達家親戚筋の屋敷があったことが藩政時代の絵図からは見て取れます。南側を流れる千貫沢がたびたび氾濫し、南西側の筋違橋（千貫沢を跨ぐ橋）周辺に被害をもたらしたようです。18世紀代から幕末までの絵図では敷地利用が変化して「御炭蔵」と記載されており、仙台城の生活基盤を支える重要な施設が置かれた場所になっていたと思われる*9。

明治になると仙台城の主要施設が明治新政府に接收され、仙台城二の丸には東北鎮台（後に仙台鎮台→陸軍第二師団司令部）が置かれるなど、一帯は第二次世界大戦終戦まで旧陸軍の用地として使用され、駅予定地周辺にも兵器庫や軍用車両庫、軍用馬の鍛錬場などの施設が置かれていました*9。

第二次世界大戦終戦後は米進駐軍に接收され、川内キャンプの一部となりました。東西線の建設工事に先立って駅予定地の埋蔵文化財発掘調査を行ったところ*9（表紙写真4）、旧陸軍の施設と併せ、進駐軍施設の基礎や埋設した水道管、電气管などが出てきましたが、現在日本で使用されている水道管と比較しても肉厚で太く丈夫な管を使用しており、当時の日米の技術力・経済力の差を感じさせるものでした。

青葉山や川内地区と併せて一帯が昭和32(1957)年に米軍から返還された後は、仙台商業高等学校の敷地となり、駅周辺は野球などのグラウンドとして使用されました。野球部は強豪で、甲子園にも春1回、夏3回出場しており、プロ野球選手も輩出しています。バックネットやダッグアウトなど、在りし日の高校野球を偲ばせるものが工事直前まで残っていました。

仙台商業高校が平成11(1999)年に泉区に移転してからは、敷地の一部が東北大学に譲渡されましたが、観光駐車場として使用され、現在に至っています。

番外 広瀬川橋りょう・西公園高架橋

(仮称)国際センター駅と(仮称)西公園駅の間には広瀬川が流れています。東西線はここで地上に顔を出し、「広瀬川橋りょう」を渡り、以前市民プールがあった西公園の下段部を高架橋で通ることになります。

広瀬川橋りょうや高架橋などは、景観に配慮した形状とすることが求められたため、土木構造物としてはあまり例のない「設計競技」によりデザインを決定しています。



広瀬川橋りょう(仲ノ瀬橋側から：大橋とのダブルシルエット)



広瀬川橋りょう(西公園側から)



西公園高架橋とデザインが決定した車両

西公園高架橋の周辺は、藩政時代は中ノ町（仲ノ町と記載された文献もあります。）と呼ばれ、藩お抱えの職人衆が作業をする御作事方会所が置かれていたところです。城中の生活を支える役割を担って肴蔵，紙蔵，塗師蔵などが並んでいたとのことです。

明治に入ると博覧会の会場になったり、大橋のたもとは宮城流木会社の流木貯蔵所が設けられ、広瀬川上流の大倉から流された薪用材が積まれていたこともあるそうです*10。

昭和 15(1940)年には仙台市立仙台中学（現仙台高校）の建設がここで始まり、翌年完成しましたが、第二次世界大戦時の空襲で校舎が焼失し、北八番丁に移りました。跡地には東北電力がプールを建設し、仙台市に寄贈しました。プールは市民プールとして運営されてきましたが、老朽化が進んだ上に東西線の路線上ということもあり、平成 18(2006)年に営業を停止しています。

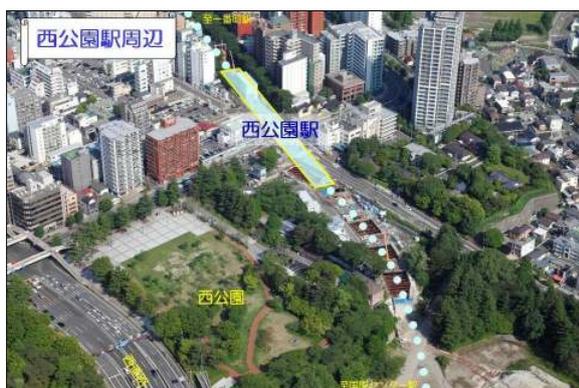
5 (仮称) 西公園駅

(仮称) 西公園駅の駅舎は、南北に走る西公園通をまたいで、青葉通と西公園の地下に設置されます。

出入口は、西公園側に①番出入口が、青葉通の北側に②番出入口が設置されます。

ホームの西側には、東西線で唯一、東行線と西行線の間を車両が移動できる渡り線が設置されますので、この駅と(仮称)荒井駅との間で折り返し運転が可能となっています。

周辺には、桜岡大神宮、仙台市戦災復興記念館、仙台高等裁判所などがあります。



(仮称) 西公園駅周辺には、藩政時代の絵図面を見ると 200 年以上に渡り仙台藩の上級家臣の屋敷が置かれていました。寛文 4(1664)年の仙台北下絵図*11 には戦国時代から江戸時代まで伊達氏に仕え、白石城主となった片倉小十郎の名前が見えます。ただし、片倉氏は政宗に使えた初代景綱だけでなく、代々引き継いで小十郎を称しており、寛文 4 年の時点では初代は既に没しています。

白石城は、江戸幕府により一国一城令が敷かれる中、片倉小十郎が城主となることで特例として認められており、以後、片倉家が明治まで白石の地を治め続けました*12。仙台城下の片倉小十郎邸は、後に大手門に通じる大橋の南西たもとに移り、仙台城防衛の要の位置を占めています。

現在の西公園は、明治 8(1875)年に宮城県が旧仙台藩家臣の三邸地を収用して「桜ヶ岡公園」と称したのが始まりで*13、明治 23(1890)年に県から仙台市に移管されて市民の公園となっています。また、明治 35(1902)年に仙台駅東部に「榴ヶ岡公園」が造られたことから、これを「東公園」とし、「桜ヶ岡公園」は「西公園」とされてそれぞれ 2 つの呼称がありましたが、「榴ヶ岡公園」と「西公園」が定着し、現在ではこれらが正式名称となっています。ただし、西公園は、地名としては今でも「桜ヶ岡公園」のままです。

この地には明治 19(1886)年に和洋料亭の挹翠館（ゆうすいかん）が建てられており、園遊会が催されるなど、西洋文化がいち早く入ってきたところのようです。明治 35(1902)年には板垣退助らの政治家が来仙し、演説会が催されたこともあるようです*6。

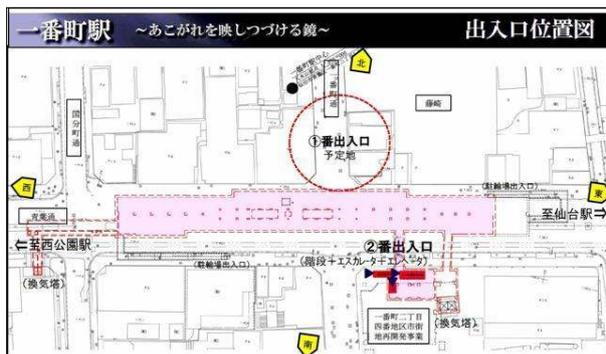
明治 42(1909)年には仙台市が買収し公会堂としましたが、第二次世界大戦時の米軍の空襲で焼失し、跡地には昭和 30(1955)年になって仙台市天文台が設置されました（表紙写真 6）。公会堂は西公園の北部に再建され、現在は市民会館として建て替えられています。

天文台は、老朽化が進んだことと東西線の路線となることから、平成 19(2007)年 11 月末に休止し、仙台市西部の青葉区錦ヶ丘に新築移転して翌年 7 月に再開しています。

6 (仮称)一番町駅

(仮称)一番町駅の駅舎は、青葉通と東一番丁通の交差点の下に、青葉通に沿って設置されます。この駅舎には地下 1 階に駐輪場が併設され、地下 2 階が改札階、地下 3 階がホーム階の 3 層構造となっています。

出入口は、青葉通りを挟んで北側に①番出入口、南側に②番出入口が整備されます。②番出入口は、現在、一番町二丁目四番地区市街地再開発組合が整備を進めている施設建築物（ビル名称「THE SENDAI TOWER」と併せて整備されます。また、駐輪場の出入口は、青葉通の北側歩道上と南側歩道上の 2ヶ所、その他に自転車用のエレベーターも整備される予定となっています。この駅は、仙台市の繁華街である東一番丁通の南側の玄関口となります。また、近隣には東北大学片平キャンパスなどもあります。





「一番町」1～4丁目は、昭和40(1965)年に住居表示の変更が行われるまでは「東一番丁」でした。この名称は、繁華街である通りの正式な路線名「東一番丁線」や通称として今でも残っています。ただし、「東」が付いていて、「町」ではなく「丁」です。まぎらわしいことから、「東一番町」とか「一番丁」といった誤用も多く見られます。なお、東二～六番丁は東一番丁と同様に通り名などとしてあるだけで住居表示の町名からは消えていますが、東七～十番丁は町名としても依然存在しています。

東一番丁から東五番丁は、仙台城下の町割りの際に、幹線としての大町や国分町、南町の次に、国分町に並行に東に順次割り出され、中堅武士の住む町でした。東一番丁から東三番丁は古くは百騎丁（百人の馬上～戦の時に馬に乗って出陣できる位～の武士の町）と呼ばれていました。ただし、後には東二番丁のみを指すようになったようです。東六番丁から東十番丁は、その後の城下の拡張に伴い割り出されています*10。

(仮称)一番町駅ができる「青葉通」は、米軍の空襲で焼失した中心街を復興するために、昭和22(1947)年から行われた戦災復興土地区画整理事業により仙台のメインストリートの一つとして生み出された街路で、JR(当時は国鉄)仙台駅から西公園通までの区間となっています。当時の路線名は「仙台駅川内線」でしたが、現在は「青葉通線」となっています。

土地区画整理の事業計画が明らかになった頃は、青葉通が仙台駅の正面に接続するよう、仙台駅から東五番丁通間が角度にして約10度折れた形に計画されていることから、直線にすべきであるとの主張と原案どおりでよいとの主張が対立し、市議会のみならず市民を巻き込んで侃々諤々(かんかんがくがく)の議論が行われたようですが、原案どおりに落ち着いて現在の形になっています。

その後、新幹線開業に伴い仙台駅が代替わりしましたが、駅が従前より大きくなったこともあり、青葉通はもはやJR仙台駅の正面に接続しているとは言えないかもしれません。

7 仙台駅

東西線の仙台駅は、東五番丁通の地下にある南北線仙台駅と交差する形で南町通の地下に設置されます。南北線のホーム階が地下3階にあるので、東西線のホーム階は地下4階になります。南北線と東西線の乗り換えは、一旦地下2階に上がって行くことになります。

東西線には南北線のいずれの出入口からもアクセスできるほか、新たに南町通に①番出入口、JR仙台駅と再開発ビルをつないでいる「西側地下道」に接続する形で②番出入口が設置されます。このため、南北線も含めJR仙台駅との乗り換え時間が大幅に短縮されることになります。

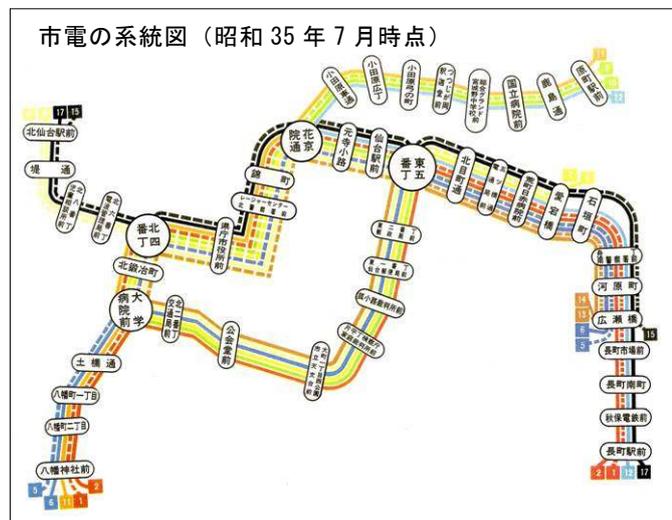


東西線仙台駅が設置される南町通は、藩政時代には侍屋敷が並ぶ狭い通りでしたが、明治20(1887)年の仙台駅の開業とともに九間幅(約16メートル)に拡幅され、第二次世界大戦終戦後の戦災復興事業による区画整理が行われるまでは仙台随一の大通であり、市電環状線のルートということもあって仙台の目抜き通りでもありました*10。市電は昭和51(1976)年3月末の全線廃止時まで続きました。



現在の南町通は、22メートルの幅員がありますが、幅員では青葉通や東二番丁通に、賑わいでは一番町通や中央通にその地位をすっかり奪われてしまいました。

東西線仙台駅予定地の道路を調査のために掘削した際、市電の軌道敷きの残片が出てきました。市電全盛時代を思い起こさせるものが、南町通の路面下には今もまだ残っているようです。



仙台市交通局編集「仙台市電—その50年」から

8 (仮称)新寺駅

(仮称)新寺駅の駅舎は、宮城野通南側の東八番丁通の地下に設置されます。

出入口は、東八番丁通東側の歩道上に①番出入口、西側の民地に②番出入口が設置されます。①番出入口は、歩道の幅員の関係から、エスカレーターと階段が分離した2つの上屋に分かれています。また、敷地の制約から、東西線で唯一エレベーターが設置されない出入口となっています。

JR仙台駅東口に最も近接した駅となり、近隣には仙台市中央市民センター（パルシティ仙台内）や宮城県仙台二華中学校・高等学校などがあります。

(仮称)新寺駅の東から南東側には寺院が多く、仮称の駅名もそれにちなんでいます。ただし、実際の駅の位置は宮城野区榴岡一丁目と四丁目の境です。

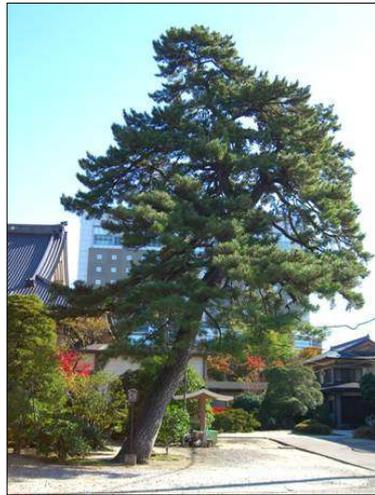


(仮称)連坊駅と(仮称)新寺駅との間は、仙台城下町の拡張に伴い元寺小路周辺にあった寺院が移された地区で、「地区」と両側に寺院が建ち並ぶ「通り」が「新寺小路」と命名されました*10。この道路は、昭和になって都市計画道路「清水小路多賀城線」として拡幅・整備されましたが、完成するまでは「新寺小路」と呼ばれていました。今は「新寺通」と呼ばれています。

この地区には、正楽寺のイチョウや孝勝寺のクロマツ（ともに仙台市保存樹木）*14、釈迦堂（仙台市登録有形文化財）など名木・古木や文化財が境内にあって歴史を感じさせる由緒ある寺院が現在も多数存在しています。



正楽寺のイチョウ



孝勝寺のクロマツと釈迦堂

9 (仮称)連坊駅

(仮称)連坊駅の駅舎は、宮城県仙台第一高等学校前の都市計画道路「狐小路尼寺線」の地下に設置されます。

出入口都市計画道路を挟んで南西側に①番出入口、北東側に②番出入口が整備されます。①番出入口のエレベーターは、敷地の制約から階段等とは分離し、仙台第一高等学校北門付近に設置されます。また②番出入口には駐輪場が併設されます。



(仮称)連坊駅が設置される道路は「連坊小路」と呼ばれていますが、この名称は、陸奥国分寺が隆盛であった頃、門前からこの小路に沿って塔頭（たちちゆう）24坊が連なっていたことに由来するといわれています*10。ただ、各年代の仙台北下絵図をみると、塔頭が置かれていたのは門前の木ノ下であり*11、「24坊に連なるところ」という意味だったのかもしれない。藩政時代は御足軽や御小人の住むところとなりました*10。

駅の南側の地名は「元茶畑」ですが、実際に南東斜面の日当たりの良い茶畑があったようです。寛文11年(1671)から享保8年(1723)にかけてあったとされています*10、寛文4年(1664)の仙台北下絵図*11にも「御茶畑」の文字が見えることから、以前からあったようです。その後、茶畑が廃止されて多くの屋敷に割り当てられましたが、地名として残りました。現在、その斜面下部の一部が仙台第一高等学校になっています。

駅の北部や新寺駅との間には、現在でも藩政時代から続く大坊が多く存在しています。



土井晩翠の歌碑



裁松院のシラカシ
(幹が傾斜している木)

「荒城の月」の作詞で知られる仙台市出身の文学者で詩人の土井晩翠の菩提寺大林寺が駅の北部にあり、山門前には「おほいなる 真ひるの夢を見よかしと 生先長き子らに望まん」と刻まれた土井晩翠の歌碑が建っています。山門先すぐには墓所もあります。

また、推定樹齢1000年のシラカシがあり(仙台市保存樹木)*14、伊達政宗の祖母の菩提寺である裁松院(さいしょういん)が駅の西側にあります。

(仮称)新寺駅周辺同様、由緒ある寺院が現在も多数存在しています。

10 (仮称)薬師堂駅

(仮称)薬師堂駅の駅舎は、国指定の史跡「陸奥国分寺跡」の前を通る都市計画道路「狐小路尼寺線」の地下に設置されます。この駅は、仙台市の南東地域からのバス結節駅として位置づけられており、駅前広場の整備が進められています。

出入口は、この駅前広場側に①番出入口が、都市計画道路を挟んで南側に②番出入口が設置されます。

近隣には、東北楽天ゴールデンイーグルスが本拠地としている日本製紙クリネックススタジアム宮城などがあり、若林区役所直近の駅となります。



(仮称)薬師堂駅の西側にある陸奥国分寺跡(表紙写真7)は、天平13年(741)、聖武天皇の詔により全国に建立された国分寺の一つの史跡で、国分寺としてはわが国最北端に位置しています。約350m東方には国分尼寺もあります。

一時荒廃したものを奥州藤原氏三代の秀衡が修復しましたが、文治5(1189)年源頼朝の藤原氏追討の際の兵火によって消失してしまったようです*15。

現在の「陸奥国分寺薬師堂」は、慶長10(1605)年から3年かけて伊達政宗によって再建されたもので、国の重要文化財に指定されています*7。大崎八幡宮社殿とともに、仙台市における桃山建築の双璧です。入口正面の仁王門も同時期に再建されたものと言われており、宮城県の有形文化財に指定されています*7。



薬師堂



仁王門

1 1 (仮称)卸町駅

(仮称)卸町駅の駅舎は、都市計画道路「清水小路多賀城線」(通称：産業道路)と都市計画道路「東仙台南小泉線」が交差する大和町四丁目交差点下に、清水小路多賀城線に沿って設置されます。

交差点の南西側に①番出入口が、北東側に②番出入口が設置されます。

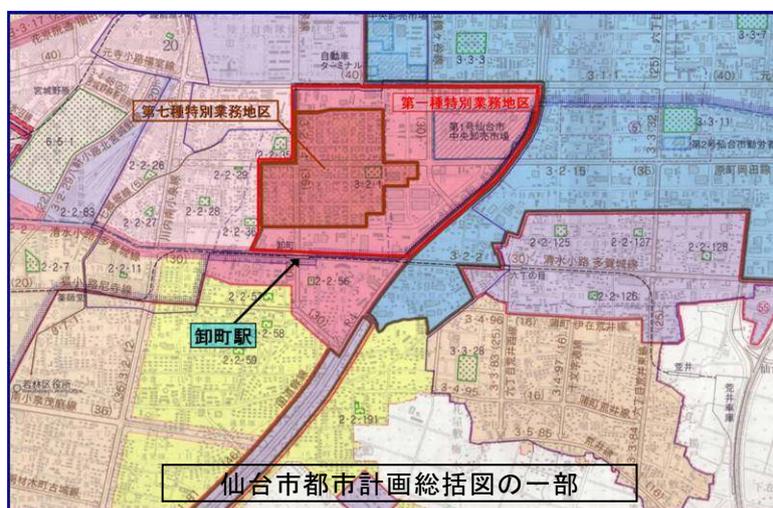
近隣には、産業見本市会館サンフェスタ、仙台演劇工房10-BOXや能BOXなどがあります。



元禄 14(1701)年の「仙台領国絵図」*16を見ると、(仮称)卸町駅の設置場所と考えられる所の周辺には「小泉村」や「南目村」の表記があり、石高がそれぞれ三千六拾石、千三百四拾四石とあることから、駅周辺は仙台北下近傍の重要な稲作農地だったようです。また、終戦直後の仙台市の地図や航空写真などをみても人家が殆どないことから、土地区画整理事業が始まるまでずっと農地として利用されてきたようです。

周辺の旧地名から判断すると、駅は旧小泉村と旧南目村の境界に位置します。

駅の北側の卸町地区は、昭和 39 年(1964)の新産業



都市指定後、仙台港の整備とともに始まった仙台市施行による東部地区の土地区画整理事業の一環として整備されました〔流通センター第一（S42～S51）、第二（S46～S50）〕*17。

第一種特別業務地区に指定され、流通業務機能に特化した土地利用に限定されてきましたが、近年の卸・流通業の変化に応じ、流通機能の向上と賑わいの創出を両立させる目的で、平成 15 年に地区の一部が第七種特別業務地区に変更され、小規模な小売店舗や劇場などが立地できるようになりました。これにより、演劇や能楽の活動を支援する施設の 10-BOX や能-BOX といった施設が開設されています。

さらに、東西線整備により交通アクセス環境が格段に向上する状況を活かすため、土地利用規制を一層緩和し、業務・商業・居住環境等を備えた賑わいのある複合市街地が形成されるよう仙台市と地元の街づくり協議会による協議が重ねられています。

こうした街づくり方針の具体化策のひとつとして、卸町地区の建築物等の制限に関する地区計画が定められています（平成 20 年第 2 回定例会 第 69 号議案 仙台市地区計画の区域内における建築物等の制限に関する条例の一部を改正する条例 卸町地区整備計画）。

1 2 （仮称）六丁の目駅

（仮称）六丁の目駅の駅舎は、都市計画道路「清水小路多賀城線」（通称：産業道路）と都市計画道路「六丁の目荒井西線」が交差する六丁の目西町交差点下に清水小路多賀城線に沿って設置されます。

出入口は、交差点南西側に①番出入口が、北東側に②番出入口が設置されます。

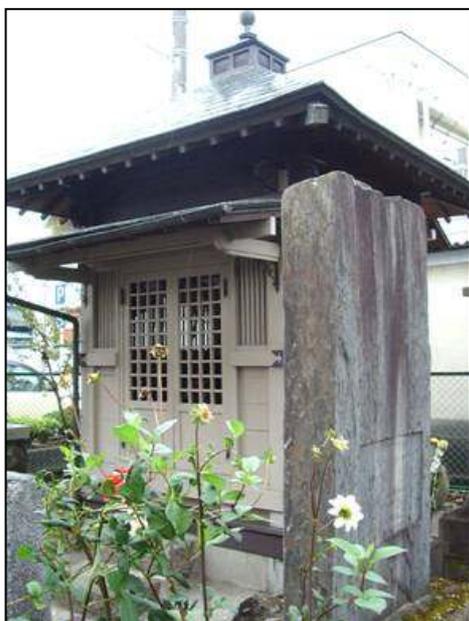
近隣には、仙台印刷工業団地、仙台工業団地があります。



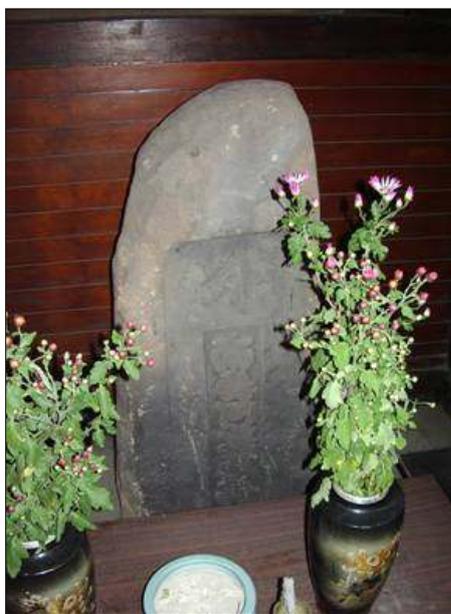
(仮称)六丁の目駅の駅名は、現在の駅周辺の住居表示が「仙台市若林区六丁の目〇〇町・・・」となっていることからきています。一般に「小田原六丁目・・・」や「長町六丁目・・・」という住所に馴染んでいる方には違和感があるかもしれません。ちなみに、「六丁の目」とひらがなの「の」が入っていますが、以前は「六丁目」と書いて「ろくちょうのめ」と呼んでいましたし、近くには、今でも「六丁目」の表記のままのところもあります。

この地名は、(仮称)六丁の目駅の近くの「太子堂」に祀(まつ)ってある「六字の銘(六丁の銘ともいう)」(右写真)の呼び方が訛(なま)ったものに由来するといわれています。

「太子堂」に祀られている銘には、「南無阿弥陀仏」の文字が裏返しで刻んであり、鎌倉時代中期に時宗の開祖一遍上人がこの地を訪れた際、道端の平らな石に「南無阿弥陀仏」の六文字を書かれたものを、そのまま石に刻んだものであると伝えられています*10。



太子堂の祠



六字の銘
(右図のように彫られています)

南無
阿
弥
陀
佛

13 (仮称)荒井駅

(仮称)荒井駅は、荒井東土地区画整理組合が進める土地区画整理事業地の北側に位置し、駅舎は、ホーム階が地下、改札口が1階になります。駅舎に併設して、地上2階には子育て支援施設や市民交流活動施設の整備が進められています。

出入口は、土地区画整理事業によって整備される駅前広場側に①番及び③番出入口が、北側の道路に面して②番出入口が設置されます。

現在、上記土地区画整理事業が進められており、駅前広場周辺は商業地として整備される予定となっています。

近隣には、仙台東部道路「仙台東」インターチェンジがあります。



(仮称) 荒井駅周辺には弥生時代から近世にかけての遺跡が数多く分布していることから、駅・車両基地を設置する場所について埋蔵文化財の発掘調査を行ったところ、弥生時代を始めとする各時代の水田跡が見つかりました（表紙写真7）。特筆すべきは、約 2000 年ぐらい前の弥生時代の水田が津波に襲われた形跡が見つかったことです。津波による被害を受けて水田が放棄され、河川の氾濫などによる土砂の堆積を経て、4 世紀頃の古墳時代前期に水田耕作が再開されたと考えられています*6。

平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災の大津波も、車両基地に隣接する仙台東部道路の盛土構造の開口部（農業用排水路）を抜け、建設中であった擁壁（ようへき）等の一部を浸水させました。過去の文献に貞観地震（869 年）や慶長地震（1611 年）による津波が仙台湾沿岸にも襲来したことの記録があることは知られていましたが、埋蔵文化財調査で痕跡が見つからなかったこともあり、文献にある津波がこの地域まで到達しているかどうかは明確ではありませんでした。

しかし、東日本大震災によって、仙台湾沿岸の奥深くまで津波が繰り返し襲来していることが改めて認識されることとなりました。



沓形遺跡調査状況（車両基地になる場所 H19 年）
（水田跡上の白い部分が約 2 千年前の津波で運ばれた砂）

参考文献等

- * 1 : 石澤友隆著「八木山物語」
- * 2 : 仙台市教育委員会 HP「仙台城跡～伊達政宗が築いた仙台城～」
(<http://www.sendaijyo.com/>)
- * 3 : 大場三郎著「青葉山開拓回想史」
- * 4 : 末廣義一（元財務局長）筆「仙台回想」
(<http://www.mof.go.jp/zaimu/30nenn/main/040104.htm>)
* 現在リンクされていません。
- * 5 : 仙台市教育委員会「仙台市高速鉄道東西線関係遺跡発掘調査(2)概要報告書」
- * 6 : 仙台市教育委員会文化財課「仙台城跡（二の丸北方武家屋敷跡）発掘調査現地説明会資料」,「桜ヶ岡公園遺跡発掘調査遺跡見学会資料」,「沓形遺跡（仙台市高速鉄道東西線関係遺跡）発掘調査現地説明会資料」
- * 7 : 仙台市 HP（教育委員会文化財課）「仙台の指定・登録文化財」
(<http://www.city.sendai.jp/kyouiku/bunkazai/database/s011102.html>)
: 宮城県 HP（教育庁文化財保護課）「宮城県の国・県指定文化財」
(<http://www.pref.miyagi.jp/bunkazai/siteibunkazai/miyagi-no-bunkazai/kenzoubutu.htm>)
- * 8 : 亀岡八幡宮 HP「由緒と歴史」
(<http://www.hachimanguu.org/>)
- * 9 : 仙台市教育委員会「川内A遺跡－仙台市高速鉄道東西線関係遺跡発掘調査報告書 I」
- * 10 : 菊池勝之助著「仙台地名考」
- * 11 : 宮城県図書館蔵「仙台城下絵図」（寛文4年）
(<http://eichi.library.pref.miyagi.jp/ezu/73.html>)
- * 12 : 仙台市博物館市史編さん室編集「仙台市史（通史編3・近世1）」
- * 13 : 歴史的町名等活用推進委員会編集・仙台市発行「城下町仙台を歩く 歴史的町名ハンドブック」
- * 14 : 仙台市建設局緑化推進課編集発行「杜の都の名木・古木」
- * 15 : 宮城県史編纂委員会編集「宮城県史1（古代史・中世史）」
- * 16 : 宮城県図書館蔵「仙台領国絵図」（元禄14年）
(<http://eichi.library.pref.miyagi.jp/ezu/4.html>)
- * 17 : 仙台市 HP（都市整備局区画整理課）「仙台市の土地区画整理事業の歩み」
(http://www.city.sendai.jp/kukakuseiri/1194975_2479.html)

平成 25 年 4 月改訂
仙台市交通局東西線建設本部