1981
（昭和56年）

5. 7 地下鉄南北線起工式

6.10 仙台駅西口バスターミナル供用開始

1985
（昭和60年）

3.30 地下鉄車両『先行試作車』搬入

1987
（昭和62年）

7.15 地下鉄南北線開業（13.59km）

1988
（昭和63年）

9.20 フリー乗降バス運行開始

1989
（平成元年）

11. 9 地下鉄南北線＜泉中央―八乙女間＞
延伸起工式

1991
（平成3年）

4.25 「市電保存館」開館

1992
（平成4年）

7.15 地下鉄南北線＜泉中央―八乙女間＞
開業（1.18km）

10.10 泉中央駅ビルオープン

03

東北の中枢都市形成へ
新たな交通体系の構築

新たな交通インフラ整備
―地下鉄開業へ

東北の中枢都市形成へ新しい交通体系の構築
仙台駅西口バスターミナル誕生 44

昭和30年代からの構想がついに動く
地下鉄南北線起工式 46

市民が待ちわびた地下鉄がついに開業
地下鉄南北線開業 48

「政令指定都市」としての交通基盤を形成
南北線＜泉中央―八乙女間＞延伸起工式 50

泉中央からはじまった「副都心化」
泉エリア発展の契機＜泉中央―八乙女間＞
開業（1.18km） 51

03

誕生当時の西口バスターミナル

1981 東北の中枢都市形成へ
新しい交通体系の構築

仙台駅西口バスターミナル誕生

東北の玄関口であり、JR線（当時国鉄）の拠点である「仙台駅前」。昭和57年の東北新幹線（大宮～盛岡間）開業に合わせて計画されたペデストリアンデッキの登場は、自動車と歩行者の動線を分離し、利用者の安全と利便性の向上が図られました。昭和56年に誕生した仙台駅西口バスターミナルは、当時、郊外の宅地造成などによるバス本数の増加で、起点となるバス停留所が青葉通などに広がっていたため、それを集積し、バスの動線を確保することで安全面と交通混雑の軽減も図られました。既に昭和40年には市バス「仙台空港線」も開通しており、東北の中枢都市として陸路・空路のアクセスを充実させ、さらにその交通体系に「地下鉄」が加わる時代を迎えることになります。

完成時のバスターミナル
資料提供：仙台市戦災復興記念館

ターミナル内のバス

「人車分離」で円滑な交通整備 バスターミナル誕生の背景

昭和47年5月20日に県知事、市長、仙鉄局長、仙台新幹線工事局長、東北地建局長、仙台陸運局長、商工会議所会頭による「東北新幹線と仙台駅に関する首脳会議」が開催され、仙台駅前広場整備の基本方針が決まりました。その特色は『交通結節点』としての駅前広場の安全と円滑な交通、新駅舎の構造を考慮してペデストリアンデッキによる「人車分離」を図ることでした。将来の計画人口や仙台駅の乗降客を勘案し西口・東口の広場面積を算出、西口地表広場（面積17,805㎡）はバス（16バース）、タクシー、自家用車の乗降と駐車スペースで3ブロックに区分して利用し、駅前の自動車出入動線のスムーズな流動ができるようにしました。昭和56年から多くの市民が利用した仙台駅西口バスターミナルも30年以上を経て、郊外への発着バスの本数増加や地下鉄開業などにより、バスターミナルでの利用者の混雑も課題となり、平成27年の地下鉄東西線開業に合わせてバス乗り場再編が行われました。

多くのバスが行きかう中央1丁目交差点付近（昭和63年10月）

200系新幹線と中型バスが映る仙台駅前
（昭和62年10月23日）

［昭和56年度の市バス事業内容］

在籍車両数	760両	
停留所数	1,065か所	
営業km	601km	
路線数	78路線495系統	
一日平均	走行km	71,990km
	乗客数	301千人
	運賃収入	31,265千円

Point of view

市バスに親しんでもらうための動物ステッカー

車体の前後についている動物のイラストは、昭和56年3月1日に登場しました。市民の皆さまに、より市バスに親しんでもらい、利用促進＝省エネを呼びかけるため、絵心のある職員が原案を描きました。バス営業所（当時は7営業所・5出張所）の在る方角を、仙台市役所を中心に『十二支』の方位に当てはめました。初めて利用する方やお子さまにも「私の乗るバスはうさぎのマーク」と覚えてもらえるなど、長年にわたり市バスのアイコンとして愛されています。

地下鉄南北線仙台駅完成イメージ図

八乙女駅とバスターミナル完成イメージ図

1981 昭和30年代からの構想がついに動く
地下鉄南北線起工式

仙台市の地下鉄建設構想は早くからあり、昭和38年には調査が開始、昭和44年に学識経験者などによる「仙台市交通計画委員会」が発足、人口100万人時代の『高速大量輸送機関』を新設するために、あらゆる面から議論が進められました。仙台市中心部と周辺部の人口分布や社会構造、規模とルート、交通課題、採算面や経済効果など、将来を見越して市民が快適に利用できる「のりもの」を模索していきました。モノレールや地下と地上併用の高速鉄道も検討に上がりましたが、昭和47年、基幹交通として「地下鉄」を選択します。まだ政令指定都市ではなかった仙台市は中央省庁との協議も難航しましたが、昭和55年5月に十数年もの念願だった「地方鉄道事業免許」を取得。翌年5月にようやく地下鉄南北線の起工式を迎えることになりました。

南北線起工式（昭和 56 年 5 月 7 日）

南北線起工式（バルーンリバース）

南北線建設パンフレット「21 世紀の息吹き杜の都の地下鉄」

地下鉄南北線ができるまで ―

昭和47年に仙台駅を中心とする7つのルートが検討されましたが、昭和50年8月に仙台地方陸上交通審議会にて、最も交通量が多いと想定された七北田―泉崎間の整備を急ぐべきと意見が出され、仙台市と旧泉市による協議の結果、現南北線のルートが決定、いよいよ工事が始まりました。

1981（昭和56年）
- 5月／地鎮祭・起工式
  全工区を27工区に分け工事開始

八乙女駅駅舎建設工事

長町南駅杭打工事

1982（昭和57年）
- 12月21日／旭ケ丘トンネル貫通式

1984（昭和59年）
- 6月20日／北四番丁トンネル貫通式

1985（昭和60年）
- 3月／「先行試作車」搬入
  車両基地構内にて試運転開始
- 12月／南北線＜八乙女―台原間＞で
  試運転開始

1986（昭和61年）
- 9 月 26 日／南北線全線レール締結式

- 12 月／電車線架線締結式

1987（昭和62年）
- 1月／全線試運転開始
- 5月／「市民試乗会」開催
- 7月15日／南北線＜八乙女―富沢間＞開業

最新技術を採用し安全面を最優先した
［南北線の建設工法］

南北線の建設ルートは、仙台市のほぼ南北を貫き、中心部では交通量の多い幹線道路の下を通ります。歩行者や通過車両の安全確保、地下の上・下水道管、ガス管の移設や安全巡視を行い、現場に誘導員も配置し、安全管理を徹底して進められました。

■シールド工法

シールド機で横穴式に掘り進むため、道路下、家屋や河川の下でも地上部に影響なく工事ができます。

■開削（オープンカット）工法

地上から直接掘り下げる工法で、安全確実で地下鉄では一般的な工法です。

地上作業の様子

地下作業の様子

■山岳トンネル工法

トンネル上部の土被りが十分ある岩盤の区間で採用。台原や旭ケ丘などの丘をくり貫く際に使われました。

■高架方式

地形や市街化の度合で、新幹線同様、地上部に高架で建設する方式です。

地下鉄南北線出発式

1987 市民が待ちわびた地下鉄がついに開業
地下鉄南北線開業

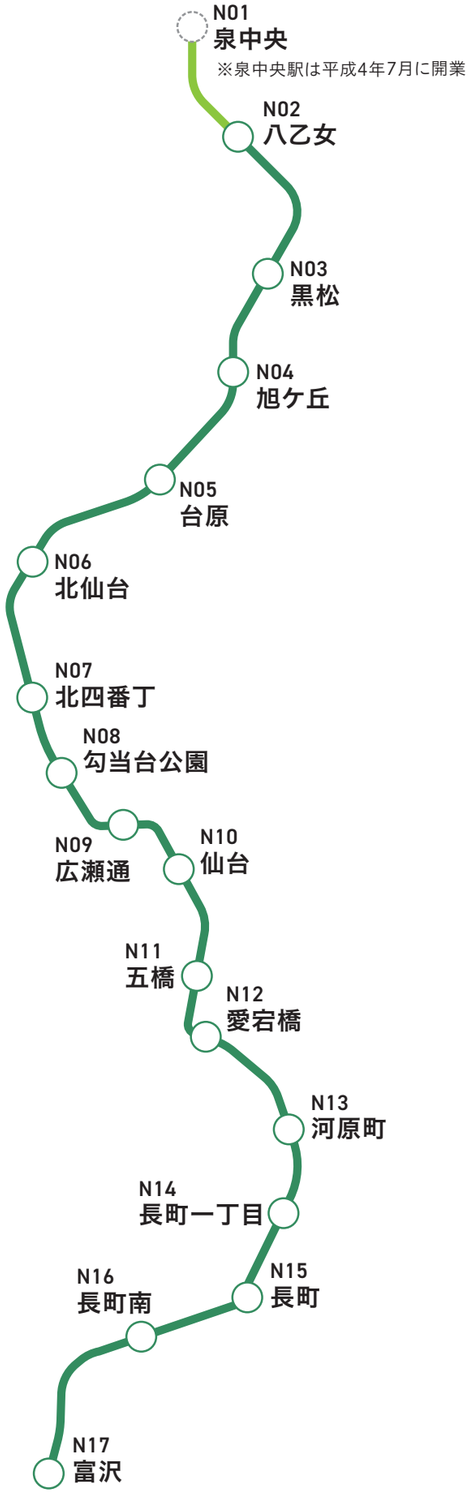
地下鉄南北線は昭和60年には試作車が搬入され、車両基地にて試運転が行われました。また、正式な駅名が決まりました。その後、本線での試運転を重ねるとともに、車両を実際に運転する運転士は東京メトロ（当時営団地下鉄）で、駅に勤務する駅務員は札幌市交通局で研修を行い、安全な開業に向け準備を整えていきました。そして昭和62年7月15日、6年2か月の長きにわたる工事が完成、市民待望の地下鉄<八乙女―富沢間>全線13.6kmが開業しました。1000系車両19編成が用意され、平日160往復を運行。総工費は約2,300億円でした。当時、端末駅だった八乙女駅は旧泉市や旧富谷町方面へバスの乗り継ぎ拠点となり、多くの通勤通学客が利用しました。東北で初めて開業した「地下鉄」は、仙台の都市基盤を支える新たな交通インフラとして欠かせないものとなっていきます。

開業時の長町一丁目駅

南北線開業記念パンフレット

仙台市地下鉄のアイデンティティを示すシンボルマーク。南北線の開業に先立って市民から公募し、応募作品1,538点のなかから選ばれた作品に修正を行い決定しました。また、「仙台市地下鉄」などのロゴタイプは、企業イメージを表現する専用書体を開発しました。

地下鉄南北線路線図



Point of view

「初めての地下鉄」誕生へ 地図に残る仕事が 達成される喜び

仙台“初”の地下鉄開業までには担当職員それぞれの多岐にわたる奮励がありました。まず、『地下に電車を通す』ために水道管やガス管を移す図面を作るところから始まり、「地方鉄道法」へ適合させるために月に一、二度は霞が関に折衝に通う日々が続きました。土木工事を進めるにあたっては市民のライフラインや近隣建物に損害を与えないことが大前提で、ガス局、水道局、電電公社等あらゆる機関との協力を密にし、安全な工事の進捗を図りました。当時、昭和32年から地下鉄を営業している名古屋市交通局から職員が派遣されていて、名古屋弁と仙台弁が飛び交う現場でもあり、多くの方が仙台の新しい交通機関を遅滞なく開業させようと同じ目標に向かっていました。時にはトンネルのシールド工事の工法変更で、ゼネコン担当者と膝詰めになり電卓で設計するということもありました。各工区の「トンネル貫通式」ではひとりひとりが達成感あふれる現場でした。開業のその日まで徹底的に検査と試験を繰り返し、いよいよ新しい市民の足が動き出しました。担当職員は「地図に残る仕事ができてうれしい」と振り返りながら、「施設・設備は少しずつでも劣化する、小さな変化も見逃さず安全確保に努めてほしい」と後進にエールを送りました。

旭ケ丘トンネル貫通

地上を走る車両（泉中央～八乙女）

1989 「政令指定都市」としての交通基盤を形成

南北線＜泉中央―八乙女間＞延伸起工式

昭和52年に仙台都市圏広域行政推進協議会が設立。仙台市の近隣市町村と総合的なまちづくりを推進しようと、昭和62年に宮城町、昭和63年に泉市、秋保町と合併しました。泉市では仙台市への通勤通学者の増加による交通課題も多く、合併により交通整備が期待されました。同年2月、八乙女駅から泉中央駅への地下鉄延伸が運輸省から認可され、平成元年4月には仙台市が「政令指定都市」となり、人口は約89万6千人になっていました。そして、この年の11月、泉中央―八乙女間の工事着手となり、新しい時代を呼び込む『北への延伸』がスタートしたのです。

八乙女－泉中央間開通式典

市民試乗会の様子

1992 泉中央からはじまった「副都心化」

泉エリア発展の契機＜泉中央―八乙女間＞開業（1.18km）

旧泉市が仙台市と合併後、初の大規模事業として開催された「全国都市緑化せんだいフェア（グリーンフェア）」は、泉土地区画整理事業地の赤生津地区23haを会場として開催されました。これに伴い七北田川の拡幅と護岸工事が行われ、中心市街地形成事業が本格始動しました。平成2年にはこども宇宙館や泉図書館が入った「ミルポートS」や「泉警察署」が完成しました。泉区役所付近では、延伸される南北線の泉中央駅やペデストリアンデッキの整備が進みました。南北線開業から5年後の平成4年7月15日、待望の泉中央―八乙女間が延伸開業となりました。駅ビル「Swing」や大型ショッピング施設もでき、開業記念として多くのイベントが開催されお客様でにぎわいました。ペデストリアンデッキには、「泉ケ岳」をモデルにしたピラミッド型のモニュメント「ピラミッドの泉」があり、泉ケ岳水神から採水した聖水を小学生がリレーで運び注水しました。この延伸開業を契機に七北田公園の整備、仙台スタジアムの誕生など、泉エリアがめざましく発展し、高層ビルやマンションも立ち並ぶ仙台の『北の副都心』化が加速していきます。また、泉中央駅は市バスと宮城交通バスの発着地でもあり、郊外路線を結ぶターミナル駅として活用されています。

駅ビル「Swing」につながるペデストリアンデッキ

ピラミッド型モニュメント「ピラミッドの泉」

完成当初のバスターミナル

駅の壁に謎の象形文字!?

バスターミナル脇の壁に描かれた象形文字の正体は、泉中央エリアの開発を記した「定礎プレート」です。

駅壁面の象形文字

文字の意味

泉中央地区の街づくりは たいよう こども であい をテーマとして建設されたもの。たいようは 明るくのびやかなイメージ。こどもは 若者が集い未来へ伸びゆく姿。であいは 自由で活動的に交流できる雰囲気をイメージしたもの。未来永劫 このテーマが生きる街となることを願い ここに定礎する。平成4年7月 仙台市長

Point of view

南北線開業を支えた自動制御技術と職員たちの先見性

南北線の開業は、ひとが動かす鉄道からコンピュータシステムを導入した「装置集約型鉄道」への転換点ともなりました。開業に合わせて導入した「1000系」車両部門では、『ワンマン運転』を実施するために、車両設計と乗客の安全を支える保守面で試行錯誤の連続。そのひとつが世界で初めて導入された「ファジィ制御」による自動列車運転装置（ATO）です。制限速度や駅での停止位置を守るなど総合的な判断を車両自身が行い、運転士の負担軽減を図ります。開業から数年後には、ファジィ理論を提唱したザデー博士も米国から視察され『Fantastic!』と称えられました。また、ホームの監視映像を運転席に伝送する画期的な「光空間伝送方式」が採用され、コスト面でも貢献しました。昭和63年には先進的な機能や技術を採用した車両に贈られる、鉄道友の会の「ローレル賞」に選ばれています。

車両製作に携わった職員はもちろん、各メーカーや学術機関などの積極的な協力を得て、約7年の時間を費やし南北線が開業。30年以上を経た「泉中央駅」では、ベガルタ仙台の試合ごとにサポーターが意気揚々とスタジアムに向かう風景が当たり前になりました。開業にあたった職員は、そういった市民の日常に寄り添い続ける南北線に対し「夢を運び“希望のインフラ”として走り続けてほしい」と思いを寄せました。

富沢車両基地

地下鉄富沢駅の南西にある、南北線の車両基地です。地下鉄開業に先立つ昭和60年に建設されました。仙台港から陸送で車両の搬入が行われ、搬入後の車両の試運転は地下鉄が未開通のため、構内線路を使って行われていました。昭和62年の南北線開業と同時に「富沢車両基地」として使用開始。毎日、富沢駅から繋がる入出庫線により入出庫が行われます。さらに車両清掃・洗浄や車輪転削、細部にわたる多様な検査が行われ、安全な地下鉄運行を支えています。また、併設している仙台市電保存館は仙台市電の歴史に触れることができる施設になっています。

建設時の富沢車両基地空撮

Thank you for 100 years

想いをつなぐ感謝のメッセージ

こどもの頃、市バスをグリーンバスと呼んでいて路線ごとに動物のイラストがついていたような…。駅から自分の住んでいるところにはパンダちゃんに乗れば帰れる、という覚え方をしていた気がします。

（市バス　昭和55年頃）

仙台に来たばかりの40年前、学園祭の帰り、お友達と三人、仙台方向と反対のバスに乗り、段々見慣れない景色が出てきて途方に暮れたことが今では良い思い出です。

（市バス　昭和60年頃）

地下鉄南北線ができるまでの工事期間、私は中学生で、北仙台から北四番丁までバスで塾に通っていました。車線規制の影響のため夕方はいつも渋滞で、40分バスに乗っていたことも… 地下鉄が開業し、今では数分の区間です。とても便利になって本当に嬉しいです。

（地下鉄南北線　昭和61年頃）

小学校修学旅行で初めて地下鉄に乗った時は、驚きの体験でした。地元では、路線バスやディーゼルカーばかり乗っていたので、「スーッ」と発着する地下鉄の滑らかな動きに、心を奪われたのは懐かしい思い出です。

（地下鉄南北線　昭和62年頃）

小学生の頃、母と一緒に叔母の家に遊びに行くのに地下鉄の八乙女駅まで乗りそこからかなり歩きました。窓の外が真っ暗で、地面の下を走っていることが田舎者の私には全く理解できませんでした。その後、泉中央駅まで延びた地下鉄のおかげで叔母の家はより近くなりました。

（地下鉄南北線　昭和62年頃）

1987年秋、JR仙台駅で待ち合わせてブラインドデート。開業間もない南北線に乗り換えて旭ケ丘駅まで。台原森林公園を二人で散策しました。あのときのピンクのワンピース姿、今でも目に浮かびます。地下鉄南北線と同じ歴史を重ねて38年が経った今も仲良く暮らしています。

（地下鉄南北線　昭和62年頃）

就職した時、地下鉄南北線はまだ八乙女駅が終点で、そこからバスに乗り換えて通勤していた。早く泉中央駅ができないかと思っていたあの頃が懐かしい。

（地下鉄南北線　平成2年頃）

泉中央に住んでいた時に開業当時は八乙女までバスで移動してそこから地下鉄で仙台に行っていたので、泉中央まで延伸したときはほんと便利になった。

（地下鉄南北線　平成4年頃）