

2025 Tohoku University Festival

大学祭あおば



研究テーマ：仙石線

東北大学鉄道研究会
Tohoku-University Railway Fan Club



CONTENTS

会長挨拶-----	p 2
活動内容紹介-----	p 3
模型紹介-----	p 7
きっふの紹介-----	p 10

大学祭研究発表 仙石線

はじめに-----	p 12
1. 仙石線の沿革-----	p 13
2. 仙石線の車両-----	p 35
3. 仙石線の駅-----	p 61
4. 仙石線のこれから-----	p 141
おわりに-----	p 154

会長挨拶

東北大学鉄道研究会 会長 (C4 工) 短い10両

本日は、東北大学鉄道研究会の展示にお越しいただきありがとうございます。今年も鉄道へのこだわりを持つ個性豊かな新入生が入会し、東北大学祭に向けて一丸となって準備を進めてきました。

今回の大学祭では、毎年恒例となっている鉄道模型ジオラマに、新たなセクションが加わります。新セクションは、長町駅周辺の景色を再現したものとなっており、1年以上かけて制作しました。是非ご覧ください。また、恒例となっているプラレールの展示の他、各会員の趣味嗜好を反映した多彩な展示をご用意しております。どうぞごゆっくりご覧ください。

さて、今年の『大学祭あおば』のテーマは、「仙石線」です。仙石線は今年で開業100周年を迎えるほか、12月には新型車両E131系のデビューが予定されているなど、話題の多い路線です。このような節目となる年に、仙石線の魅力を再発見していただけたらと思います。

鉄道は、毎日のように利用される方にとってはもちろん、そうでない方にとってもインフラとして生活を陰で支えるものとして必要不可欠なものでしょう。弊会の展示や本誌がそのような鉄道の魅力を感じていただくきっかけとなれば幸いです。

活動内容紹介

(C4 理) MC

東北大学鉄道研究会(通称「鉄研」「TRFC…Tohoku-Univ. Railway Fan Club より」)は、昭和34(1959)年に設立された学内でも歴史のあるサークルです。現在は55名の現役会員が在籍し、和気あいあいと様々な活動を行っています。

日常活動

普段は各会員が好きな時間に部室に集まっています。部室内では、鉄道やバス、車など乗り物全般をはじめ、地理歴史から最新の社会情勢まで、いろいろな話題で盛り上がります。時には部室を飛び出して、乗車会(後述)、バス旅行、さらにはクルマを手配して仙台市を飛び出すこともしばしば。会員たちの興味の赴くままに知的探究活動を楽しんでいます。

大学祭

毎年10月下旬から11月上旬に行われる大学祭では、Nゲージを使用した鉄道ジオラマの展示および鉄道模型の走行、プラレールレイアウトの展示および走行、きっぷの展示、シンセサイザーを使用した発車メロディー等の演奏、仙台駅の電光掲示板を再現したものをスクリーンに投影、きっぷの形をした来場記念証の配布などを行います。また、本誌『大学祭あおば』も大学祭に向けて制作されたものです。

会誌『青葉』

通称は「漢字青葉」で、会員それぞれの研究テーマを集めて作成する会誌です。製本は業者に発注し、一般に販売を行います。令和6(2024)年度は、年末のコミックマーケットの参加に合わせ、41号を発行しました。

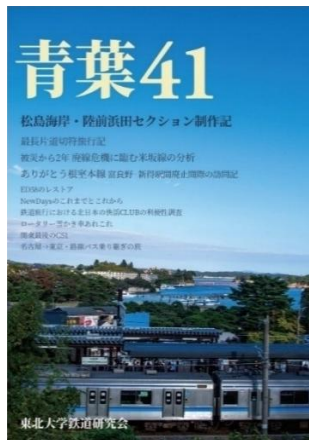


図1 青葉41

鉄道模型

秋の大学祭と春の「Spring Festival」では、大会制作の本格的な鉄道模型レイアウトの展示と公開走行を行います。また、数年に一度、既存のレイアウトを置き換える形で模型制作を行います。今年は「長町」セクションの制作を進めてきました。

合宿

毎年度、夏と春の長期休暇の時期に行います。当会の合宿は合宿地と集合時間のみを指定し、そこまでの行程は各人の自由に任されます。乗りたい列車や訪れたい土地を思う存分楽しみながら、合宿地に向かいます。宿では各自の通ってきた行程を発表し合い、盛り上がります。今年は、春合宿は福岡県北九州市で、夏合宿は愛媛県今治市で行いました。

乗車会

公式行事としては新歓活動の一環として新歓乗車会を行います。その他にも珍しい列車が運行される場合や、列車の貸し切りを行う場合などに随時開催します。令和6(2024)年11月に風っこの貸切列車を運行しました。



図2 風っこの貸切列車

外部イベントへの参加

鉄道に関する外部のイベントにも、会として積極的に参加させていただいております。藤崎やダテリウムでの鉄道模型の展示、駅フェス MISATOや水郡線90周年イベントなどへの参加をはじめ、第三回只見線全国高校生サミットや山形鉄道カルチャーフェスなどの地方鉄道の活性化に向けた取り組みにも参加してきました。



図3 藤崎での鉄道模型の展示

部室について

当会の部室は川内北キャンパス講義棟C棟の東側、サークルG棟12です。出入口上の看板は平成23(2011)年に作り替えたもので、実際にJRの駅にある駅名標を模したものであり、遠くからでも目立つ存在となっています。近くを通る際には是非一度ご覧ください。本棚には歴代の先輩方が収集した時刻表や各種資料が所狭しと並んでおり、研究の際に非常に役立っています。



図4 部室の外観

ホームページについて

当会のホームページは平成12(2000)年に開設され、情報発信の場として活用されています。アドレスは「<https://aoba-trfc.sakura.ne.jp/>」です。平成24(2012)年度春に大幅なリニューアルを行いました。過去の『大学祭あおば』も載せてありますので、是非ご覧ください。下段左のQRコードからどうぞ。また公式ブログもあり、こちらはホームページからアクセスできます。当会の近況や会員の趣味のことなど、様々な話題を載せて おりますので是非一度ご覧ください。X(旧Twitter)やインスタの公式アカウント(@aobatrfc)もございます。下段右のQRコードより、併せてご覧ください。



図5 左が鉄道研究会ホームページ、中央がX公式アカウント、
右がインスタ公式アカウント

模型紹介

(C3 工) でん六

当会が所有するNゲージ鉄道模型レイアウトは14個のセクションから構成されており、数年に一度古いセクションを解体し、新しく制作したものと置き換えるという作業を行っています。

今回制作したレイアウトのテーマは「長町駅」周辺の情景です。長町駅は、東北本線や常磐線、仙台空港アクセス線といった路線が乗り入れるほか、多くの路線バスのターミナルとしても機能する、副都心長町の玄関口の駅です。普通列車と新幹線が並行して走っている様子が印象的で、東北新幹線の車窓からも街並みを見ることができます。

駅周辺の建物やバス停は実際のものをモデルにプラ板や紙で一から制作しました。道路周辺の柵や側溝、植え込みなども丁寧に作成し、近くで見てもリアルに感じられます。かつて存在した仙台市電をイメージした路面電車や自走するバスの導入、さらにゼビオアリーナ仙台の再現と、たくさんの要素を含んだセクションとなっています。新幹線と在来線が併走する迫力と、街並みの「長町」らしさをお楽しみください。

ここからは、ジオラマの詳細やこだわった点を紹介します。

1. 路面電車の導入

当レイアウトの一番の特徴は、セクション内で完結する路面電車の線路を組み込んだことです。仙台にはかつて仙台市電という路面電車が存在し、長町駅前にも乗り入れて地域の足として活躍していました。現在は役目を終えています。当時を想像しながらジオラマの中に取り入れています。今の景色に路面電車が走っている様子を想像していただけると嬉しいです。

2. バスコレ走行システムの導入

また、セクション内にバスコレ走行システム搭載の車両に対応した道路を制作しました。バスコレ走行システムは、自走するバスの車両に磁石を、道路に針金などを組み込むことで、リアルに道路を走行することを実現したものです。今回のレイアウトの道路は内部に針金を埋め込んでいるため、バスも走らせることができます。バスが走るセクションは現時点では唯一となるため、新しい見所となることに期待したいです。

3. 線路の配置

本セクションの線路は在来線と新幹線が併走する様子を再現していて、複々線のような配置になっています。現在模型が走るのは在来線部分ですが、曲がった線形が少し窮屈であるため、将来的なセクションの変更の際に直線的な新幹線の線路を模型走行用とすることを見越しています。いずれを本線としても、たくさんの車両が横に並ぶ迫力を楽しんでもいただけます。

4. 駅周辺施設の再現

高架下にある東西の通路とエキナカの商業施設「tekuteながまち」の看板などを再現しました。店舗の看板は、現地を視察した記録をもとに再現し、写真紙に印刷したものを貼り付けています。ほとんど隠れてしまっていますが、通路を覗くと柱や案内板も見つけることができます。西口側にある曲線が特徴的な屋根や東西のバス停、さらに駅前のマンションも、プラ板や厚紙を加工して再現しています。長町らしさを感じていただける情景を目指しました。

※鉄道模型を鑑賞する際、皆様にご覧いただけます。

- ・鉄道模型は大変精密でデリケートな物ですので、車両及び線路、セクションに附属する構造物等には絶対にお手を触れないでください。また、小さなお子様をお連れの方は、お子様がお手を触れないよう、ご注意ください。

- ・車両の破損等のトラブルを防止するため、来場者の方が持ち込まれた車両を当会のレイアウトで走らせたり、レイアウトを走る車両を来場者の方が運転したりすることはできません。ご了承ください。



図1 長町セクション

鉄道模型レイアウト セクション見取図

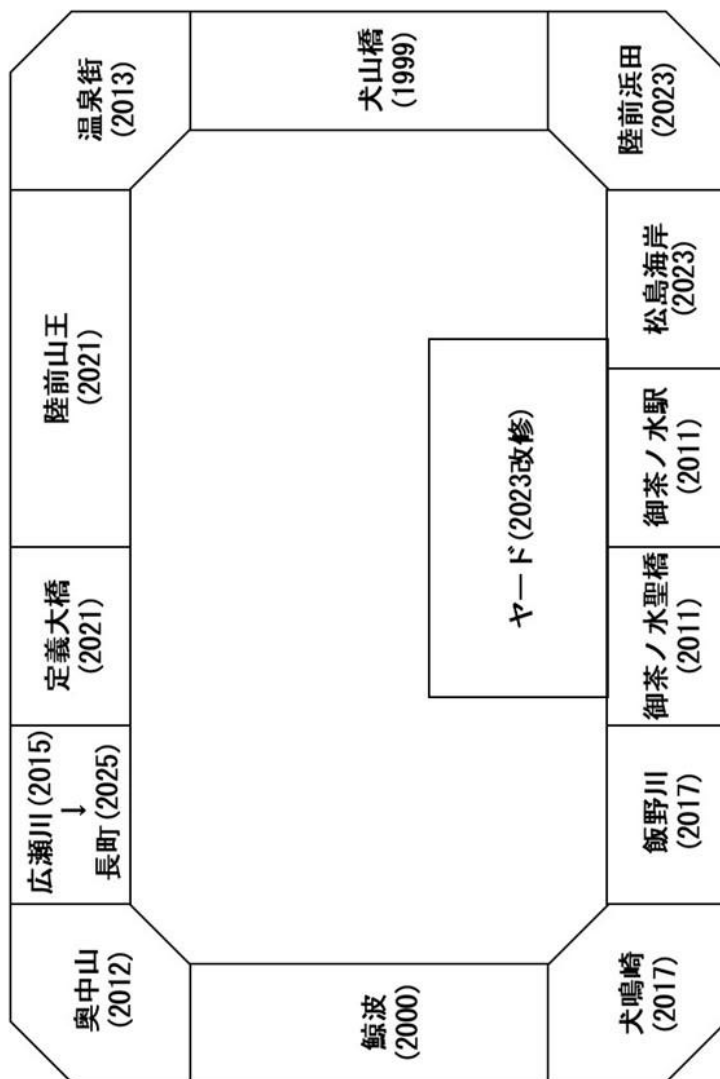
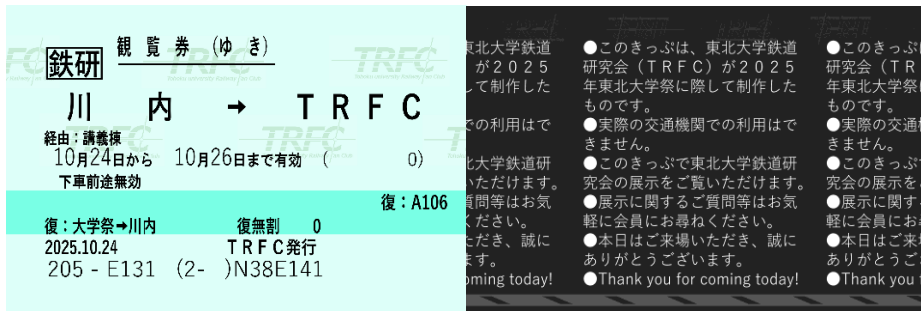


図2 鉄道模型レイアウト セクション見取り図

きっぷの紹介

(C4 工) 短い10両

弊会では例年、大学祭の展示に訪れた方に向けてオリジナルのきっぷを制作し、配布しております。



こちらが今年配布のきっぷとなります。今年は、往復乗車券のゆき券をモデルとしました。なお、往復乗車券は令和8(2026)年3月で廃止が決まっております。

往復乗車券は、ふたつの駅の間を同じルートで往復する乗車券です。往復乗車券には、ゆきとかえりの乗車券をまとめて購入できるというメリットがあります。また、片道の営業キロが600キロを超えると往復割引(1割引き)の適用を受けることができます。仙台駅から600キロを超える駅としては、例えば静岡県浜松市があります(608.9キロ、東北・東海道新幹線経由)。

近年では交通系ICカードやインターネットを利用した予約サービスなどの普及により、紙のきっぷを利用する機会が減っており、往復乗車券の廃止もそれを受けたものとなっています。今回配布したきっぷを通して、技術やニーズの変化の中で消えゆくものに思いをはせてみてはいかがでしょうか。

参考文献

・書籍

JTB時刻表 2025年5月(JTBパブリッシング)

・webサイト

JR東日本 「JR東日本webサイト」 <https://www.jreast.co.jp/> (閲覧 2025/10/06)

2025年度大学祭研究発表 仙石線



撮影:ATS-Ps

はじめに

(C4 工) 白茄子

この度は本誌をお手に取っていただき、誠にありがとうございます。
今年も多くの方の協力ののもと、本誌を発行することができました。
ここに執筆、編集に携わった方々への感謝を表します。

今年の『大学祭あおば』のテーマは、仙石線です。仙石線では、令和7(2025)年冬頃から、新型車両としてE131系が投入されることとなりました。

仙石線は、あおば通駅を起点として石巻駅に至る、全長49.0kmの路線であり、仙台と宮城県東部の各都市を結ぶ重要な路線です。平成23(2011)年の東日本大震災により、運転見合わせを余儀なくされました。全線での運転が再開されたのは、平成27(2015)年のことです。

当会では、平成24(2012)年度の『大学祭あおば』でも仙石線について扱いましたが、そこから現在に至るまで、運転再開後について、E131系についてなど新たに扱う内容もできました。

今年の『大学祭あおば』は、4つの章からなっています。第1章は、宮城電鉄による開業から国有化、国鉄時代、JRへの民営化後、そして東日本大震災後からなる沿革、第2章は、現在仙石線で運用されている205系、HB-E210系、そして新型車両であるE131系の各車両、第3章はあおば通駅から石巻駅に至る各駅、第4章では今後の展望について、それぞれ扱っています。

仙台に暮らす私たちとの関わりも深い仙石線について、これを機に興味を持っていただければ幸いです。

1. 仙石線の沿革



地下化前夜の仙台駅仙石線ホーム(撮影:葛城弥生)

この章では宮城電鉄としての開業から国鉄、JRを経た現在までの仙石線の歴史について紹介する。

宮城電鉄時代の仙石線

(C5 理) 相模ナンバー

(1) 仙石線の宮電時代の概観

現在JR東日本の路線として運行されている仙石線は、東北地方の一私鉄であった宮城電鉄(以下、宮電と称す)として開業した過去を持つ。はじめに、仙石線の宮城電鉄時代の略史を下表にまとめる。

表1 仙石線の宮電時代とそれに関連する出来事

年	月/日	内容
明治14(1881)年		高田商会設立。
明治24(1891)年		東北本線全線開通。
明治39(1906)年		山本豊次が東京帝大理学部化学科卒業。
大正3(1914)年		第一次世界大戦勃発。
大正4(1915)年		山本豊次が亜鉛の電気製錬に成功。
大正7(1918)年		第一次世界大戦終結。
大正8(1919)年		江合水電完成。
大正10(1921)年	5/7	宮城電気鉄道株式会社免許申請。
	12/3	仙台 - 松島駅間の鉄道敷設及び運輸営業認可。
大正11(1922)年		松島電車開業。
	3/9	松島 - 石巻駅間の路線延長申請。
	9/9	宮城電気鉄道株式会社設立。 山本豊次が社長に就任。
大正12(1923)年	9/1	関東大震災発生。
大正13(1924)年	5月	仙台地下駅着工。
大正14(1925)年		高田商会休業のち破綻。
	6/5	仙台 - 西塩竈駅間開通。
大正15(1926)年		大阪日本生命より融資を受ける。
	1/1	宮城野原駅(当時は停留場)開業。
	4/14	西塩竈 - 本塩竈駅間開通。
昭和2(1927)年	4/18	本塩竈 - 松島公園(現・松島海岸)駅間開通。
	8/1	松島遊園開園。
昭和3(1928)年	4/10	松島公園 - 陸前小野駅間開通。
	11/21	陸前小野 - 石巻駅間開通により全線開通。
昭和4(1929)年	6/1	鹿妻駅(当時は停留場)開業。
	10月	世界恐慌が始まる。
昭和5(1930)年		世界恐慌のあおりを受けて宮電も業績不振に。
昭和6(1931)年	10/23	野蒜駅を東北須磨駅へ改称。
	12/1	大塚停留場(現・陸前大塚駅)、東名停留場(現在は駅)開業。

昭和7(1932)年		山本豊次が脳溢血で半身不随に。
	8/1	下馬駅(当時は停留場)開業。
昭和10(1935)年		仙台市で伊達政宗300年祭が行われるとともに、宮電の業績が回復。
昭和12(1937)年		日中戦争勃発。
		石巻臨港支線の敷設を申請。
昭和13(1938)年	10/12	石巻臨港支線敷設の再申請。
	12/20	石巻臨港支線の免許交付。
昭和14(1939)年		宮電が戦時体制に組み込まれる。
		宮電が松島電車を買収する。
	2/1	宮電山下(現・陸前山下)駅開業。
	11/4	石巻臨港支線宮電山下 - 釜駅間開業。
昭和15(1940)年		宮電が経営強化に取り組む。
昭和18(1943)年	2/8	苦竹駅(当時は停車場)開業。
	12/5	東七番丁 - 陸前原ノ町駅間複線化。
昭和19(1944)年	5/1	運輸通信省により宮城電鉄買収。 仙石線誕生。
	11/30	宮城電気鉄道株式会社解散。

(2) 立ち上がった電車計画

明治39(1906)年、のちに宮城電気鉄道株式会社の初代社長となる山本豊次が東京帝国大学理学部化学科を卒業した。その後、彼は中国で過ごしたのち、当時高田商会在が経営しており、日本屈指の亜鉛鉱の鉱山であった細倉鉱山(現在の宮城県栗原市に位置)に赴任した。そこで彼は化学者として亜鉛精錬の研究に取り組んでいた。

大正3(1914)年、ヨーロッパが第一次世界大戦に突入すると、イギリスが亜鉛の輸出を禁止し、日本では国内での亜鉛の生産量を増やす必要性が増した。こうして、より純度の高い亜鉛の精錬が求められるようになった。様々な企業がこの課題に取り組む中、山本はこの研究で純度99.97%以上という好成績を収める。この業績から山本は「亜鉛電解の父」の異名を持つ。

このような経緯で、細倉鉱山では山本が編み出した手法を用いて亜鉛の精錬が始まったのだが、これには多くの電力を必要とし、それを賄うだけの発電設備を当時の細倉鉱山は備えていなかった。こうして細倉鉱山を運営する高田商会は、付近で新たな水力発電所を計画していた江合水電株式会社と電力需給の契約を結びその完成を待つこととなった。しかし、江合水電の完成を待たずして、大正7(1918)年に第一次世界大戦が終結し、それに伴って亜鉛の精錬の需要も落ち込んだのであろう、大正8(1919)年に江合水電は完成したのだが発電した電気の使い道に困ってしまった。

どうにか余ってしまった電気を消費しようと仙台市で紡績産業が立ち上がるがそれでも電力の需給は満たされなかった。こうして、余ってし

まった残りの電力を消費するための計画として立ち上がったのが電車であった。

(3) 宮城電気鉄道株式会社設立

まずは宮電誕生前の沿線の交通事情を見ていく。当時の宮城県は明治24(1891)年に開通した東北本線が南北を貫き、小牛田 - 石巻駅間を石巻線が結んでいた。東北本線敷設の際、石巻を経由するという案もあったが、石巻においては海上輸送が重視されたためこの提案を拒否していた。とはいえ、宮城の中心であり東北の中核であった仙台と石巻を一本の路線で結ぶことが考えられていなかったわけではなかった。また古くから漁港の町として栄えていた塩竈や、日本三景の一つにも数えられ、観光地として開発され始めていた松島など、貨物輸送や観光客輸送などのポテンシャルを秘めた地域も存在していた。

そのような時に、先に述べたように仙台近郊で新たな電車計画が立ち上がった。こうして、これらの地域を結ぶ鉄道が計画されることとなった。これを計画した山本は主人である高田商会社長に内容を説明し、高田釜吉社長を筆頭に計画は本格始動することとなった。高田らはこの計画を公表し、株主を集め、大正10(1921)年5月7日、宮城電鉄株式会社は免許を申請。その後は、同年12月3日に仙台と松島間の鉄道敷設と運輸営業が認可され、さらに石巻の投資家から石巻までの延伸を条件に株式投資を得たのち、翌年3月9日には松島 - 石巻間の路線延長を申請し、同年9月9日について宮城電気鉄道株式会社が設立された。

(4) 開業から全線開通まで

こうして宮電は会社こそ設立したものの、翌年の9月1日に発生した関東大震災の影響をまろに受けることとなる。まず、横浜港が使用できなくなったことで海外から輸入する物資を神戸港などに迂回させることとなったため、路線の建設に大幅な遅れが生じた。また、震災とそれに伴う不況によって親会社であった高田商会が大正14(1925)年には休業に追い込まれたのち倒産した。これらのことが重なって宮電は創業以来最大の経営難に陥る。

そのような中でも仙台 - 塩竈間だけは開通させたいと考えた山本は資金集めに奔走することとなる。こうして苦しい資金繰りの中、大正14(1925)年に仙台 - 西塩竈駅間が開通した。安い土地の買収を進めた結果、仙台 - 原ノ町駅間は急カーブが連続する形となった。このように財政難にあえぐ宮電に手を差し伸べたのが、大阪日本生命の弘世社長であった。彼は仙台で暮らしていた過去があったことから、その地理に詳しく、宮電の良き理解者であったのだと思われる。大正15(1926)年に同社から融資を受けた宮電は4月14日に西塩竈 - 本塩竈駅間を、翌年4月18日には松島公園駅までを、次の年の4月10日には陸前小野駅までを、そして同年11月21日に石巻駅までを開通させたことをもって宮電は全線開通まで漕ぎつけたのであった。

しかし、全線開通までには財政難以外にも路線の選定などで様々な課

題が存在した。例えば、福田町駅の設置問題である。この問題は福田町駅建設予定地の地主が駅の設置に反対したというものであり、これに対し宮電は代替案として陸前高砂駅の設置を提案した。しかし、この代替案にも反対され、一時は電鉄本社が襲撃されて関係技師が殴打されたり、当時の二大政党が介入し政争にまで発展したりした。結果として福田町駅、陸前高砂駅の二つが設置されることとなった。また、本塩釜駅の設置に関しても省線の塩釜駅がすでに存在したことや、市東部に漁港や工場が密集していたことから非常に苦勞することとなった。宮電の起点についても、初めは勾当台の県庁付近だった計画が、省線仙台駅の駅前広場に決定したため省線を東から西へまたいだすぐのところに駅を設置する必要があり、これにも悩まされたという。そんな中、米国人技師が宮電本社を訪れた際、これについて“By tube.”と端的に答えたことから日本初の鉄道地下駅が誕生することとなった。

(5) 全線開通から宮電買収まで

全線開通後の宮電が行ったことの一つが一大観光地松島の開発であった。宮電は松島公園内の県有地を借地し、劇場や食堂、浴場などを擁する大規模レジャー施設である松島遊園を開園した。しかしながら、松島遊園の業績は芳しくなかったという。

全線開通の翌年である昭和4(1929)年、世界恐慌が始まり、その翌年には宮電もその不況に飲み込まれ、業績は悪化した。社長であった山本は花見や海水浴などに運賃の特別割引を行い、宮電の観光利用の増加を図った。また、昭和8(1933)年には展望車を連結して運行するなど様々な工夫を行った。このような集客力増強の施策以外にも、電力使用量の改善を行ったり、雇用を見直して少数の従業員で約10年をかけて線路の保守改良を行ったりした。山本はこれを振り返り著書『宮電の三世観』(1943年)にて、「線路の保守、設備の改善に没頭したことは、臆て宮電の基礎を強固ならしめたので、今ら考へれば、これまた寧ろ宜しかったと思ひます。」と綴っている。社長山本の手腕によって不況を生き永らえた宮電は、昭和10(1935)年に仙台市で伊達政宗300年祭が行われたことを契機に業績が回復することとなった。

業績回復後の宮電が取り組んだことが石巻臨港支線の建設と仙台 - 西塩釜駅間の複線化である。石巻臨港支線は宮電本線の蛇田駅から石巻築港駅を結ぶ3.5kmの路線であり、水上交通との接続や金華山沖で水揚げを行う漁船との接続を見込んだものであった。昭和12(1937)年に敷設の申請を行った宮電であったが、石巻に東北振興パルプ株式会社の工場が誘致されることとなり、その建設予定地が臨港支線に近接していたため、同社と引き込み線を引く契約を結び翌年に再申請を行う。こうして昭和13(1938)年12月20日、宮電は免許を取得し線路の建設が本格始動する。昭和14(1939)年2月10日には支線の起点となる山下停車場を開設し、同年11月4日に山下 - 釜駅間で営業を開始した。釜駅から石巻築港駅に至る路線は資材の入手に苦戦し、完成は宮電買収後のこととなった。

仙台 - 西塩釜駅間の複線化のきっかけは乗客の増加と、国鉄の貨物列

車が省線と私鉄の分け隔てなく最短経路の路線を通るようになったことによる線路の混雑であった。乗客の数に関しては仙台から塩竈の間では危険なほどの混雑ぶりであったという。このような経緯で、昭和18(1943)年、東七番丁 - 陸前原ノ町駅間の複線化を達成した宮電だったが、買収前に残りの区間を複線化することはできなかった。当時の山本は次に陸前原ノ町 - 西塩竈駅間の複線化と本塩釜駅の改良を行い、資材や費用がかさみそうな仙台 - 東七番丁駅間の複線化はその後に行うという腹積もりであったという。

昭和14(1939)年、宮電は戦時体制に組み込まれた。この中で宮電の経営基盤はますます強固なものとなっていく。同年には省線松島駅前から松島公園を結ぶ松島軌道を買収した。当時の松島軌道は不況と自動車事業の伸びにより倒産の危機に瀕しており、宮電にとっては一大景勝地松島の交通機関を失ってしまうのが惜しかったためだと考えられる。昭和15(1940)年には「運輸開始以来未曾有ノ優良ナル成績」をスローガンに掲げ、資本金の増加などに取り組んだ。

このように、戦時体制に入ってから順調な経営を行っているように見えた宮電であったが、昭和19(1944)年5月1日に運輸通信省によって買収されることとなった。理由は、陸軍統制令の公布によって工業地帯とその周辺の物資・通勤客輸送の役割を担う鉄道は国が所有できるようになったためである。こうして、一地方私鉄として産声を上げた宮電は目まぐるしい成長をとげ、23年という生涯に幕を閉じることとなる。

(6) 山本が描いていた宮電の将来

山本が昭和18(1943)年に著した『宮電の三世観』の下巻では山本が思い描く宮電の将来像が語られている。ここでは今となっては幻に終わってしまった宮電の支線計画についても触れられている。そこでは宮城野原、新田、高砂、多賀城にそれぞれ一支線引くことを想定して用地の買収を行うべきだと述べられている。また、新田、東仙台、東照宮を結ぶような支線を建設し、これによって得られた土砂を陸前原ノ町 - 西塩竈駅間の工事に利用することも計画されていた。

同書下巻では山本が予想する仙台の将来についても語られており、十数年後には仙台は百万人都市に成長し、日本屈指の大都市の一つになるだろうと予想している。また、山本は同巻にて仙台 - 東七番丁駅間の複線化への強い意気込みも見せているほか、「先進鉄道会社の起点には、何れも其の社が非常な力を傾注して、大なる建築設備をして居り、以て起点本来の目的を夫々達成して居ります。」と述べていて、仙台駅の改良にも前向きな姿勢を見せている。同巻によれば、具体的には起点である仙台駅に食料品売り場、食堂、ホテルといったものが入る高層の複合型商業施設を建てるつもりだったようである。(図1)

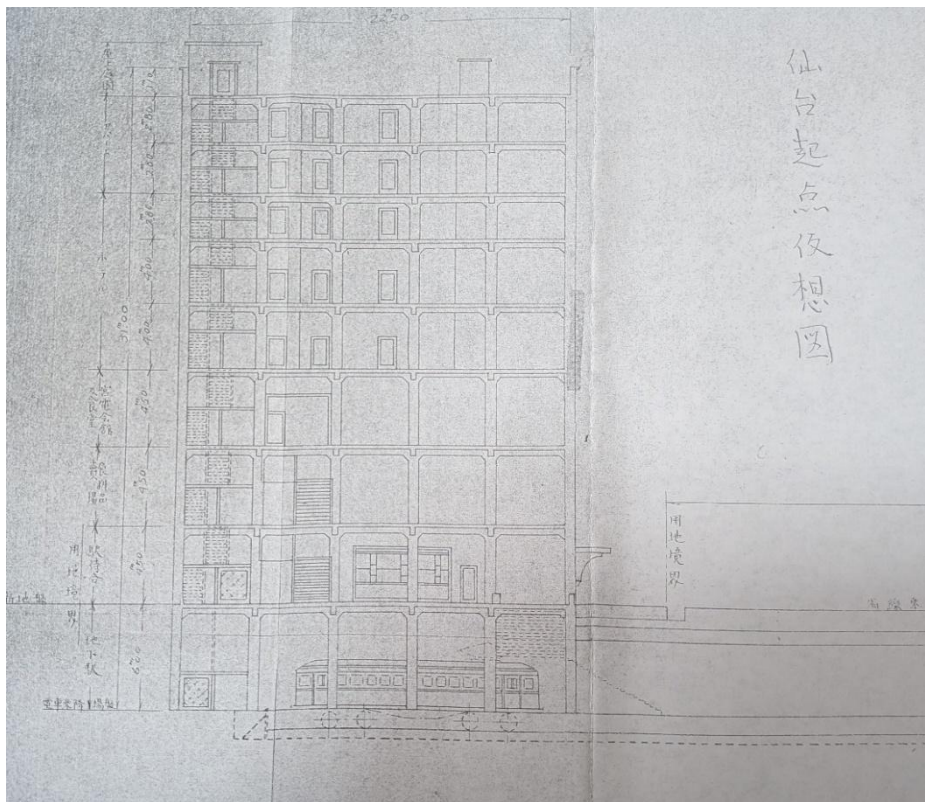


図1 仙台起点仮想図(『宮電の三世観』より抜粋)

参考文献

・webサイト

仙石線今昔物語 <https://www.smt.jp/library/teaching/archives/d12014.html> (閲覧 2025年7月7日)

・書籍

大学祭あおば 2012 (東北大学鉄道研究会)

鉄道ピクトリアル 1987、vol. 37、No. 3、通巻 No. 477 (電気車研究会)

宮電の三世観 1943 (山本豊次)

宮電の歴史 1976 (宮城電気鉄道株式会社社史刊行会)

石巻の歴史 第五巻 産業・交通編 (石巻市史編さん委員会)

松島町史 通史編 2 (松島町史編纂委員会)

仙台市史 近現代 1 交通建設 (仙台市)

仙台のまちと近代交通 (仙台市市民文化事業団、仙台市歴史民俗資料館)

仙石線国鉄時代の沿革

(C5 工) くりごはん

表1 路線としての歴史年表

年	月	内容
昭和24(1949)年	6月	公共企業体日本国有鉄道が発足。
昭和25(1950)年	8月	仙台鉄道局が仙台鉄道管理局に改められる。
昭和27(1952)年	9月	仙台 - 仙台東口駅間の地下線が廃止。 仙石線仙台駅が東口に移動。仙台駅東口が開設。
昭和31(1956)年	10月	仙石線管理所がおかれる。
昭和43(1968)年	3月	陸前原ノ町 - 多賀城駅間複線化工事が完了。
昭和44(1969)年	9月	多賀城 - 西塩釜駅間複線化工事が完了。
	10月	仙台 - 石巻駅間に特別快速2往復設定。
昭和46(1971)年	4月	仙石線管理所が廃止される。
昭和50(1975)年		新型電車103系が投入される。
昭和56(1981)年	4月	中野栄駅開業。
	11月	西塩釜 - 東塩釜駅間の高架複線化工事が完了。
昭和58(1983)年	10月	仙台 - 石巻駅間ノンストップの特別快速設定。
昭和60(1985)年	10月	仙石線地下化工事の起工式が挙行される。

昭和27(1952)年、国体会場の宮城野原総合運動場へのアクセス強化のため、仙台駅東口が開設された。仙台駅構内地下にあった仙石線仙台駅を東へ約200メートル移動し地上化して、それまでの地下線路は西口・東口の連絡通路に転用された。これにより、地上化された仙台駅との距離が近くなった仙台駅東口駅は廃止された。

仙石線では戦時中は軍事輸送が行われていたが、戦後貨客の減少が著しく、営業成績不良線区であった。昭和31(1956)年、赤字路線再建のための新たな試みとして、仙石線管理所が置かれた。これは仙石線の一つの経営単位とし、所長に広範な権限を与えて合理化の徹底を図るものであった。貨物営業を縮小し、人員を削減したほか、旅客列車の運転間隔を30分から15分に短縮するなどの改善を行った。また、旅行会の結成や季節割引、季節臨時列車の設定などを行った。その結果、昭和31(1956)年に165であった営業係数は昭和35(1960)年度に111まで改善された。経営改善に一定の成果があったと評価され、管理所制度が各支線で採用されることとなった。仙石線管理所は経営改善の役割を完了したため昭和

46(1971)年に廃止され、仙石線は仙台鉄道管理局の直轄線に戻った。

昭和43(1968)年より複線化が推し進められ、昭和44(1969)年9月に仙台 - 西塩釜駅間の複線化が完成した。これにより、同年10月、仙台 - 石巻駅間に特別快速が2往復設定された。

昭和50(1975)年の新型電車103系の投入を契機として、仙石線の全面禁煙化が行われた。

昭和56(1981)年4月、沿線の宅地化の進行により、陸前高砂 - 多賀城間に中野栄駅が設置された。同年11月、西塩釜 - 東塩釜駅間の高架複線化工事が完了し、西塩釜 - 陸前浜田駅間のルートが変更され、西塩釜・本塩釜・東塩釜・陸前浜田の各駅の位置が移動した。

昭和58(1983)年10月、仙石線ダイヤが平日と休日の2本立てとなるとともに、仙台 - 石巻駅間ノンストップの特別快速1往復が設定された。これは仙石線が平日は通勤通学、休日は仙台での買い物などのために利用される傾向が強まったためであった。

参考文献

・書籍

仙台市史 通史編 8 現代Ⅰ 平成 23(2011)年 仙台市史編さん委員会
仙台市発行 pp. 217, 222

仙台市史 通史編 9 現代Ⅱ 平成 25(2013)年 仙台市史編さん委員会
仙台市発行 pp. 242 - 243, 250 - 251

石巻の歴史 第五巻 産業・交通編 平成 8(1996)年 石巻市史編さん委員会
石巻市発行
pp. 826 - 828

国鉄時代のダイヤ

(C5 法) 雪風音空

仙石線のダイヤは快速列車や特別快速列車の存在に対して、東北本線のように待避設備が潤沢にあるわけではなく、数少ない設備も折り返し用や単線区間での列車交換用となっているため、先発先着のダイヤとする必要があった。結果として、当時は政令指定都市移行前とはいえ東北地方最大の都市である仙台市の通勤路線として、103系や72系といった通勤型の車両が導入されていたにもかかわらず、複線区間内の東塩釜までの列車であってもその間隔は不均一であった。

そもそも仙石線における快速列車は、時刻表で確認できた限りでは、遅くとも昭和42(1967)年10月のダイヤ改正の時点で設定があった。しかし、国鉄時代においては仙石線の快速列車の列車愛称名である「うみかぜ」という名称は存在せず、名無しの快速となっていた。また、現在における仙石線内における快速列車の停車駅は石巻あゆみ野駅への停車の有無を除いて快速列車、特別快速列車内で統一されているが、国鉄時代は列車やダイヤ改正ごとに停車駅が変化していった。

実際、昭和47(1972)年での快速列車の停車駅は、仙台、陸前原ノ町、多賀城、西塩釜、本塩釜、東塩釜、松島海岸、高城町、野蒜、陸前小野、矢本、陸前山下、石巻であるが、一部の快速列車が西塩釜、東塩釜、陸前小野、陸前山下を通過していた。その後の昭和58(1983)年10月時点で下馬、陸前赤井が停車駅に加わり、先述の各駅に停車する形に停車駅が統一されるようになり、快速列車の停車駅は分かりやすくなった。

その一方で特別快速列車は昭和55(1980)年の時点で設定が消失したのちに昭和58(1983)年に設定が復活した。昭和47(1972)年時点での特別快速列車の停車駅は、仙台、本塩釜、松島海岸、矢本、石巻で、一部の列車が矢本を通過していた。その後の昭和58(1983)年の再設定の際に、野蒜が停車駅に加わり、矢本通過が平日では無くなる一方で、休日に限り仙台 - 石巻駅間無停車の列車が設定されるようになり、特別快速列車では停車駅のパターンが複数あるままとされている。これは国鉄分割民営化前最後の改正となる昭和61(1986)年11月改正でもそのままであり、東塩釜を特別快速列車がすべて通過すること以外に変更はなかった。

これらを踏まえたうえで実際のダイヤを見ると、昭和58(1983)年改正ダイヤにおいて冒頭に述べた不均衡ダイヤを確認できる。例えば、特別快速3921M列車に着目すると、平日ダイヤにおいて本列車周辺の本塩釜へ行く列車の仙台駅発車時刻は、845Mが8:33、847Mが8:52、3921Mが9:15、941Mが9:19、923Mが9:39と、19分-23分-4分-20分となっている。なお、間の陸前原ノ町行きの発車時刻は8:43と9:07である。同じ時間の土休日ダイヤでは列車番号変わらず8:33、8:54、9:15、9:21、9:35と、21分-21分-6分-14分と間の8:43、9:10に陸前原ノ町行きの列車が存在することを踏まえても列車間隔の平準化への努力が確認できる。

列車番号		841M	843M	871M	821M	845M	873M	847M	971M	3921M	941M	923M	1041M
運用番号		12	1	7	13	9	6	2	10	14	12	1	9
列車種別		普通	普通	普通	普通	普通	普通	普通	普通	特快	普通	普通	普通
列車名													
あおば通	発	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
仙台	発	800	814	820	825	833	843	852	907	915	919	935	1000
榴ヶ岡	発	803	817	823	828	836	846	855	910	↓	922	938	1003
宮城野原	発	805	819	825	830	838	848	857	912	↓	924	940	1005
陸前原ノ町	着	806	820	826	831	839	849	858	913	↓	925	941	1006
苦竹	発	807	821	..	832	840	..	859	..	↓	926	942	1007
小鶴新田	発	809	823	..	834	842	..	901	..	↓	928	944	1009
宮城野(信)	着	↓	↓	..	↓	↓	..	↓	..	↓	↓	↓	↓
福田町	発	↓	↓	..	↓	↓	..	↓	..	↓	↓	↓	↓
陸前高砂	発	813	827	..	838	846	..	905	..	↓	932	948	1013
中野栄	発	815	829	..	840	848	..	907	..	↓	934	950	1015
多賀城	発	818	832	..	843	851	..	910	..	↓	937	953	1018
下馬	着	820	834	..	845	853	..	912	..	↓	939	955	1020
西塩釜	発	821	835	..	846	854	..	913	..	↓	940	956	1021
本塩釜	発	824	838	..	849	857	..	916	..	↓	943	959	1024
東塩釜	発	826	840	..	851	859	..	918	..	↓	945	1001	1026
陸前浜田	発	828	842	..	853	901	..	920	..	931	947	1003	1028
松島海岸	着	830	844	..	855	903	..	922	..	↓	949	1005	1030
松島海岸	発	..	..	..	856	..	..	..	..	↓	..	1006	..
松島海岸	発	..	..	..	900	..	..	..	..	↓	..	1010	..
松島海岸	着	..	..	..	903	..	..	..	..	938	..	1013	..

図1 昭和53(1983)年10月改正ダイヤ(平日下り・抜粋)¹

その一方で上りでは、朝の快速3724M列車に着目する。東塩釜での本列車周辺の仙台行き発車時刻は、732Mが8:00、722Mが8:05、842Mが8:22、3724Mが8:31、844Mが8:40、846Mが8:58で5分-17分-9分-9分-18分となっており、朝ラッシュの終わりごろということを踏まえると相当な列車間隔と考えられる。しかし仙台駅着時刻では順番は変わらず、陸前原ノ町発の列車が間に入ることもなく8:31、8:36、8:53、8:57、9:11、9:29と5分-17分-4分-15分-18分という列車間隔になっている。ここでの列車間隔の変化は快速列車と普通列車での所要時間差に起因するが、ここで先述の下り列車の時刻、仙台駅の仙石線ホームは1面2線であることを踏まえて改めて見ると、この不均衡ダイヤは先発先着のダイヤとなるほどの退

¹ 昭和 53(1983)年当時小鶴新田駅は未開業であった。

避設備数の少なさの他に、仙台駅のキャパシティの小ささに由来することが読み取れる。

列車番号	746M	748M	712M	750M	732M	722M	842M	3724M	844M	846M	812M	942M	824M
運用番号	7	13	14	9	6	2	10	14	12	1	5	9	5
列車種別	普通	普通	普通	普通	普通	普通	普通	快速	普通	普通	普通	普通	普通
列車名													
高城町	着	..	..	..	..	749	..	815	..	..	..	..	909
	発	..	..	..	745	753	..	820	..	..	..	..	910
終着駅時刻													
松島海岸	発	..	..	..	748	757	..	824	..	..	..	..	914
陸前浜田	発	..	..	..	752	801	..	↓	..	..	..	..	918
東塩釜	発	737	748	..	753	800	805	822	831	840	858	..	912
本塩釜	発	739	750	..	755	802	808	824	835	842	900	..	914
西塩釜	発	741	752	..	757	804	810	826	836	844	902	..	916
下馬	発	743	755	..	800	806	812	829	839	847	905	..	919
多賀城	発	746	758	..	803	809	815	832	842	850	908	..	922
中野栄	発	750	801	..	806	813	818	835	↓	853	911	..	925
陸前高砂	発	752	804	..	809	815	821	838	↓	856	914	..	928
福田町	発	754	806	..	811	817	823	840	↓	858	916	..	930
宮城野(信)	発	↓	↓	..	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	..	↓
小鶴新田	発	↓	↓	..	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	..	↓
苫竹	発	759	810	..	815	822	827	844	↓	902	920	..	934
陸前原ノ町	発	801	812	..	817	824	829	846	852	904	922	..	936
宮城野原	発	803	814	..	819	826	831	848	↓	906	924	..	938
榴ヶ岡	発	805	816	..	821	828	833	850	↓	908	926	..	940
仙台	着	808	819	..	824	831	836	853	857	911	929	..	943
あおば通	着	=====	=====	..	=====	=====	=====	=====	=====	=====	=====	..	=====

図2 昭和53(1983)年10月改正ダイヤ(平日上り・抜粋)

一方で、同じく昭和58(1983)年では快速相当の普通列車も存在しており、それが東塩釜5:26発の普通521M列車である。この列車は東塩釜からの下り初発列車となっているが、途中停車駅がほかの快速列車と一致する点および仙石線下りにおいて唯一の東塩釜始発という点で特殊である。そのため、快速通過駅(陸前浜田、手樽、陸前富山、陸前大塚、東名、鹿妻、蛇田)の下り初発列車は快速停車駅と比較したときに約35分遅くなる。なお、「快速」という表記が他の快速列車には存在するが、この521M列車には当該の表記が存在しないため普通列車として扱うこととなる。このような通過駅のある普通列車というのは、現在の仙台近郊では仙山線で奥新川、面白山高原通過列車として見ることができる。

石巻	発	526
陸前浜田	発	↓
松島海岸	着	532
	発	532
始発駅 時刻		
高城町	着	535
	発	536
手樽	発	↓
陸前富山	発	↓
陸前大塚	発	↓
東名	発	↓
野蒜	発	548
陸前小野	発	552
鹿妻	発	↓
矢本	発	556
東矢本	発	↓
陸前赤井	発	600
石巻あゆみ野	発	↓
蛇田	発	↓
陸前山下	発	605
石巻	着	607

図3 521M時刻表²

同年のダイヤにおいて、仙台駅を発着しない列車は一部平日限定で先述の521Mの他に3本存在し、それが矢本7:26発の普通711M列車、711Mの折り返し元の石巻7:00発の普通712M列車と同8:12発の陸前山下行き普通812M列車である。この列車は石巻周辺の朝ラッシュ時の区間列車で、沿線の宮城県石巻工業高等学校や宮城県東松島高等学校といった高等学校への生徒の輸送や、航空自衛隊松島基地関連施設への輸送が目的にあると推定される。

² 昭和53(1983)年当時は東矢本駅、石巻あゆみ野駅は未開業であった。

			石巻	発	700
鹿妻	発	..	陸前山下	着	702
矢本	発	726	蛇田	発	702
東矢本	発	↓	石巻あゆみ野	発	704
陸前赤井	発	729	陸前赤井	発	↓
石巻あゆみ野	発	↓	東矢本	発	708
蛇田	発	733	矢本	着	↓
陸前山下	発	735		発	712
石巻	着	738			..
			石巻	発	812
			陸前山下	着	814
				発	..

図4 711M(左上), 712M(右上), 812M(下)の時刻表

このほか、現在と比較すると列車の始発駅となる駅にも変化が見られる。現在では仙台側からあおば通、小鶴新田、多賀城、東塩釜、松島海岸、高城町、石巻となるが、当時は仙台、陸前原ノ町³、東塩釜、高城町、(下りのみ)矢本、石巻となっており、現在よりも輸送体系が大きく区分されていた。

参考文献

時刻表(日本交通公社)1968年3月
 時刻表(日本交通公社)1968年10月
 時刻表(日本交通公社)1972年3月
 時刻表(日本交通公社)1980年10月
 時刻表(日本交通公社)1984年2月
 時刻表(日本交通公社)1986年11月

³ 当時の陸前原ノ町駅には陸前原ノ町電車区が設置されていたため、そこへの入出庫のためのものである。

国鉄民営化後の仙石線

(C5 理) 黒鉄

(1) 国鉄民営化後の仙石線

昭和62(1987)年、国鉄が民営化された。仙石線はJR東日本とJR貨物に引き継がれた。同年、105系電車が投入された。昭和63(1988)年には仙台 - 石巻駅間の快速、特別快速列車に「うみかぜ」の愛称がついた。

平成2(1990)年には、仙石線の駅と石巻線の駅に分かれていた石巻駅が統合し、新駅舎が開業する。平成3(1991)年には、仙台 - 苦竹駅間の地下化工事に伴い、陸前原ノ町電車区を移転し宮城野電車区が開設された。

(2) 仙台 - 苦竹駅間の地下化

昭和60(1985)年に起工した「JR仙石線連続立体交差事業」によって、平成12(2000)年、仙台 - 苦竹駅間が地下化し、あおば通 - 仙台駅間が延伸開業した。

当時、仙台駅東側地区は問題を抱えていた。戦災復興事業によって発展した仙台駅西側地区に対し、仙台駅東側地区は「駅裏」と呼ばれ、整備が遅れていたのである。この問題の解決への取り組みの一つとして本事業は進められた。

本事業によって、曲がりくねっていた線形が直線的に改善され、仙台駅、榴ヶ岡駅、宮城野原駅、陸前原ノ町駅が地下化し、新たにあおば通駅が開業した。特に、あおば通駅の開業により、仙台市地下鉄との接続や仙台駅西側地区へのアクセスが向上した。また、線路の地下化に伴い、14ヶ所の踏切がなくなった。特に陸前原ノ町 - 苦竹駅間の太田見踏切では、1kmを超えていた渋滞が250mに減少するなど、大きな改善が見られた。



図1 旧仙石線と現在の仙石線(地理院地図を加工し作成)

(3) 2000年代の仙石線

平成14(2002)年には205系電車が投入され、翌平成15(2003)年には「マンガッタンライナー」の運転が始まった。平成16(2004)年の小鶴新田駅開業を挟み、同年に103系電車の運用は一旦終了した。更に同年、「うみかぜ」の愛称が廃止された。

平成18(2006)年、仙石線多賀城地区連続立体交差事業に伴い、中野栄 - 下馬駅間の高架化工事が開始する。高架化工事によって折り返し駅が変わったために、平成19(2007)年にはラッシュ時のみ103系が運用を再開するも、平成21(2009)年には103系の定期運用は終了する。同年、中野栄 - 下馬駅間の上り線が高架化する。

表1 国鉄民営化から東日本大震災までの出来事

年	月/日	内容
昭和62(1987)年	4/1	国鉄民営化。仙石線はJR東日本とJR貨物に継承。
	4/5	105系電車投入。
昭和63(1988)年	3/13	仙台 - 石巻駅間の快速、特別快速に「うみかぜ」の愛称がつく。
平成2(1990)年	7/21	石巻駅統合。
平成3(1991)年	3/15	陸前原ノ町電車区が移転し宮城野電車区が開設。
平成10(1998)年	3/13	105系電車の運用が終了。
平成12(2000)年	3/11	あおば通 - 仙台駅間開業。 仙台 - 苦竹駅間地下化。 土・祝日の特別快速が廃止。
	6/25	野蒜 - 陸前小野駅間の鳴瀬川橋梁架け替えが完了。
平成14(2002)年	11/5	205系電車投入。
平成15(2003)年	3/22	「マンガッタンライナー」運転開始。
平成16(2004)年	3/13	小鶴新田駅開業。
平成16(2004)年	7/14	103系電車の運用が一旦終了。
	10/16	快速「うみかぜ」の愛称が廃止。
平成18(2006)年	5/11	中野栄 - 下馬駅間の高架化工事に着手。
平成19(2007)年	3/19	ラッシュ時のみ103系電車の運用が再開。
平成21(2009)年	10/21	103系電車の定期運用が終了。
	11/29	中野栄 - 下馬駅間の上り線が高架化。

参考文献

・書籍

鉄道ピクトリアル 1991、Vol. 41、No. 6、通巻No. 544(電気車研究会)

鉄道ピクトリアル 1998、Vol. 48、No. 8、通巻No. 657(電気車研究会)

鉄道ピクトリアル 2000、Vol. 50、No. 2、通巻No. 686(電気車研究会)

鉄道ピクトリアル 2010、Vol. 60、No. 2、通巻No. 830(電気車研究会)

鉄道ピクトリアル 2016、Vol. 66、No. 9、通巻No. 921(電気車研究会)

鉄道ピクトリアル 2018、Vol. 68、No. 1、通巻No. 941(電気車研究会)

都市と交通 No. 51(日本交通計画協会)

河北新報 平成18(2006)年5月12日

河北新報 平成18(2006)年5月22日

河北新報 平成21(2009)年11月21日

・webサイト

東北地方整備局 https://www.thr.mlit.go.jp/bumon/b00097/k00360/h13jhyouka/1703hpsiryou/pdf/siryou17_3_9.pdf(閲覧 2025/8/17)

東北地方整備局 http://www.thr.mlit.go.jp/bumon/b06111/kenseibup/machidukuri_jireisyu/pdf/04_tagajou.pdf(閲覧 2025/8/18)

国土交通省 <https://www.mlit.go.jp/road/koka4/4/4-91.html>(閲覧 2025/8/21)

仙台市 https://www.city.sendai.jp/miyagino-katsudo/miyaginoku/mac hizukuri/sensekisenfumikiriato/h30_fumikiriatoheiban.html(閲覧 2025/9/1)

国土地理院 <https://maps.gsi.go.jp/>(閲覧 2025/9/1)

本文中で使用している地図は、国土地理院で提供される地図データを一部改変したものである。

東日本大震災後の仙石線

(C5 理) キューズ

(1) 東日本大震災発生からこれまでの出来事

平成23(2011)年3月11日14時46分に三陸沖を震源とするマグニチュード9.0の東北地方太平洋沖地震が発生した。宮城県内では大部分で震度6弱以上の揺れを観測した。この地震は東北地方をはじめとして広範囲に影響を与えた。太平洋沿岸部では10mほどもの巨大津波が押し寄せ、甚大な被害をもたらした。また、この地震によって発生した災害は、東日本大震災と呼ばれている。

地震発生当時、仙石線では仙台 - 石巻駅間で11本の列車が運行しており、駅構内に6本、駅間に5本の列車が停車した。走行中の列車に脱線はなく、地震発生時に乗車中の客に怪我などはなかった。一方、設備面での被害はどのようなであったか。東北の鉄道震災復興誌編集委員会編の「よみがえれ！みちのく鉄道」には以下の記述がある。

軌道では平成23年3月11日の本震(津波)による線路流失が延長3km強、軌道変位および道床碎石流出などの軌道変状は312ヶ所の被害があった。土木構造物では同年3月11日の本震(津波)によるホーム変状19ヶ所、盛土・切取等土工設備の変状24ヶ所、橋りょう・高架橋の損傷12ヶ所、乗換跨線橋等損傷5ヶ所の被害があった。電気設備では、同年3月11日の本震津波被害を受けた東塩釜 - 石巻駅間を除いた区間では、電化柱の折損・傾斜・ひび割れ114ヶ所、架線の断線2ヶ所、信号・通信設備の故障18区間の被害があった。駅舎設備では、平成23年3月11日の本震による駅舎の損傷が14ヶ所の被害があった。

4月7日23時32分に宮城県沖で最大震度6強、マグニチュード7.2の余震が発生した。これにより、再度全区間で運転見合わせとなった。その後、4月15日にあおば通 - 小鶴新田駅間、4月19日に小鶴新田 - 東塩釜駅間、5月28日に東塩釜 - 高城町駅間、7月16日には矢本 - 石巻駅間でそれぞれ運転が再開された。ただし、変電設備が復旧していないため陸羽東線と陸羽西線で使用されている気動車での運転となり、冠水した陸前赤井駅、陸前山下駅は仮駅舎での対応となった。そして、平成24(2012)年3月17日に陸前小野 - 矢本駅間の運転が再開され、本線で残る不通区間は高城町 - 陸前小野駅間となった。陸前小野 - 矢本駅間でも気動車での運転となった。一方、平成23(2011)年10月10日には列車制御システム

「ATACS」の使用を開始した。また、平成24(2012)年4月8日には、中野栄 - 下馬駅間の下り線が高架化され、10月9日には、貨物支線の陸前山下 - 石巻港駅間での運転を再開した。平成25(2013)年11月17日には、多賀城駅の新駅舎の利用が開始された。高架化工事や新駅舎建設は、平成16(2004)年度から始まった、仙石線多賀城地区連続立体交差事業の一環である。

JR東日本仙台支社は平成24(2012)年1月26日に、高城町 - 矢本駅間で不通となっている仙石線について、平成27(2015)年中の全線開通を目指すことを発表していた。このうち、陸前小野 - 矢本駅間は前述のように3月17日に運転再開した。残る高城町 - 陸前小野駅間について、高城町 - 陸前大塚駅間はルートを変更せず、護岸工事やかさ上げをして復旧を目指すこととなった。一方、陸前大塚 - 陸前小野駅間はルートが内陸部に移設されることが決まった。これに伴い、区間内の東名駅は内陸部に向かって約600m離れた標高22mの高台へ、野蒜駅は内陸部に向かって約500m離れた標高22mの高台へ移設されることになった。これに伴い、営業キロは震災前と比べて1.2km短縮された。平成27(2015)年3月14日のダイヤ改正から、営業キロ短縮にともなう新運賃が適応された。そして同年5月30日に、前述のルートで高城町 - 陸前小野駅間で運転再開した。

また、同じ日に仙石東北ラインが開通した。正式には、仙石線・東北本線接続線という。東北本線の塩釜 - 松島駅間および仙石線の松島海岸 - 高城町駅間において、両路線が接近する区間があり、ここに0.3kmの接続線が整備された。被災した仙石線沿線の復興支援の目的がある。交流の東北本線と直流の仙石線を結ぶ接続線のため非電化で整備され、仙台 - 石巻駅間の直通快速用車両として登場したHB-E210系が使用されるようになった。仙台 - 石巻駅間の所要時間は最短52分で、震災前より11分短縮された。また、仙石東北ラインは快速運転、仙石線経由の列車は普通と統一された。

表1 仙石線全線開通までの道のり

年	月/日	内容
平成23(2011)年	3/11	東北地方太平洋沖地震が発生し、全線で運転見合わせ。
	3/28	あおば通 - 小鶴新田駅間で運転再開。
	4/5	松島駅 - 石巻駅間で代行バスの運転開始。
	4/7	余震の影響により全線で再び運転見合わせ。
	4/15	あおば通 - 小鶴新田駅間で運転再開。
	4/19	小鶴新田 - 東塩釜駅間で運転再開。 代行バス区間を東塩釜 - 石巻駅間に拡大。
	5/28	東塩釜 - 高城町駅間で運転再開。 代行バス区間を松島海岸 - 石巻駅間に短縮。
	7/16	矢本 - 石巻駅間で運転再開。 代行バス区間を松島海岸 - 矢本駅間に短縮。
	10/10	あおば通 - 東塩釜駅間で「ATACS」の使用開始。
平成24(2012)年	3/17	陸前小野 - 矢本駅間で運転再開。

	4/8	中野栄 - 下馬駅間の下り線が高架化。
	10/9	貨物支線の陸前山下 - 石巻港駅間で運転再開。
平成25(2013)年	11/17	高架化に伴い建て替えられた多賀城駅の新駅舎が利用開始。
平成26(2014)年	12/14	移設区間の陸前大塚 - 陸前小野駅間にレール敷設。
平成27(2015)年	4/13	高城町 - 陸前小野駅間で試運転を開始。
	5/8	仙石東北ラインで使用されるハイブリッド車両HB-E210系が仙石線での試運転を開始。
	5/29	列車代行バス運行終了。
	5/30	高城町 - 陸前小野駅間で運転再開し、不通区間がなくなる。 仙石東北ライン開業。

平成28(2016)年3月26日、陸前赤井 - 蛇田駅間に新駅が設置された。名称は「石巻あゆみ野」である。石巻市が周辺に集団移転用の団地を整備するにあたって、住民生活の利便性を向上させるために新駅設置をJR東日本に働きかけたことによる。

令和7(2025)年3月23日には、平成15(2003)年から運行している「仙石線マンガッタンライナーⅠ」が運行終了した。

また、令和7(2025)年度冬頃から、仙石線で使用されている車両である205系が順次、E131系に置き換わることになっている。この置き換えが完了した後、仙石線のあおば通 - 石巻駅間でワンマン運転が実施される。

(2) 東日本大震災以降の仙石線の利用者数の変化

JR東日本が公表している、仙石線(あおば通 - 石巻駅間)における震災発生の前年度から10年間の平均通過人員は以下の通りである。なお、平成23(2011)年度は「参考値」である。グラフ内に示した割合は対前年度比である。

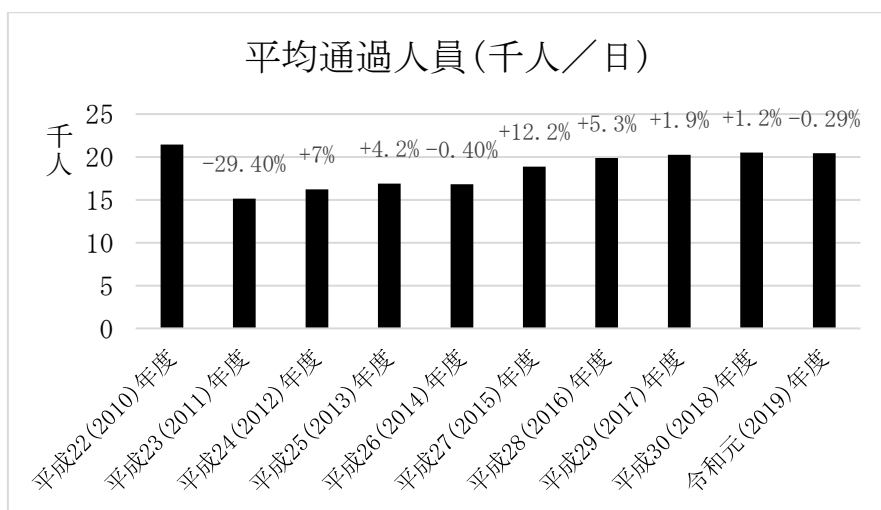


図2 仙石線の利用者数の推移

上のデータから、東日本大震災発生により大幅に利用者が減少したことが分かる。その後は徐々に利用者数が回復してきており、特に全線復旧した平成27(2015)年度は前年度からの増加割合が大きくなっている。令和元(2019)年度には利用者数は震災前の水準まで戻ってきている。

参考文献

・書籍

JTB時刻表 2015年6月(JTBパブリッシング)

鉄道ピクトリアル 2015、通巻No. 907(電気車研究会)

鉄道・バス 河北新報 平成23(2011)年4月4日

あおば通 - 小鶴新田 再開 河北新報 平成23(2011)年4月15日

東塩釜 - 高城町 再開 河北新報 平成23(2011)年5月28日

矢本 - 石巻間 再開 河北新報 平成23(2011)年7月17日

多賀城駅舎お披露目 河北新報 平成25(2013)年11月18日

仙石線「蛇田新駅」設置へ 河北新報 平成25(2013)年11月22日

東北沿岸に動脈再生 河北新報 平成27(2015)年2月28日

高台移設に汗 万感の日 河北新報 平成27(2015)年5月31日

保存版 東日本大震災「復興」時刻表 越前勤(講談社)

仙石線物語 佐藤芳男(佐藤芳男)

・webサイト

JR東日本

https://www.jreast.co.jp/press/2020/sendai/20210325_s01.pdf (閲覧 2025/8/18)

国土交通省

<https://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/content/000175092.pdf> (閲覧 2025/8/18)

国土交通省

<https://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/content/000340995.pdf> (閲覧
2025/8/18)

内閣府 ホームページ

https://www.bousai.go.jp/kohou/kouhoubousai/h23/63/special_01.html
1 (閲覧 2025/8/18)

宮城県 ホームページ

<https://www.pref.miyagi.jp/soshiki/tosikei/kannryousikitenn.html> (閲覧
2025/08/18)

宮城県 <https://www.pref.miyagi.jp/documents/9069/638691.pdf> (閲覧
2025/8/18)

2. 仙石線の車両



雪の中を走る205系 (撮影: らくパ)

この章では仙石線の車両である205系3100番台、HB-E210系、E131系800番台について紹介する。

205系3100番台

(C5 工) セロ115
(C5 工) 犬川の妖精



車両データ

運用者	東日本旅客鉄道株式会社
登場年	平成14年(2002)年
最高運転速度	100km/h
編成	4両編成(2M2T)
編成定員	601名(ロングシート車)、585名(2WAYシート設置編成、ロングシート時)、577名(2WAYシート設置編成、クロスシート時)

製造時の車両データ

205系3100番台は、かつて別の線区で使用されていた車両を改造したものである。以下に製造時の車両データを示す。

表1 車両データ(製造時)

		サハ205	モハ205	モハ204
主要寸法	(最大)長×幅×高	19500×2800×3670mm		
	パンタ折りたたみ高さ	—	4140mm	—
	台車中心間距離	13800mm		
	床面高さ	1180mm		

定員 ()内座席数		144人 (54)		
予定重量		24.5t	34.9t	36.2t
電動車1組の 1時間定格	出力	—	960kW	
	速度	—	39km/h	
	引張力	—	8870kg	
最高運転速度		100km/h		
台車		TR235	DT50	
歯数比		—	14:85=1:6.07	
主要機器	パンタグラフ	—	PS21	—
	主制御器	—	CS57	—
	励磁装置	—	HS52	—
	主抵抗器	—	MR159	—
	主電動機	—	MT61	
	電動発電機	—	—	DM106
	電動空気圧縮機	—	—	MH3075-C2000M
冷房装置		AU75G		
制御方式		直並列組合せ抵抗制御、界磁添加励磁制御、回生ブレーキ		
ブレーキ方式		回生ブレーキ併用電気指令空気ブレーキ、直通予備ブレーキ		

車体

車体の基本寸法は103系、201系などの通勤形電車を基本としている。構体は、枕梁、車端中梁、重量物用の横梁に普通鋼を用いたほかはすべて軽量ステンレス製である。先頭車両は中間車両であったサハ205形を先頭車化改造したものである。構体妻部に強化フレームを取り付け、全長を215mm延長して前面にFRP製の覆いを設置した。前面ガラスには大型1枚ガラスを設置し、貫通扉は設けなかった。

界磁添加励磁制御方式

205系は、コストパフォーマンスの向上を目的として界磁添加励磁制御を採用した。界磁制御の特長は、回路を切り替えずに界磁電流を増すだけで回生ブレーキが作用すること、弱界磁領域(力行時)で連続的な制御が可能なることにより、回路の接点数を大幅に少なくすることができ、保守の省力化、信頼性の向上が図れ、主制御器や主抵抗器を小型化できる点である。界磁制御方式には、主電動機として直巻電動機を用いる添加励磁制御、複巻電動機を用いる位相制御、界磁チョップ制御があり、いずれも力行制御を抵抗制御と弱界磁制御により行うものである。位相制御、界磁チョップ制御には構造が複雑化、大型化するなどの欠点がある。対して、添加励磁制御では弱界磁制御で抵抗制御に使用することと同じ直巻電動機を使用するため、過渡的な安定性が良く、性能、信頼性、保守性、コスト面で有利だと考えられている。

台車

通勤・近郊電車の台車の軽量化、製造コストや保守コストの低減を目的として試作された軽量ボルスタレス台車TR911を基本とした電動台車DT50、付随台車TR235を採用している。車体支持方式は空気ばねを用いたボルスタレス方式である。車輪は波打ち車輪で軽量化を図った。ブレー

キは回生ブレーキ併用電気指令式空気ブレーキを採用しており、電動車は路面片押し式、付随車は路面ブレーキ併用のディスクブレーキで、ディスクは重量削減のため1軸1枚としている。寒冷地対策として3100番台には耐雪ブレーキが新設された。台車全体として、リンク機構や摺動摩耗部分をなくし、構造を簡略化して部品点数を減らすことで製造価格の低減と保守の省力化、保守コストの低減を図った。仙石線では工場への回送時に機関車牽引されるため、3100番台には回送コックと配管が先頭台車枠に設置されている。

電気機器

主電動機は103系で使用している大トルク形のMT55と、中長距離電車のMT54を合して統設計されたMT61を搭載しており、引張力を大きくするとともに、回転数の向上と弱界磁領域の拡大により高速性能の向上を図った。主抵抗器はブレーキで使用しないため小型軽量化され、自然通風式とすることで保守の省力化も図った。断流器は常時開閉に多頻度形高速度遮断器を使用することにより、単位スイッチ、減流抵抗器をそれぞれ1個省略するとともに、低床形を採用することにより全体として小型軽量化を図った。

ATACS

205系3100番台にはATACS(Advanced Train Administration and Communication System)が搭載されている。ATACSとは、列車に搭載された装置で自列車の位置を検知し、無線を使って列車の間隔制御を行うものである。メリットとして、車内信号方式となるので、地上の信号機や列車検知装置が不要となる点、無線の指示に従って減速、停止制御を行うため、車上装置が速度パターンを演算し、それに従って減速するため速度超過を防げる点、列車位置や速度に基づいた踏切制御が可能となる点が挙げられる。

205系の歴史

103系を置き換えるため、平成14(2002)年から平成16(2004)年にかけて205系3100番台 4両編成18本が投入された。また、平成21(2009)年には南武線用だった編成を改造し、4両編成1本が投入されている。

M1編成からM19編成まで順に旧車番と新車番、改造前の運用線区を表に示すと、以下の表2～表20ようになる。各編成の特徴についても表の下部に示した。なお、1号車があおば通方、4号車が石巻方である。

表2 M1編成

M1	旧車番	新車番	旧運用線区
1号車	サハ205-34	クハ204-3101	山手
2号車	モハ204-53	モハ204-3101	山手

3号車	モハ205-53	モハ205-3101	山手
4号車	サハ205-160	クハ205-3101	埼京

表3 M2編成

M2	旧車番	新車番	旧運用線区
1号車	サハ205-38	クハ204-3102	山手
2号車	モハ204-56	モハ204-3102	山手
3号車	モハ205-56	モハ205-3102	山手
4号車	サハ205-33	クハ205-3102	山手

※マンガッタンライナーⅡ。

表4 M3編成

M3	旧車番	新車番	旧運用線区
1号車	サハ205-36	クハ204-3103	山手
2号車	モハ204-59	モハ204-3103	山手
3号車	モハ205-59	モハ205-3103	山手
4号車	サハ205-35	クハ205-3103	山手

表5 M4編成

M4	旧車番	新車番	旧運用線区
1号車	サハ205-42	クハ204-3104	山手
2号車	モハ204-62	モハ204-3104	山手
3号車	モハ205-62	モハ205-3104	山手
4号車	サハ205-37	クハ205-3104	山手

令和6(2024)年にM4編成は廃車された。

表6 M5編成

M5	旧車番	新車番	旧運用線区
1号車	サハ205-40	クハ204-3105	山手
2号車	モハ204-65	モハ204-3105	山手
3号車	モハ205-65	モハ205-3105	山手
4号車	サハ205-39	クハ205-3105	山手

表7 M6編成

M6	旧車番	新車番	旧運用線区
1号車	サハ205-46	クハ204-3106	山手
2号車	モハ204-68	モハ204-3106	山手
3号車	モハ205-68	モハ205-3106	山手
4号車	サハ205-41	クハ205-3106	山手

表8 M7編成

M7	旧車番	新車番	旧運用線区
1号車	サハ205-44	クハ204-3107	山手
2号車	モハ204-71	モハ204-3107	山手
3号車	モハ205-71	モハ205-3107	山手
4号車	サハ205-43	クハ205-3107	山手

平成23(2011)年の東日本大震災により、M7編成は石巻駅構内で冠水被災し、平成24(2012)年に総合車両製作所横浜事業所(神奈川県横浜市)に輸送されたが、平成26(2014)年に北館林(群馬県館林市)に運び込まれ、廃車解体された。

表9 M8編成

M8	旧車番	新車番	旧運用線区
1号車	サハ205-50	クハ204-3108	山手
2号車	モハ204-74	モハ204-3108	山手
3号車	モハ205-74	モハ205-3108	山手
4号車	サハ205-49	クハ205-3108	山手

※マンガッタンライナーⅠ。
令和7(2025)年にM8編成は廃車された。

表10 M9編成

M9	旧車番	新車番	旧運用線区
1号車	サハ205-165	クハ204-3109	埼京
2号車	モハ204-77	モハ204-3109	山手
3号車	モハ205-77	モハ205-3109	山手
4号車	サハ205-164	クハ205-3109	埼京

平成23(2011)年の東日本大震災により、M9編成は野蒜駅付近で被災し、その場で廃車解体された。

表11 M10編成

M10	旧車番	新車番	旧運用線区
1号車	サハ205-54	クハ204-3110	山手
2号車	モハ204-80	モハ204-3110	山手
3号車	モハ205-80	モハ205-3110	山手
4号車	サハ205-53	クハ205-3110	山手

表12 M11編成

M11	旧車番	新車番	旧運用線区
1号車	サハ205-201	クハ204-3111	埼京
2号車	モハ204-83	モハ204-3111	山手
3号車	モハ205-83	モハ205-3111	山手
4号車	サハ205-200	クハ205-3111	埼京

表13 M12編成

M12	旧車番	新車番	旧運用線区
1号車	サハ205-163	クハ204-3112	中央総武各停→ 埼京
2号車	モハ204-86	モハ204-3112	山手
3号車	モハ205-86	モハ205-3112	山手
4号車	サハ205-162	クハ205-3112	中央総武各停→ 埼京

サハ205-162とサハ205-163は、昭和63(1988)年に発生した東中野駅列車追突事故の補充車として投入された後、埼京線用に川越電車区に転属されたという経歴を持つ。

モハ205-3112に霜取り用のパンタグラフを搭載している。

表14 M13編成

M13	旧車番	新車番	旧運用線区
1号車	サハ205-52	クハ204-3113	山手
2号車	モハ204-89	モハ204-3113	山手
3号車	モハ205-89	モハ205-3113	山手
4号車	サハ205-51	クハ205-3113	山手

表15 M14編成

M14	旧車番	新車番	旧運用線区
-----	-----	-----	-------

1号車	サハ205-58	クハ204-3114	山手
2号車	モハ204-92	モハ204-3114	山手
3号車	モハ205-92	モハ205-3114	山手
4号車	サハ205-57	クハ205-3114	山手

モハ205-3114に霜取り用のパンタグラフを搭載している。

表16 M15編成

M15	旧車番	新車番	旧運用線区
1号車	サハ205-205	クハ204-3115	埼京
2号車	モハ204-17	モハ204-3115	山手
3号車	モハ205-17	モハ205-3115	山手
4号車	サハ205-204	クハ205-3115	埼京

表17 M16編成

M16	旧車番	新車番	旧運用線区
1号車	サハ205-167	クハ204-3116	埼京
2号車	モハ204-20	モハ204-3116	山手
3号車	モハ205-20	モハ205-3116	山手
4号車	サハ205-166	クハ205-3116	埼京

平成23(2011)年の東日本大震災の際、M16編成は野蒜駅付近の高台に停車し、津波を免れた経歴を持つ。

モハ205-3116に霜取り用のパンタグラフを搭載している。

表18 M17編成

M17	旧車番	新車番	旧運用線区
1号車	サハ205-20	クハ204-3117	山手
2号車	モハ204-29	モハ204-3117	山手
3号車	モハ205-29	モハ205-3117	山手
4号車	サハ205-19	クハ205-3117	山手

表19 M18編成

M18	旧車番	新車番	旧運用線区
1号車	サハ205-203	クハ204-3118	埼京
2号車	モハ204-14	モハ204-3118	山手

3号車	モハ205-14	モハ205-3118	山手
4号車	サハ205-202	クハ205-3118	埼京

モハ205-3118に霜取り用のパンタグラフを搭載している。

表20 M19編成

M19	旧旧車番	旧車番	新車番	旧運用線区
1号車	サハ205-14	クハ204-1203	クハ204-3119	山手→南武
2号車	－	モハ204-19	モハ204-3119	山手
3号車	－	モハ205-19	モハ205-3119	山手
4号車	サハ205-13	クハ205-1203	クハ205-3119	山手→南武

平成18(2006)年から平成25(2013)にかけて行われた多賀城駅付近の連続立体交差事業による運用増への対策として、休車状態にあった103系RT-235編成を復帰させて朝夕ラッシュで運用していたが、その置き換えとして南武線で運用されていたクハ204-1203とクハ205-1203を改造した車両が平成21(2009)年に投入された。

モハ205-3119に霜取り用のパンタグラフを搭載している。

※マンガタンライナー

マンガ家の石ノ森章太郎氏が石巻市にゆかりがあることにちなみ、平成15(2003)年から令和7(2025)年までM2編成には彼の代表作である「サイボーグ009」「仮面ライダー」「ゴレンジャー」「ロボコン」の4つのキャラクターコンセプトの車両のラッピングがなされ、「マンガタンライナーⅠ」として運行された。また、平成20(2008)年からM8編成には4両編成の車両でそれぞれ「サイボーグ009」「時代劇」「コメディ」「ヒーロー」とジャンルを分けたラッピングがなされ、「マンガタンライナーⅡ」として運行されている。

205系の車内

7人掛けのロングシートが装備されている。



図1 205系3100番台の車内の様子

シートは柔らかく、モケットの色は緑色に黄緑色の市松模様となっている。暖房はシートの下に配置されている。床はクリーム色となっている。



図2 ロングシートの様子

M2～M5、M8編成の5編成の石巻方先頭車両には、ロングシートとクロスシートを転換できる「2WAYシート」が装備されている。モケットの色は

赤色である。令和7(2025)年現在ロングシート固定での運用となっている。



図3 ロングシート状態の2WAYシートの様子

優先席の背もたれは赤色の斜めの縞模様、座部は灰色となっている。



図4 優先席の様子

ブラインドは灰色の縞模様となっている。

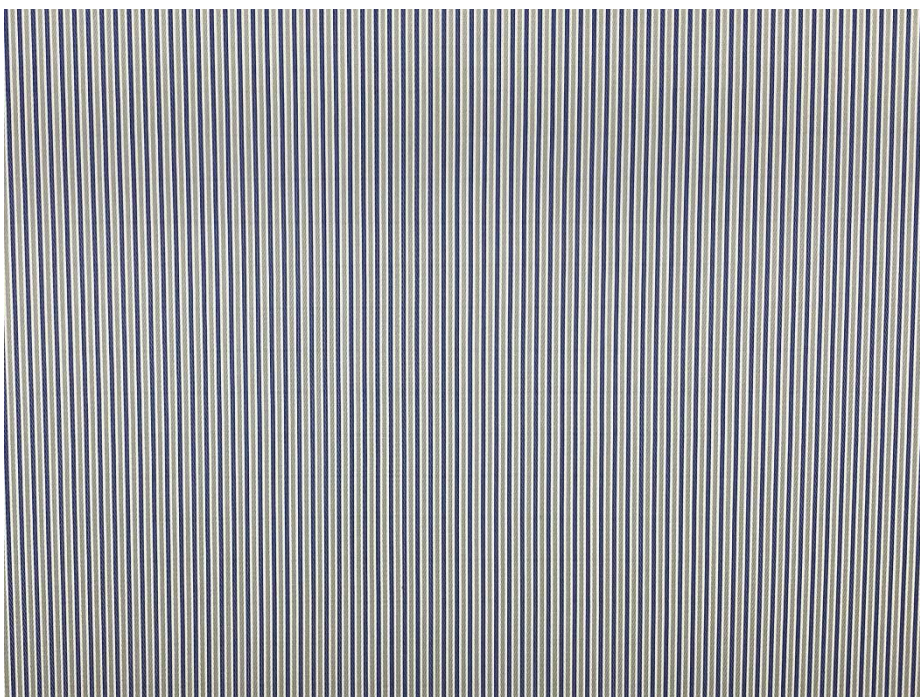


図5 ブラインドの模様

各車両の車端部の様子を以下に示す。1号車と4号車の車端部にはフリースペースが設けられており、SOSボタンと暖房が装備されている。消火器は全車両に装備されている。



図6 1号車の石巻方



図7 2号車のあおば通方



図8 2号車の石巻方



図9 3号車のあおば通方



図10 3号車の石巻方



図11 4号車のあおば通方

4号車の優先席はノーマルシート車では片側が4人掛け、片側が3人掛けとなっている。



図12 4号車の優先席の様子

2WAYシート車の優先席の様子は以下の図13のようにになっている。



図13 2WAYシート車の優先席の様子

つり革は手掛けが薄いクリーム色の五角形に近い形、ベルトは濃いクリーム色となっている。網棚は図14の通りである。空調の吸い込み口は図14の上部分に見られる部分である。



図14 つり革と網棚の様子

優先席付近のつり革は手掛け・ベルト共に濃いオレンジ色になっており、手掛けは三角形に近い形となっている。

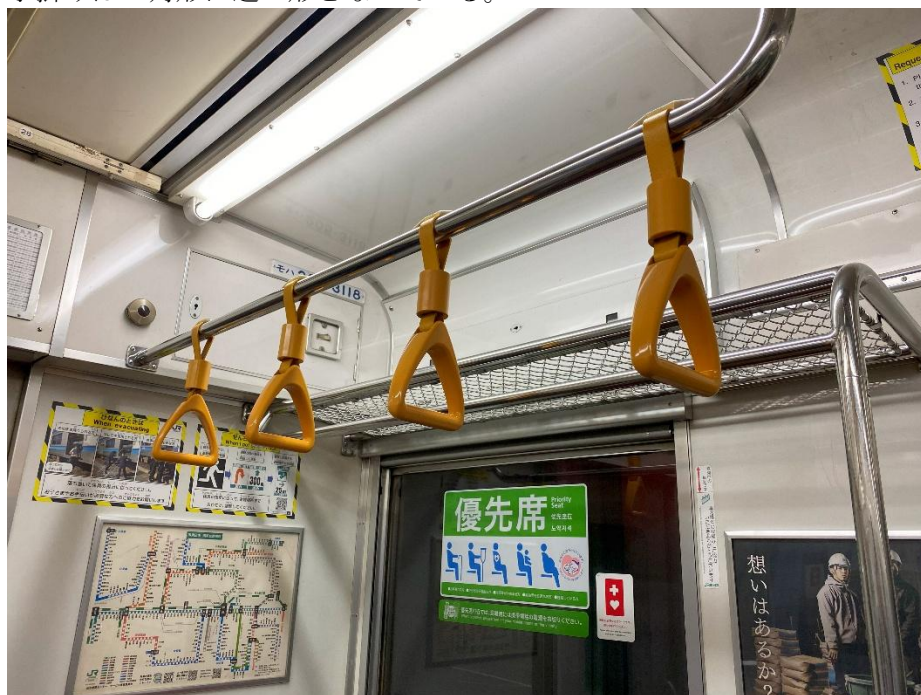


図15 優先席付近のつり革の様子

空調の吹き出し口と天井の様子は図16の通りである。



図16 天井の様子

全編成の右巻方先頭車両にトイレが設置されている。構造はE231系に準じた車いす対応のものであり、出入口は円弧引戸の電動式のものが少し連結面側に向けて設置してある。



図17 トイレ

(左)トイレの外側の様子 (右)トイレの内側の様子

扉には半自動の開閉用ボタンが設置され、全駅で使用されている。



図18 半自動式ドアボタン
(左)車内側の様子 (右)車外側の様子

参考文献

・書籍

- 鉄道ファン 1985、vol. 25、No. 4、通巻No. 288(交友社)
鉄道ピクトリアル 2010、vol. 60、No. 2、通巻No. 830(電気車研究会)
鉄道ピクトリアル 2016、vol. 66、No. 9、通巻No. 921(電気車研究会)
205系物語：最後の国鉄通勤型電車1500両の軌跡 2015 (JTBパブリッシング)
国鉄205系通勤形電車 2023 (天夢人)

・webサイト

- JR東日本仙台車両センター宮城野派出所の編成表 | 2nd-train
<https://2nd-train.net/formations/affiliation/1/%E4%BB%99%E5%8F%B0%E8%BB%8A%E4%B8%A1%E3%82%BB%E3%83%B3%E3%82%BF%E3%83%BC%E5%AE%AE%E5%9F%8E%E9%87%8E%E6%B4%BE%E5%87%BA%E6%89%80/>(閲覧 2025/8/18)
205系仙台車両センター編成表(最新版) -4号車の5号車寄り https://4gousya.net/jr_e/4189.php(閲覧 2025/8/18)
クハ205形 車歴表
https://4gousya.net/jr_e/4011.php?series=ch205(閲覧 2025/8/17)
モハ205形 車歴表
https://4gousya.net/jr_e/4011.php?series=mh205(閲覧 2025/8/17)
モハ204形 車歴表
https://4gousya.net/jr_e/4011.php?series=mh204(閲覧 2025/8/17)

サハ205形 車歴表

https://4gousya.net/jr_e/4011.php?series=th205(閲覧 2025/8/17)

国鉄205系電車 - みちのくラボデータベース <https://wiki.michinoku-lab.com/wiki/%E5%9B%BD%E9%89%84205%E7%B3%BB%E9%9B%BB%E8%BB%8A>(閲覧 2025/8/17)

マンガタンライナー - 石ノ森萬画館

<https://www.mangattan.jp/manga/liner/>(閲覧 2025/8/18)

取材日:令和7(2025)年8月26日・令和7(2025)年9月10日

HB-E210系

(C5 法) 文次郎



車両データ

運用者	東日本旅客鉄道株式会社
登場年	2015年
最高運転速度	100km/h
編成	2両編成
編成定員	HB-E211形 128人、HB-E212形 134人

表1 諸元 (追加)

起動加速度	2.3または1.8km/h/s (切替可能)
減速度	3.5km/h/s
制御装置	コンバータ、VVVFインバータ制御
保安装置	ATS-Ps (ATS-P準備工事)、デジタル列車無線 (3形) 防護無線、EB装置、TE装置
床面高	1,130mm
行先表示器	3色LED
連結器	先頭 密着連結器、編成中間 半永久連結器

外観



図1 前面



図2 側面

導入の経緯

仙石線は2011年に発生した東日本大震災での津波の影響で大きな被害を受けた。その後、仙石線の復旧に当たり、従来の仙石線内完結ではなく東北本線経由の仙石東北ライン快速列車が設定されることとなった。しかし、仙石線は前身の宮城電気鉄道時代から直流電化を採用しており、交流電化を採用している東北本線と電気設備に違いが存在している。加えて松島駅－高城町駅間の東北本線と仙石線の接続線は非電化区間であった。そのため、ハイブリッド車であるHB-E210系車両が製造され、新設された仙石東北ラインで運用が開始された。

車体

HB-E210系車両は広幅車体を採用した3扉車であり、トイレ設備が搭載されているHB-E211形と、トイレ設備が搭載されていないHB-E212形の2両で構成され、基本的に2+2の4両編成で運用されている。本車両はシリーズハイブリッドエンジンを採用しており、エンジン出力を電気エネルギーへ変換しモーターを駆動させている。この動力システムを採ることによって電車に関する技術をディーゼル車に最大限生かすことができるなどの利点が存在する。また本車両と同様の動力システムはHB-E300系などの車両にも採用されている。HB-E210系のカラーリングは走行する東北本線のカラーリングである緑色と仙石線の青色に加えて、東北本線内の塩竈桜などの名所から桜色を合わせた3色が使われている。また、漫画家石ノ森章太郎氏が宮城県出身であることから、一部車両に「仮面ライダー」などの石ノ森章太郎氏が手掛けたキャラクターがラッピングされたマンガタンライナーが運用されている。

車内

車内は椅子などの設備はE721系と似ているが、本車両がハイブリッド車

である特性上、電車であるE721系と一部機器において差異が存在する。まず、E721系との共通点について記述する。本車両はトイレ設備を備え、セミクロスシートを採用している。また、クロスシートには窓側にボトルホルダーが設置されている。仙石東北ラインは全駅でドアの開閉がボタン扱いであるため、開閉ボタンが設置されている。このドア開閉ボタンは首都圏近郊で見られる車両のように、開ボタンが緑、閉ボタンが赤色に発光するのではなく、開ボタンのみが緑色に発光する仕様となっている。E721系との大きな差異については、各車両に車両の動力使用状況を可視化したディスプレイが設置されていることや、一部のドア付近に機器室や煙突部が設けられていることがあげられる。



図3 ディスプレイ

図4 ドアボタン

運用

HB-210系は基本的に2+2の4両編成で仙石東北ライン快速列車として運用されている。仙石東北ラインの種別は特別快速と快速で構成され、加えて快速の中でも速達列車と準速達列車が存在する。速達列車は赤快速、準速達列車は緑快速と呼ばれている。以下、赤快速、緑快速と呼称する。特別快速は仙台、塩釜、高城町、矢本、石巻に停車する。赤快速は仙台－塩釜間をノンストップで運行し、高城町、野蒜、陸前小野に停車し、矢本－石巻間の各駅に停車する。緑快速は赤快速の停車駅に加え、東北本線間の各駅に停車する。仙石東北ラインは上下ともに1日14本運行されている。行先表示器では「快速」、「特別快速」の表記は特別快速、赤快速運用車両が赤色で表現される一方、緑快速運用車両は緑色で表現される。また、全駅において扉の開閉はボタン式で行われている。



図5 特別快速



図6 赤快速



図7 緑快速

競合相手

仙石線による仙台－石巻間の乗客輸送の対抗勢力として仙台駅前のバス停から発着する宮城交通の運行する仙台－石巻を結ぶ高速バスが存在する。所要時間の面で比較するとHB-E210系を用いた仙石東北ラインを利用することで仙台駅－石巻駅は最短約50分となる。比較対象である宮城交通の運行する仙台駅－石巻駅の高速バス所要時間は約70分である。また、価格面に関してはJRは片道860円であり、高速バスが片道900円である。ただし、鉄道にはあおば通駅－石巻駅で往復切符であるW切符が存在しており、この商品は大人一枚1560円で発売されている。本数面では、平日の石巻行きの本数では仙石東北ラインは14本であり、高速バスが22本である。また最終便は仙石東北ラインが20:47分発の女川行きであり、高速バスが21:35分の県庁市役所前発である。ただし、鉄道については仙石線普通列車が多数存在するため、仙石東北ライン以外の列車も考慮する場合、本数、最終便は異なる。ただし、本稿はHB-E210系についての文章であり、また速達性という視点から各駅に停車する普通列車については取り上げない。

参考文献

鉄道ピクトリアル 2015, 10月臨時増刊号, 第65巻第10号,
通巻No. 909(電気車研究会)

JR東日本ホームページ <https://www.jreast.co.jp> (閲覧 2025/8/18)

宮崎交通グループホームページ <https://www.miyakou.co.jp> (閲覧
2025/8/18)

株式会社総合車両製作所ホームページ <https://www.j-trec.co.jp> (閲覧
2025/8/18)

E131系800番台

(C5 工) えだまめ81号

外観



車両データ

運用者	東日本旅客鉄道株式会社
登場年	令和7(2025)年(予定)
最高運転速度	110km/h(仙石線内95km/h)
編成	4両(2M2T)
編成定員	596名(座席177名、立席419名)

E131系は205系3100番台の置き換えのために登場予定の車両である。全14編成の計56両が製造予定で、一時は全19編成が運用されていた205系3100番台よりも編成数が減少する見込みである。E131系800番台のトップナンバーとなるN1編成は新潟県にある総合車両製作所新津事業所で製造されてから、新潟地区で試運転を繰り返した後、GV-E197系電気式気動車に牽引されて所属先の仙台車両センター宮城野派出所まで配給輸送された。本記事の冒頭に掲載した写真も、この配給輸送中の姿を映したものである。これまで仙石線を走行してきた車両は首都圏で使用していた中古車両が中心であったため、仙石線への新車投入は前身の宮城電気鉄道以来である。

車両側面は現行の205系と同様、ステンレスに紺と水色の帯を巻いており、前面はE131系特有のドット柄である。多くのE131系が両先頭車に貫通扉を装備しており、非貫通構造となっている鶴見線向け車両も外観上

は貫通扉を装備しているような設計になっているのに対して、本形式は外観上も完全に非貫通型の構造となっているため、他のE131系とは前面の印象が大きく異なる。205系はストレート車体であったが、E131系800番台は拡幅車体を採用したことで客室内が広くなり、快適性が向上した。前面と側面にはフルカラーLED式行先表示器が設置されている。車両側面には令和8(2026)年から仙石線で開始される予定のワンマン運転に必要な車外カメラと車外放送用スピーカーを装備している。車外カメラの映像は運転席上部に設けられたモニターに表示され、運転士がホーム上の安全確認やドア開閉の際に使用する。これまでにほかの線区に投入されたE131系では、車外スピーカーから乗降促進放送として「Water Crown」、「Gota del Vient」の2曲が流れるようになっており、本形式でもそれを踏襲しているものと推測される。主制御装置にはSiC半導体素子を用いたVVVFインバータ制御を採用しており、環境性能の向上が見込まれる。あおば通 - 東塩釜駅間でATSやATCに代わる無線列車制御システム「ATACS」を導入しているため、他のE131系と同様のATSを搭載するほかに、あおば通方の先頭車クハE130形の屋根上にATACSアンテナが搭載されている。踏切事故などの衝突対策として、両先頭部にクラッシュブルゾーンとサバイバルゾーンを設けることで乗務員の安全を確保する。

車内はオールロングシートで、1人当たりの座席の幅が従来のものより2.5cm広くなり、座席のモケットは海沿いを走る仙石線の風景をイメージした青色系のものとなっている。205系にはなかった車内設備もいくつか導入されており、車いすやベビーカーなどを使用する乗客のためにフリースペースが全車両に設けられたほか、車内のトイレは車いすに対応するため大型化されるなどバリアフリー対応が進んでいる。ドアはラックアンドピニオン方式の電気式戸閉装置を採用しており、列車の速度が5km/h以上になるまでは挟まれた荷物などを容易に引き抜けるようになっている。ドアの上部には列車の行き先や停車駅、運行情報などを表示する液晶ディスプレイが設置された。車内防犯カメラの設置や非常通報装置の増設(各車両1ヶ所→4ヶ所)など、ワンマン運転が開始された後の車内安全確保の措置も行われている。

執筆時点ではまだ営業運転は始まっていないが、100周年という節目を迎えた仙石線に新しい風を吹き込んだともいえるE131系800番台の今後の活躍に期待したい。

参考文献

・書籍

鉄道ピクトリアル No.1041 2025年9月号
日本地下鉄協会報 第230号

・webサイト

JR東日本 ニュースリリース「仙石線への新型車両投入について」
https://www.jreast.co.jp/press/2024/sendai/20241223_s01.pdf(閲覧2025/8/15)

JR東日本 ニュースリリース「仙石線 E131 系プロモーションがスタートします！」

https://www.jreast.co.jp/press/2024/sendai/20250326_s01.pdf (閲覧 2025/8/15)

TBS NEWS DIG「仙石線 新型車両「E131系」JR東日本が公開 ワンマン運転対応・バリアフリー化も」 <https://newsdig.tbs.co.jp/articles/-/2012571?display=1> (閲覧 2025/8/15)

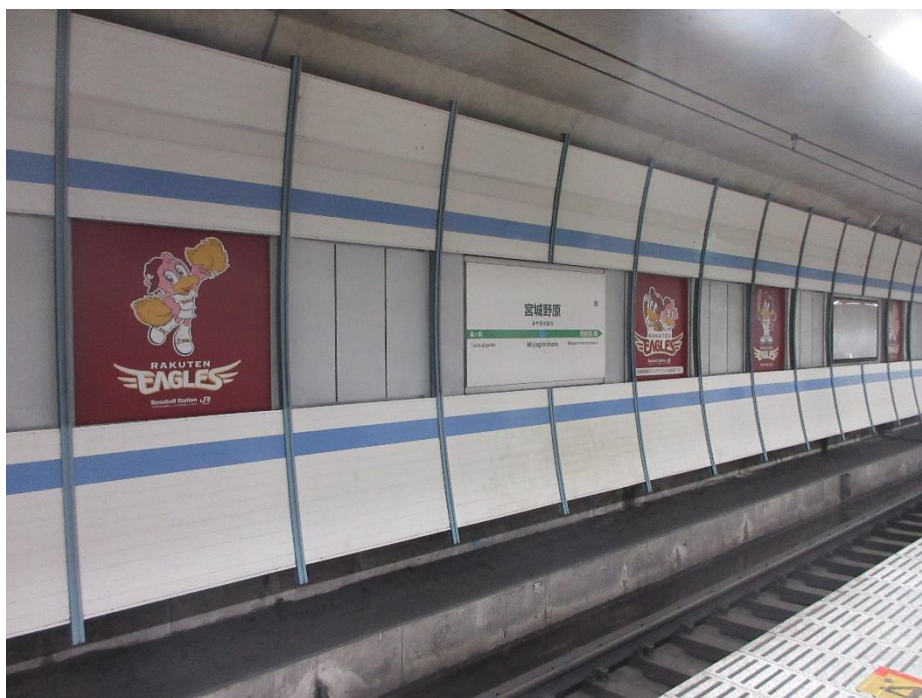
鉄道ホビダス「【およそ80年ぶりの新型電車】仙石線用E131系800番代お披露目！」

https://rail.hobidas.com/feature/520858/#google_vignette (閲覧 2025/8/15)



撮影:ATS-Ps

3. 仙石線の駅



宮城野原駅のホームの壁。(撮影:Mochizun)

この章では仙石線の駅について詳しく紹介する。

あおばどおり あおば通

(C4 理) Mochizun

外観写真



駅データ

所在地	宮城県仙台市青葉区中央3丁目
開業年	平成12(2000)年3月11日
接続路線	なし
乗車人員	19,792人/日(令和5(2023)年度)

駅について

平成12(2000)年に仙石線が連続立体交差化事業によって地下化された際、仙台駅よりも西側に延伸する形で設置された駅である。

駅の出入口は青葉通を挟んで北側に2ヶ所、南側に1ヶ所ある。このうち北側の仙台駅に近い出入口にはエレベーターが、その他の2つの出入口には階段またはエスカレーターが設置されている。改札階には券売所とヘッドスパ専門店がある。券売所には通常の券売機の他に指定席券売機も置かれているが、みどりの窓口は令和4(2022)年1月31日に営業を終了しており現存しない。改札は自動改札機と有人改札がある。改札内には自動販売機やトイレが設けられている。ホームは1面2線で線路は西側で行き止まりとなっており、中央にあるエレベーターや2ヶ所の階段とエスカレーターを介して改札階と繋がっている。ホームの仙台方にも階段とエスカレーターが設置されているが、こちらは「地下鉄のりかえ口」と案内されている。これを進むと図1の改札口にたどり着く。この改札にも自動改札機と有人改札があり、改札の外には券売機が設置されている。

こちらの改札を出て少し進むと仙台市地下鉄の仙台駅の改札口があり、南北線のホームに入ることができる。また図2の左にあるエレベーターで上がると、地下鉄仙台駅の北改札付近に出ることができる。



図1 仙台市地下鉄への乗り換え口



図2 あおば通駅側から見た仙台市地下鉄仙台駅の改札口

当駅は仙台駅前の地下道と繋がっており地下鉄との乗り換えが容易であるほか、仙台駅東西地下自由通路とも接続している。自由通路の東端には仙石線仙台駅入口が存在するため、仙石線のあおば通と仙台の2駅は地下道を介して繋がっているのである。

駅周辺について

仙台駅西口とは350m程しか離れておらず、地上の出入口付近からは仙台駅の駅舎が見える。また、当駅の真上を通る青葉通沿いには多数のビルが立ち並んでいる。駅の北側にはアーケード商店街のクリスロードが通っており、週末には多くの人を訪れる。地下鉄東西線は当駅の南側を通っており、駅名が似ている青葉通一番町駅は当駅から西に約500m進んだ地点にある。

参考文献

・webサイト

JR東日本「JR東日本webサイト」 <https://www.jreast.co.jp/>（閲覧2025/8/31）

仙台市「6 都市施設」 https://www.city.sendai.jp/toshikekakuchose/kurashi/machi/kaihatsu/toshikekaku/documents/p21-27_6_toshishisetu.pdf（閲覧2025/8/31）

取材日：令和7(2025)年8月31日

せんだい 仙台

(C4 理) Mochizun

外観写真



駅データ

所在地	宮城県仙台市青葉区中央1丁目
開業年	明治20(1887)年12月15日
接続路線	東北新幹線、東北本線、仙山線、常磐線、仙石東北ライン、仙台空港アクセス線、地下鉄南北線、地下鉄東西線
乗車人員	89,462人/日(令和5(2023)年度)

駅について

仙台市の中心駅かつ東北地方最大の駅であり、多くの路線が乗り入れている。仙石線の前身である宮城電気鉄道は大正14(1925)年に仙台駅を起点として開業した。当初は鉄道省の仙台駅の西側に駅舎を構え、1面1線の地下駅となっていた。昭和19(1944)年に宮電が国有化された後、昭和27(1952)年に仙石線の仙台駅ホームは東側に移転し地上駅となった。そして、平成12(2000)年3月に完成した連続立体交差化事業によって仙石線の陸前原ノ町駅以西は地下化されあおば通駅へ延伸した。これにより、仙台駅は再度地下駅となると同時に途中駅となった。

本項では仙台駅の中でも仙石線ホームとその周辺について説明する。仙石線のホームは駅の東寄りに東西方向に伸びる形で設置されているため、東口からアクセスしやすい。東口から地下へと続く出入口は3ヶ所あり、出入口3にのみエレベーターが設置されている。各出入口から地下に入って進むと地下東口改札に行きつく。改札の隣には券売所が設けられており、通常の券売機が2台のみ設置されている。改札は自動改札機のみ機能しており、現在改札窓口には係員が配置されていない。改札内にはトイレや自動販売機があるほか、通路を奥へ進むと2階の在来線コンコースへと繋がるエスカレーター、エレベーターがある。これにより1～8番線や中央改札、東口改札へ行くことができる。



図1 仙台駅地下東口改札



図2 2階コンコースの仙石線連絡口

仙台駅のホームは、JRが在来線5面10線、新幹線2面4線の合計7面14線、仙台市地下鉄が南北線と東西線でそれぞれ1面2線ずつの2面4線であ

り、すべて足すと9面18線となる。このうち仙石線のホームは地下にあり、あおば通方面の9番線と石巻方面の10番線からなる1面2線となっている。エレベーターはホームの中央付近にあり、階段とエスカレーターはホームの中央とあおば通方に設けられている。自動放送は1～8番線と異なるタイプの音声を用意されている。一方、仙石東北ラインの列車は塩釜駅まで東北本線を通るため地上の1・2・4番線から出発する。

前述の3ヶ所の出入口や地下東口改札は東西地下自由通路と直結しており、自由通路を通ることで西口や地下鉄の区画へ行くことができる。さらにこの自由通路は仙石線の現在の起点であるあおば通駅と繋がっている。

駅周辺について

仙台駅周辺は東口よりも西口のほうが栄えているが、最近では東口も再開発によって賑わいを見せており、ヨドバシカメラマルチメディア仙台やBiVi仙台駅東口が立地する。また、東北福祉大学のキャンパスも置かれている。

参考文献

・webサイト

JR東日本「JR東日本webサイト」 <https://www.jreast.co.jp/>（閲覧2025/8/31）

仙台市「6 都市施設」 https://www.city.sendai.jp/toshi-kekakuchose/kurashi/machi/kaihatsu/toshikekaku/documents/p21-27_6_toshishisetu.pdf（閲覧2025/8/31）

まっぷる「宮城電気鉄道は日本初の地下路線があった仙石線の前身！東京メトロ銀座線より古かった！？」

https://articles.mapple.net/bk/6845/?pg=2#ls_1（閲覧2025/9/2）

取材日：令和7(2025)年8月30日

つつじがおか 榴ヶ岡

(C4 理) Mochizun

外観写真



駅データ

所在地	宮城県仙台市宮城野区榴岡5丁目
開業年	大正14(1925)年6月5日
接続路線	なし
乗車人員	3,259人/日(令和5(2023)年度)

駅について

元々は地上駅だったが、平成12(2000)年に地下化された。

出入口は宮城野通を挟んで南北に存在し、南側の出入口にはエレベーターが設置されている。南側の出入口から改札階に至る通路の壁には東北楽天ゴールデンイーグルスのロゴなどが描かれている。改札階の券売所には券売機が2台置かれているが、みどりの窓口はない。当駅は有人駅であるため自動改札機だけでなく改札窓口が設置されているが、営業を休止している時間帯もある。また、自動販売機やコインロッカー、トイレ、公衆電話も設置されており、自動販売機は改札の外と内の両方にある。

ホームは1面2線であり、仙台方に階段が、石巻方にエレベーターと上り専用のエスカレーターが設置されている。

なお、当駅の駅名は2つの表記が使われている。駅舎やホームに設置された駅名標では「ヶ」を用いて「榴ヶ岡」と書かれているが、JR東日本の公式サイトでは「ケ」が使用され「榴ケ岡」と書かれている。

駅周辺について

駅の北側には榴岡公園がある。榴岡公園は桜の名所であり、毎年春になるとソメイヨシノなどの多数の種類の桜を楽しむことができる。榴岡公園の北には仙台第3合同庁舎があり、仙台管区气象台などが立地する。公園の西には榴岡天満宮という神社がある。一方、南側の出入口のすぐ近くには、ホテルやホールを備えた複合施設である仙台サンプラザがある。また、楽天モバイルパーク宮城へは徒歩約7分でアクセスできる。



図1 令和7(2025)年4月に撮影した榴岡公園の桜

参考文献

・webサイト

JR東日本「JR東日本webサイト」 <https://www.jreast.co.jp/>（閲覧2025/8/31）

仙台市「6 都市施設」 https://www.city.sendai.jp/toshi-kekakuchose/kurashi/machi/kaihatsu/toshikekaku/documents/p21-27_6_toshishisetu.pdf（閲覧2025/8/31）

取材日：令和7(2025)年8月30日

みやぎのはら 宮城野原

(C4 理) Mochizun

外観写真



駅データ

所在地	宮城県仙台市宮城野区宮城野2丁目
開業年	大正15(1926)年1月1日
接続路線	なし
乗車人員	5,570人/日(令和5(2023)年度)

駅について

元々は地上駅だったが、平成12(2000)年に地下化され現在に至る。

地上側には3ヶ所の出入口があり、3ヶ所とも階段とエスカレーターが設置されている。エレベーターは出入口3にのみ設置されている。また出入口2は、壁に東北楽天ゴールデンイーグルスのロゴやキャラクターが描かれており、屋根にはヘルメットを模した構造物がある。

改札階には券売機が4台設置されているが、みどりの窓口はない。改札には自動改札機と有人改札が設けられており、改札窓口の営業時間は6:50～0:20である。ただし一部時間帯には窓口が閉鎖されているため注意が必要である。改札内には自動販売機やコインロッカー、公衆電話、

トイレが設置されている。また、壁には出入口2と同様に楽天のロゴなどが描かれている。



図1 壁に描かれた楽天のロゴとキャラクター

ホームは1面2線で、中央にエレベーター、仙台方に階段、石巻方に上り専用のエスカレーターが設置されている。

駅周辺について

出入口1のすぐ横には仙台育英学園の宮城野キャンパスがある。出入口2は仙台医療センターと直結しているほか、楽天モバイルパーク宮城を含む宮城野原公園総合運動場への連絡口として機能している。また、駅の東には宮城野貨物線が通っており、仙台貨物ターミナル駅が立地する。

参考文献

・webサイト

JR東日本「JR東日本webサイト」 <https://www.jreast.co.jp/>（閲覧2025/8/31）

仙台市「6 都市施設」 https://www.city.sendai.jp/toshi-kekakuchose/kurashi/machi/kaihatsu/toshikekaku/documents/p21-27_6_toshishisetu.pdf（閲覧2025/8/31）

取材日：令和7(2025)年8月30日

りくぜんはらのまち 陸前原ノ町

(C5 理) yayuseso

外観写真



駅データ

所在地	宮城県仙台市宮城野区五輪2丁目
開業年	大正14(1912)年6月5日
接続路線	なし
乗車人員	3,966人(令和5(2023)年度)

駅について

相対式ホーム2面2線の地下駅。2面のそれぞれに改札から駅ホームへエレベーターとエスカレーターがある。また、駅にはNewDaysが併設されている。

昔は仙台―陸前原ノ町駅間のいずれの踏切も渋滞を引き起こしていた。そのため、まず車両基地である陸前原ノ町電車区が現在の仙台車両センター宮城野派出所である福田町付近へ宮城野電車区として移転された。平成3年(1991)年に宮城野電車区が完成し、それとともに仙石線の地下化が始まった。平成12(2000)年に仙石線地下化が完了し、現在ではもともと踏切があった場所に踏切があったことを示す平板が設置されている。

駅名の由来としては昔、陸前原ノ町駅周辺は宮城野原の東端で広漠とした原野だといわれ、古くは苦竹村であった。そして近世に入って塩釜、松島、石巻方面への交通の要地として駅が置かれ、昭和3年(1928年)に仙台市に合併された時、宮城野に臨んでいることから「原町」と改められた。もともとは原ノ町駅だったが、常磐線原ノ町駅と重なってしまうため陸前原ノ町駅になった。

仙台市は、自動車交通から鉄道、バス交通に転換を図るためのオムニバスタウン計画として鉄道からバスへ乗り継ぎやすくする施策を行っている。そのため、駅前の国道45号沿いにある宮城野区役所前のバス停から主に岩切駅、東北大学病院、仙台駅に向かうバスが出ている。そして、陸前原ノ町駅改札を出てすぐ右にある原ノ町駅・宮城野区役所前のバス停からは、平日のみ鶴ヶ谷七丁目経由および安養寺二丁目経由の台原駅行きのバスがそれぞれ出ている。また、オムニバスタウンの施策の一環として駅前ロータリーには自家用車とタクシーの両方が入れるスペースがある。

駅周辺について

駅の出口を出てすぐ右側には仙台市宮城野区役所があり、左側には仙台市宮城野区中央市民センターがある。仙台市宮城野区中央市民センターの建物の中には宮城野図書館、宮城野区文化センターがある。



図1 宮城野図書館



図2 仙台市宮城野区役所

陸前原ノ町駅から苦竹駅は陸上自衛隊の駐屯地沿いを走っており、駅のすぐ東側には仙石線が地下から地上に出てくる部分があるが、その部分は自衛隊駐屯地の敷地内にあるため入ることができない。そのため車両の上から、地下から出てきた車両を見ることしかできない。



図3 地下から出てくる仙石線205系

参考文献

・webサイト

JR東日本「陸前原ノ町駅の構内図・バリアフリー情報」

<https://www.jreast.co.jp/estation/stations/1673.html>（閲覧
2025/8/9）

せんだいメディアアーク「仙石線今昔物語」

<https://www.smt.jp/library/teaching/archives/d12014.html> (閲覧
2025/8/9)
仙台市ホームページ「JR仙石線の踏切跡」
[https://www.city.sendai.jp/miyagino-
katsudo/miyaginoku/machizukuri/sensekisenfumikiriato/about.html](https://www.city.sendai.jp/miyagino-katsudo/miyaginoku/machizukuri/sensekisenfumikiriato/about.html)
(閲覧 2025/8/9)
国土交通局「仙台市をオムニバスタウンに指定」
https://www.mlit.go.jp/kisha/kisha02/09/090329_.html (閲覧
2025/8/9)

取材日: 令和7(2025)年6月29日

にがたけ 苦竹

(C5 理) yayuseso

外観写真



駅データ

所在地	宮城県仙台市宮城野区苦竹1丁目
開業年	昭和3(1928)年5月15日
接続路線	なし
乗車人員	2,835人(令和5(2023)年度)

駅について

相対式ホーム2面2線の高架駅で、駅のホームはカーブ上にあるため電車とホームの間に隙間がある。そのため、駅の接近放送で注意喚起がなされる。駅は仙塩街道を跨ぐ高架上にあり、駅の入口は高架下の仙塩街道の南側にあるため、自衛隊駐屯地やラウンドワンには街道を渡らなくても行けるようになっている。

駅名由来としては、苦竹駅周辺に生えていた真竹は旬になるとえぐ味があり、湯替えをして炊かないと食べられないほどであったことから苦竹と書いて「またけ」と読むことがある。これを文字通り「にがたけ」と読んでこの土地の名にしたといわれている。

駅周辺について

駅のすぐ下は仙塩街道が通っており車通りが多い。駅前には複数の高いマンションがあり街道沿いにもマンションが多くある。ラウンドワンも駅近くにあり苦竹駅の利用目的となっている。駅の南側には陸上自衛隊仙台駐屯地が広がっており、入口は関係者以外立ち入りできないようになっている。



図1 陸上自衛隊仙台駐屯地

参考文献

・webサイト

JR東日本「苦竹駅の構内図・バリアフリー情報」

<https://www.jreast.co.jp/estation/stations/1146.html>（閲覧 2025/8/9）

AIST Tohoku Newsletter No. 5

https://unit.aist.go.jp/tohoku/newsletter/newsletter05/2005_01_no5/newsletter_05.html（閲覧 2025/8/9）

取材日：令和7（2025）年6月29日

こづるしんでん 小鶴新田

(C5 理) yayuseso

外観写真



駅データ

所在地	仙台市宮城野区新田東3丁目
開業年	平成16(2004)年3月13日
接続路線	なし
乗車人員	6,128人(令和5(2023)年度)

駅について

相対式ホーム2面2線の橋上駅であり、橋上の通路を通して駅の南北に出口がある。仙石線の駅の中では平成28(2016)年に開業した石巻あゆみ野駅に次いで2番目に新しい駅で、請願駅でもある。駅の北口、南口両側の入口の階段手前にそれぞれエレベーターがあり、また改札から駅のホームまでもそれぞれエレベーターがあるためバリアフリー化に対応している。また、駅の改札内にNewDaysが併設されている。仙石線において仙台駅、あおば通駅に次ぐ3番目に乗車人員の多い駅である。



図1 小鶴新田駅南口

駅周辺について

駅の東側の少し離れた場所に東北学院中学校・高等学校がある。駅の北側500mほど離れた場所に仙台市新田東総合運動場があり、そこに全国高等学校野球選手権宮城大会でも使用された仙台市民球場や温水プール、宮城野体育館に加えてボルダリング室やスケートボードパーク、アーチェリー場など様々な施設が含まれている。駅の北東から福田町駅へ向かう沿線には広大な農地が広がっており、駅名に新田とついていることから江戸時代にこの周辺地域が開拓されたと考えられる。



図2 仙台市新田東総合運動場



図3 仙台市新田東総合運動場内にあるボルダリング室



図4 仙台市新田東総合運動場にあるスケートボードパーク



図5 仙台市民球場



図6 小鶴新田駅から福田町駅沿線の農地

参考文献

・webサイト

JR東日本「小鶴新田駅の構内図・バリアフリー情報」

<https://www.jreast.co.jp/estation/stations/1716.html>（閲覧
2025/8/9）

取材日：令和7（2025）年6月29日

ふくだまち 福田町

(C5 理) yayuseso

外観写真



駅データ

所在地	宮城県仙台市宮城野区福田町1丁目
開業年	大正14(1912)年6月5日
接続路線	なし
乗車人員	3,689人(令和5(2023)年度)

駅について

島式ホーム1面2線の橋上駅であり、跨線橋を通して駅の南北に出口がある。改札は跨線橋の南口側にあり自動券売機がある。駅の北と南どちらにも自転車駐輪場があり駐輪できる台数は多いが、なかなか埋まっているため自転車で駅まで来て仙石線を利用する人は多いと考えられる。駅にはエレベーターがなく、南口は階段途中に駐輪場があるためスロープがあるが、北口にはスロープがない。駅のバリアフリー化についてJR東日本と仙台市は令和2(2020)年に駅を約200m西の仙台車両センター宮城野派出所付近に移設することを基本に合意した。令和7(2025)年7月から工事に着手し、令和16(2034)年に供用開始を目指している。

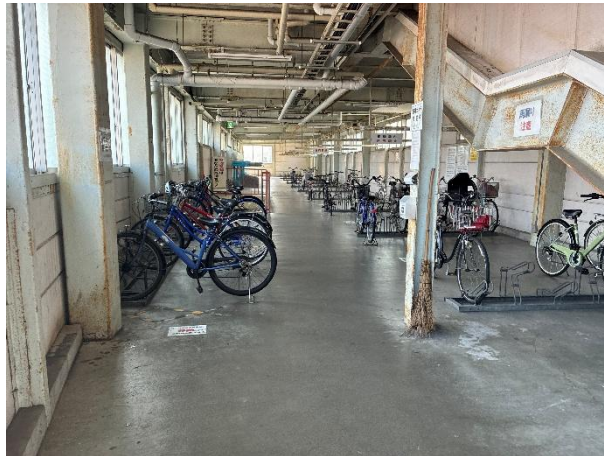


図1 階段途中にある駐輪場



図2 スロープのない北口自由通路

駅周辺について

駅の西側にはJR東日本の車両基地である仙台車両センター宮城野派出所がある。筆者が訪問した際には現在仙石線で使用されている205系に加え、2025年冬に営業運転を開始する新型車両のE131系も留置されていた。駅周辺は基本的には住宅街である。駅の北側には宮城県立仙台高等技術専門学校や団地があり、福田町駅の乗車人員の定期内の割合(定期内2715人、定期外973人)を考慮すると、ここに住んでいる人が福田町駅を通勤利用していると考えられる。



図3 仙台車両センター宮城野派出所



図4 仙台車両センター宮城野派出所に停車する仙石線E131系



図5 福田町駅の北側の団地

参考文献

・webサイト

JR東日本「福田町駅の構内図・バリアフリー情報」

<https://www.jreast.co.jp/estation/stations/1353.html>（閲覧
2025/8/9）

仙台市「JR福田町駅の移設・駅周辺設備」

[https://www.city.sendai.jp/kokyo/kurashi/machi/kotsu/riyosokushin/
/hukudamachieki.html](https://www.city.sendai.jp/kokyo/kurashi/machi/kotsu/riyosokushin/hukudamachieki.html)（閲覧 2025/8/9）

取材日：令和7（2025）年6月29日

りくぜんたかさご 陸前高砂

(C5 経) かしのき

外観写真



駅データ

所在地	仙台市宮城野区福室字前田
開業年	大正14(1925)年6月5日
接続路線	なし
乗車人員	5,071人(令和5(2023)年度)

駅について

大正14(1925)年に宮城電気鉄道の駅として開業。駅名の由来は開業時の所在地である高砂村から採ったものであるが、当時既に高砂駅(播州鉄道、後の高砂線で現在は廃止)があったことから、「陸前」を冠した。昭和62(1987)年に東日本旅客鉄道の管轄となった後、2000年以降は自動改札の設置、Suicaの導入、新駅舎の開業など発展を遂げた。しかし、平成25(2013)年には直営駅から業務委託駅になり、令和4(2022)年にはみどりの窓口の営業を終了した。

駅周辺について

目立つ建物は東北医科薬科大学病院のみ。駅前には宮城県仙台市から太平洋沿岸を経て青森県青森市まで結ぶ国道45号がある。

参考文献

・書籍

『歴史でめぐる鉄道全路線 国鉄・JR 41号 仙石線・仙山線・大船渡線・石巻線』（朝日新聞出版）

・webサイト

NAVITIME「陸前高砂駅の時刻表 バス路線一覧」（閲覧 2025/08/22）

<https://www.navitime.co.jp/bus/diagram/direction/00144022/>

JR東日本「陸前高砂駅構内図・バリアフリー情報」（閲覧 2025/08/22）

<https://www.jreast.co.jp/estation/stations/1666.html>

写真提供:越後時報

なかのさかえ 中野栄

(C5 経) かしのみ

外観写真



駅データ

所在地	仙台市宮城野区栄4丁目
開業年	昭和56(1981)年4月1日
接続路線	なし
乗車人員	5,187人(令和5(2023)年度)

駅について

昭和56(1981)年に日本国有鉄道の駅として開業。駅名の由来は駅周辺の地名「中野」と「栄」を合成させたもの。仮称は「陸前中野駅」「中野駅」だったが、中央本線に中野駅があったため、区別のために現在の駅名になった。昭和62(1987)年に東日本旅客鉄道の管轄となった後、2000年以降は自動改札の設置、Suicaの導入が行われた。しかし、平成24(2012)年には直営駅から業務委託駅になり、令和4(2022)年にはみどりの窓口の営業を終了した。JRの特定都区市内制度における「仙台市内」に含まれ、仙石線においては最も東に位置する「仙台市内」の駅となる。また当駅は仙台市営地下鉄東西線荒井駅が代替輸送指定駅とされている。

駅周辺について

駅の南側は飲食店が立ち並び、コンビニエンスストアや本屋も見受けられた。当駅は仙台うみの杜水族館の最寄り駅となっており、水族館の営業

時間に合わせて1時間に2本程度バスがある。また、三井アウトレットパーク仙台港や仙台港もある。仙台港から苫小牧・名古屋に向かうフェリーが出航している。駅の北側は住宅街が広がっている。

参考文献

・書籍

『歴史でめぐる鉄道全路線 国鉄・JR 41号 仙石線・仙山線・大船渡線・石巻線』（朝日新聞出版）

・webサイト

NAVITIME「中野栄駅の時刻表 バス路線一覧」（閲覧 2025/08/22）

<https://www.navitime.co.jp/bus/diagram/direction/00144022/>

JR東日本「中野栄駅構内図・バリアフリー情報」（閲覧 2025/08/22）

<https://www.jreast.co.jp/estation/stations/1666.html>

写真提供:越後時報

たがじょう 多賀城

(C5 経) かしのき

外観写真



駅データ

所在地	宮城県多賀城市中央2丁目
開業年	大正14(1925)年6月5日
接続路線	なし
乗車人員	5,595人(令和5(2023)年)

駅について

大正14(1925)年に宮城電気鉄道の駅として開業。昭和62(1987)年に東日本旅客鉄道の管轄となった後、2000年以降は自動改札の設置、Suicaの導入が行われた。平成25(2013)年、3番線が新設されるとともに、高架化された新駅舎が開業。以前、旧駅舎近くの踏切が渋滞の原因となっており、新駅舎開業後に解消された。これに伴い駅そば屋が閉店。平成31(2019)年、びゅうプラザの営業を終了した。

駅周辺について

駅の北側には多賀城史遊館や多賀城市埋蔵文化財調査センター展示室など、多賀城史跡に関する施設が目立つ。他にも多賀城市立図書館がある。駅の南側は砂押川が流れており、住宅街を通りすぎると国道45号があり、国道沿いに多くの飲食店が立ち並び、駅の北側・南側ともに発展している印象を受ける。また清原元輔が読んだ「契りきな かたみに袖をしぼりつつ 末の松山 波越さじとは」は百人一首に選ばれているが、その末の松山も駅の南側にある。そうした観点からも、多賀城駅周辺は歴史を感じさせるといえる。

参考文献

・書籍

『歴史でめぐる鉄道全路線 国鉄・JR 41号 仙石線・仙山線・大船渡線・石巻線』（朝日新聞出版）

・webサイト

NAVITIME「多賀城駅の時刻表 バス路線一覧」（閲覧 2025/08/22）

<https://www.navitime.co.jp/bus/diagram/direction/00144022/>

JR東日本「多賀城駅構内図・バリアフリー情報」（閲覧 2025/08/22）

<https://www.jreast.co.jp/estation/stations/1666.html>

写真提供: のぶ

げ ば 下馬

(C5 経) かのき

外観写真



駅データ

所在地	宮城県多賀城市下馬2丁目
開業年	昭和7(1932)年8月1日
接続路線	なし
乗車人員	3, 293人(令和5(2023)年)

駅について

昭和7(1932)年に宮城電気鉄道の駅として開業。昭和62(1987)年に東日本旅客鉄道の管轄となった後、平成元(1989)年には駅舎をメルヘン調にリニューアルした。2000年以降は自動改札の設置、Suicaの導入が行われたが、平成24(2012)年には直営駅から業務委託駅となった。

駅周辺について

駅の東側に坂総合病院と薬局がある。また駅から北西方向1km先にはJR東北本線塩釜駅がある。全体的に住宅街が目立つ。また下馬駅にはバス停はないが、駅から東側に5分ほど歩くと本塩釜方面、花刈方面、七ヶ浜国際村方面に向かうバス停がある。

参考文献

・書籍

『歴史でめぐる鉄道全路線 国鉄・JR 41号 仙石線・仙山線・大船渡線・石巻線』（朝日新聞出版）

・webサイト

JR東日本「下馬駅構内図・バリアフリー情報」（閲覧 2025/08/22）

<https://www.jreast.co.jp/estation/stations/1666.html>

写真提供:越後時報

にしおがま 西塩釜

(C5 工) 仙台 rural turtle

外観写真



駅データ

所在地	宮城県塩竈市錦町
開業年	大正14(1925)年6月5日
接続路線	なし
乗車人員	963人/日(平成15(2003)年)

駅について

西塩釜駅は2面2線の橋上駅である。駅は駅西側の佐浦町方面と駅東側の錦町方面のどちらにも出口があり、そのどちらにもエレベーターが設置されているが、肝心の改札内にエレベーターはないため、駅東西の連絡通路のような役割であると考えられる。簡易IC改札機は設置されているが無人駅である。かつては自動改札機の設置や朝ラッシュ時のみ駅係員の配置があったが現在ではなくなっている。

駅周辺について

駅の西口にはロータリーなどはなく、一軒家が広がる閑静な雰囲気が感じられる。駅の東口にはNEWしおなびバスが発着するバスロータリーとUR住宅がある。また、写真左側に見えるように、東口には小さめの神社もある。鳥居をくぐって神社に向かって階段を上ると、西塩釜駅近辺の

風景が見渡せる。西塩釜駅は公的施設に近い駅で、塩竈市役所や水道局、県税事務所などへのアクセスが良い。



図1 神社から見た西塩釜駅周辺の住宅街



図2 駅東口のUR住宅とバスロータリー



図3 駅周辺の施設案内

参考文献

・webサイト

駅の情報（西塩釜駅）：JR東日本

<https://www.jreast.co.jp/estation/station/info.aspx?StationCd=1158> (閲覧 2025/08/18)

JR仙石線沿線（あおば通～石巻）の写真目次・停車駅・乗車人員

<https://townphoto.net/line-jr-senseki.html> (閲覧 2025/08/18)

JR仙石線西塩釜 [http://hacchi-no-](http://hacchi-no-he.net/line/senseki/station/0120_nishishiogama.htm)

[he.net/line/senseki/station/0120_nishishiogama.htm](http://hacchi-no-he.net/line/senseki/station/0120_nishishiogama.htm) (閲覧 2025/09/02)

仙石線西塩釜 [https://nacl-](https://nacl-hokuriku.com/rosen/sensekisen/013nishishiogama.htm)

[hokuriku.com/rosen/sensekisen/013nishishiogama.htm](https://nacl-hokuriku.com/rosen/sensekisen/013nishishiogama.htm) (閲覧 2025/09/02)

取材日：令和7(2025)年7月27日

ほんしおがま 本塩釜

(C5 工) 仙台 rural turtle

外観写真



駅データ

所在地	宮城県塩竈市海岸通
開業年	大正15(1926)年4月14日
接続路線	なし
乗車人員	2,516人/日(令和5(2023)年)

駅について

本塩釜駅は2面2線の高架駅である。かつて本塩釜駅は現在塩竈市民交流センターや塩竈市民図書館が入居している老番館という建物のある場所にあった。昭和56(1981)年に仙石線の高架複線化事業が完成し、現在の場所に高架駅として新しい本塩釜駅が完成した。仙石線の中でも乗車人員が多いのも相まって、自動改札機の設置に加えて有人改札もある。

本塩釜駅は海から近く、およそ300mしか離れていない。そのため平成23(2011)年の東日本大震災時は本塩釜駅にも1.8m～2.0mほどの津波が押し寄せ、大量のがれきやヘドロが流れ込む被害を受けた。アクアゲート口には当時の津波の浸水深を示す看板があり、成人でも頭まで埋まってしまうほどの高さがある。被災から1年後の平成24(2012)年の3月11日に

は神社参道口側に復興の記念として花時計が設置され、現在でも正確に時を刻み続けている。

駅周辺について

駅の周辺には大型商業施設やホームセンターなどがあり栄えている印象。かつて塩竈市には塩釜線という貨物線が存在しており、現在のイオンタウンは塩釜線の塩釜埠頭駅があった跡地にできている。ロータリーは神社参道口、アクアゲートロともにある。神社参道口には雑居ビルや進学塾が、アクアゲートロには七十七銀行の店舗やイオンタウンがあり、駅周辺には建物が多い。神社参道口には西塩釜駅と同じくNEWしおなびバスのバス停がある。

神社参道口から出て目の前の大きい道路、県道3号線を西へ1kmほど進むと鹽竈神社がある。この神社は平安時代、陸奥国運営に充てられていた税金の60分の1という破格の祭祀料を受け取っていたにもかかわらず、平安時代に全国の各社を記載した延喜式神名帳にはその名が無く、式外社であったという不思議な神社である。



図1 神社参道口周辺の風景



図2 アクアゲート口の商業施設



図3 アクアゲート口の浸水深を示す看板

参考文献

・webサイト

駅の情報（本塩釜駅）：JR東日本

<https://www.jreast.co.jp/estation/station/info.aspx?StationCd=1407> (閲覧 2025/08/18)

各駅の乗車人員 2023年度 <https://www.jreast.co.jp/passenger/> (閲覧
2025/08/18)

塩竈市の歴史(年表)

<https://www.city.shiogama.miyagi.jp/soshiki/5/2372.html> (閲覧
2025/09/02)

「塩竈の歩み」

<https://www.city.shiogama.miyagi.jp/uploaded/attachment/14932.pdf>
(閲覧 2025/09/02)

塩釜商工会議所「東日本大震災の記録」

<https://www.shiogamacci.jp/img/file661.pdf> (閲覧 2025/09/02)

塩竈神社の御由緒 | 神社について | 塩竈神社

<http://www.shiogamajinja.jp/about/index.html> (閲覧 2025/09/02)

取材日: 令和7(2025)年7月27日

ひがしおがま 東塩釜

(C5 工) 仙台 rural turtle

外観写真



駅データ

所在地	宮城県塩竈市藤倉3丁目
開業年	昭和2(1927)年4月18日
接続路線	なし
乗車人員	2,094人/日(令和5(2023)年)

駅について

2面3線の地上駅で、自動改札機及び有人改札の設置がある。あおば通駅から続いてきた仙石線の複線は終わり、石巻方面へは単線として続いていく。この駅を終着とする列車も数多く設定されており、この駅を境に列車本数が大きく異なる。あおば通駅発の列車の中で東塩釜駅止まりの列車は朝夕に多く、7時台、8時台発の列車はおよそ半分が東塩釜止まりであり、夕方以降になるとより東塩釜止まりの割合が高まる。

ところで、「釜」の字は西塩釜駅、本塩釜駅、東塩釜駅で採用されている一方、その3駅の所在地は塩「竈」市となっている。塩竈の「竈」は「かまど」という読みで、塩竈は海水を煮て塩を作るかまどのことを指していた。その竈があることで有名になったことから塩竈市の地名になっていったとされている。現在では塩竈市は「竈」を正式な文字としているが、かつては「鹽竈」、「塩竈」、「鹽釜」、「塩釜」などが混在して

駅周辺について

食卓を彩る海の幸

金目鯛
スズキ目科のツマグロザメ属
身 長 び: 60cm-80cm
主な産地: 一宮町、大津町
食 べ 方: カナダ、煮身

草刈壺鯛
スズキ目科のツマグロザメ属
身 長 び: 10cm-15cm
主な産地: 高津町、大津町
食 べ 方: 煮身、煮付け、焼く

鰻
スズキ目科のツマグロザメ属
身 長 び: 60cm-80cm
主な産地: 一宮町、大津町
食 べ 方: カナダ、煮身

鰻烏賊
イカ目科のツマグロザメ属
身 長 び: 60cm-80cm
主な産地: 高津町、大津町
食 べ 方: 煮身、煮付け、焼く

真子鰯
スズキ目科のツマグロザメ属
身 長 び: 10cm-15cm
主な産地: 高津町、大津町
食 べ 方: 煮身、煮付け、焼く

真鱈
スズキ目科のツマグロザメ属
身 長 び: 10cm-15cm
主な産地: 高津町、大津町
食 べ 方: 煮身、煮付け、焼く

真子鰯
スズキ目科のツマグロザメ属
身 長 び: 10cm-15cm
主な産地: 高津町、大津町
食 べ 方: 煮身、煮付け、焼く

真鱈
スズキ目科のツマグロザメ属
身 長 び: 10cm-15cm
主な産地: 高津町、大津町
食 べ 方: 煮身、煮付け、焼く

真子鰯
スズキ目科のツマグロザメ属
身 長 び: 10cm-15cm
主な産地: 高津町、大津町
食 べ 方: 煮身、煮付け、焼く

真鱈
スズキ目科のツマグロザメ属
身 長 び: 10cm-15cm
主な産地: 高津町、大津町
食 べ 方: 煮身、煮付け、焼く

図1 駅前にある魚の看板



図2 駅前にある造船所

参考文献

・webサイト

駅の情報（東塩釜駅）：JR東日本

<https://www.jreast.co.jp/estation/station/info.aspx?StationCd=1284>（閲覧 2025/08/18）

各駅の乗車人員 2023年度 <https://www.jreast.co.jp/passenger/>（閲覧 2025/08/18）

時刻表 あおば通駅 仙石線：JR東日本 https://www.jreast-timetable.jp/2509/timetable/tt1710/1710010.html#time_22（閲覧 2025/09/02）

「竈」の字について

<https://www.city.shiogama.miyagi.jp/soshiki/6/1082.html>（閲覧 2025/09/02）

会社概要 | 会社情報 | 東北ドック鉄工株式会社

<https://www.tohokudoc.co.jp/information/outline.html>（閲覧 2025/09/02）

取材日：令和7(2025)年7月27日

りくぜんはまだ 陸前浜田

(C5 工) 仙台 rural turtle

外観写真



駅データ

所在地	宮城県宮城郡利府町赤沼字井戸尻
開業年	昭和2(1927)年4月18日
接続路線	なし
乗車人員	125人/日(平成20(2008)年)

駅について

1面1線の地上駅でそのカーブしているホームは海側にある。簡易IC改札機のみが設置され、LED発車標もないこじんまりとした無人駅である。東北本線と近接しており、時折東北本線の列車が通過していく音が響く。その駅の小ささとは対照的に駅前には20～30台はとめられそうな駐輪場が整備されている。

駅周辺について

駅周辺は海と山に挟まれ、東北本線、仙石線、国道45号と3つの交通が集まる区間である。ときどき東北本線を音を立てながら列車が通過していく、国道45号も途切れることなく車が通過する。駅は海から近く、徒歩5分ほどの所に浜田漁港がある。近くには少し集落があるだけで乗車人員は仙石線の中でも少ない方だと思われる。



図1 駅前駐輪場

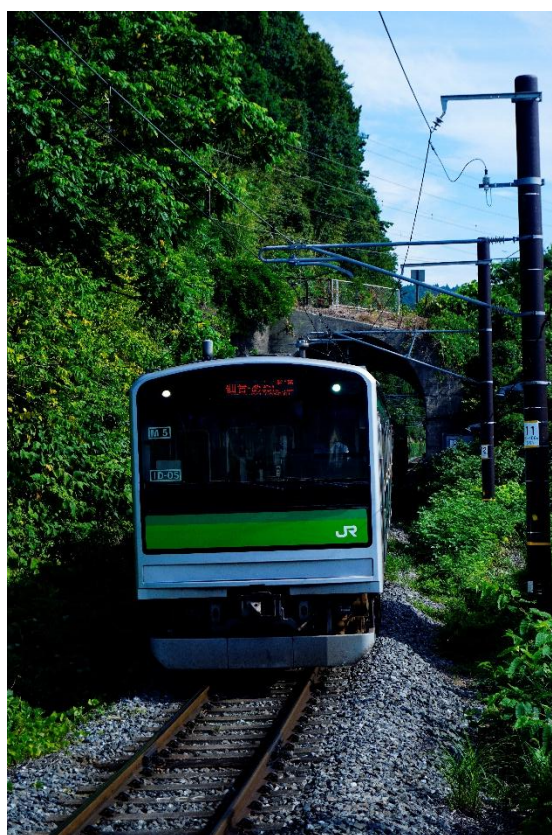


図2 ホームに到着する仙石線上り列車



図3 エキチカな浜田漁港

参考文献

・webサイト

JR仙石線沿線(あおば通～石巻)の写真目次・停車駅・乗車人員

<https://townphoto.net/line-jr-senseki.html> (閲覧 2025/08/18)

駅の情報 (陸前浜田駅) : JR東日本

<https://www.jreast.co.jp/estation/station/info.aspx?StationCd=1672> (閲覧 2025/08/18)

取材日:令和7(2025)年7月27日

まつしまかいがん 松島海岸

(C5 工) 仙台 rural turtle

外観写真



駅データ

所在地	宮城県宮城郡松島町松島字浪打浜
開業年	昭和2年(1927)4月18日
接続路線	なし
乗車人員	1,374人/日(令和5(2023)年)

駅について

松島海岸駅は2面2線の地上駅で観光地松島の最寄り駅である。自動改札機と有人改札を備えた有人駅である。現在の松島海岸駅は近年新しく立て替えられたもので、かつては瓦屋根が特徴の趣のある駅舎が立っていた。驚くことに当時の駅舎は昭和2(1927)年に仙石線の前身である宮城電気鉄道の松島公園駅として開業した際の駅舎がつかわれており、令和元(2019)年に仮駅舎へ移行するまでの約90年間使われ続けていた。令和3(2021)年11月15日に現在の駅舎の使用が開始された。現在の駅舎はエレベーターが設置されバリアフリー対応しているのに加え、1番線ホームには展望台も設置された。また、かつての松島海岸駅は現在の2番線ホームしかなく、1番線ホームは現在の2番線ホームの柵で塞がれている場所にあり、当時は1面2線の島式ホームだった。駅改修と同時に現在の1番線

ホームを新設したことで上り線と下り線の乗客を別々のホームで案内することができ、混雑を避けられるようになったと考えられる。

駅周辺について

駅周辺には言わずと知れた有名観光地の松島が広がる。遊覧船や瑞巖寺のような有名スポットまでは徒歩10分ほどで着き、道中にはお土産やグルメの店舗が立ち並ぶ。駅前を出て国道45号を進んでいくと、左手には瑞巖寺の参道が、右手には美しい松島の景色と遊覧船を見ることができる。少し進むと瑞巖寺五大堂があり、そこから松の葉越しに見える景色は素晴らしい。



図1 平成23(2011)年の松島海岸駅 著作者：京浜にけ CC 表示-継承
3.0



図2 朝方だったためまだ静かな遊覧船乗り場



図3 瑞巖寺五大堂から見る遊覧船

参考文献

・webサイト

駅の情報（松島海岸駅）：JR東日本

<https://www.jreast.co.jp/estation/station/info.aspx?StationCd=1440> (閲覧 2025/08/18)

各駅の乗車人員 2023年度 <https://www.jreast.co.jp/passenger/> (閲覧 2025/08/18)

仙石線「松島海岸駅」の整備に着手します：JR東日本ニュース

[https://www.jreast.co.jp/sendai/upload-](https://www.jreast.co.jp/sendai/upload-images/2019/05/201905302.pdf)

[images/2019/05/201905302.pdf](https://www.jreast.co.jp/sendai/upload-images/2019/05/201905302.pdf) (閲覧 2025/09/02)

仙石線「松島海岸駅」新駅舎使用開始・新店舗オープンについて：JR東日本ニュース

https://www.jreast.co.jp/press/2021/sendai/20211028_s01.pdf (閲覧 2025/09/02)

取材日：令和7(2025)年7月27日

たかぎまち 高城町

(C5 工) 自科大

外観写真



駅データ

所在地	宮城県宮城郡松島町高城字元釜家
開業年	昭和3(1928)年4月10日
接続路線	なし
乗車人員	1,227人(令和5(2023)年度)

駅について

下り方面仙石東北ラインの列車が仙石線に合流して初めにある駅で、仙石線と仙石東北ラインの全列車が停車する。業務委託駅である。東日本大震災の影響により2015年の復旧まで高城町駅から矢本駅まで代行バスが走った。なお、路線の復旧状況に応じて期間ごとに 運行するバスの停留所や本数が変わっていた。

駅周辺について

松島町の住宅地が広がっている。築年が古い一軒家が多い。駅周辺に観光施設が多い松島海岸駅とは違い、郵便局やスーパーなど生活に必要な施設が多くある。接続するバス路線はない。

参考文献

・書籍

東日本大震災「復興」時刻表(講談社)

・webサイト

JR東日本ホームページ <https://www.jreast.co.jp>(閲覧 2025/10/13)

取材日:2025年8月12日

てたる 手樽

(C5 工) 自科大

外観写真



駅データ

所在地	宮城県宮城郡松島町手樽
開業年	昭和56(1981)年4月1日
接続路線	なし
乗車人員	14人(令和5(2023)年度)

駅について

駅舎はなく、コンクリート製の待合室のみがある。1面1線の棒線型ホームを持つ。無人駅である。接続するバス路線はない。

駅周辺について

駅の南側は水田が広がり、その中に奥松島パークラインが通っていて交通量が多い。駅の東側には「古民家Cafe 風まかせ」がある。駅の北側には急峻な荒れ地がある。このためほかの駅に比べ狭い土地に多くの家屋が密集している。

参考文献

・webサイト

JR東日本ホームページ <https://www.jreast.co.jp>(閲覧 2025/10/13)

取材日:2025年8月12日

りくぜんとみやま 陸前富山

(C5 工) 自科大

外観写真



駅データ

所在地	宮城県宮城郡松島町手樽早川
開業年	大正14(1925)年6月5日
接続路線	なし
乗車人員	81人(令和5(2023)年)

駅について

この駅は富山地区の生活の拠点であり、近くには簡易郵便局がある。1面1線の棒線型ホームを持つ木造風レンガ製の駅舎である。無人駅である。1944年に富山駅から改称された。接続するバス路線はない。

駅周辺について

漁港と住宅地が広がる。築年数が古い一軒家が多い。駅の西側にやや外れたところを奥松島パークラインが通っている。陸前富山駅から東名駅までの区間はロングシートから日本三景の松島を眺められることから、新潮新書「日本の鉄道車窓絶景100選」に選ばれている。

参考文献

・書籍

仙石線物語(佐藤芳男)

・webサイト

JR東日本ホームページ <https://www.jreast.co.jp>(閲覧 2025/10/13)

取材日:2025年8月12日

りくぜんおおつか 陸前大塚

(C5 工) 自科大

外観写真



駅データ

所在地	宮城県東松島市大塚字大塚
開業年	昭和3(1928)年4月10日
接続路線	なし
乗車人員	データなし

駅について

仙石線の中でも特に海に近い駅として知られているが現在は防波ブロックのため駅から海は見えない。1面1線の棒線型ホームを持つ木造風レンガ製の駅舎である。無人駅である。接続するバス路線はない。

駅周辺について

南側は海に面している。北側は急峻な地形の上に洞安寺や五十鈴神社を中心とした門前町が広がっている。

参考文献

・webサイト

JR東日本ホームページ <https://www.jreast.co.jp> (閲覧日2025/10/13)

取材日:2025年8月12日

とうな 東名

(C5 工) 自科大

外観写真



駅データ

所在地	宮城県東松島市野蒜ヶ丘3丁目
開業年	昭和6(1931)年12月1日
接続路線	なし
乗車人員	データなし

駅について

1面1線の棒線型ホームを持つ木造風鉄骨駅舎である。旧駅舎が被災したため仙石線の新線切り替えに伴い現在の場所に駅舎が移転した。無人駅である。接続するバス路線はない。東日本大震災では架線柱折れ、瓦礫散乱、近隣の住宅からの家財流入などの被害が見られた。

駅周辺について

野蒜駅とともに野蒜市街地の拠点駅を担う。北側には野蒜ヶ丘団地が広がり、南側には新東名団地が広がっていて、東松島市や松島町で働く人々のベッドタウンとして機能している。築浅の一軒家が整理された区

画の中に立ち並ぶ。東日本大震災のときは東名駅から野蒜駅間で瓦礫散乱、列車L字脱線などの被害を受けた。

参考文献

・書籍

東日本大震災「復興」時刻表(講談社)

・webサイト

JR東日本ホームページ <https://www.jreast.co.jp> (閲覧日2025/10/13)

のびる 野蒜

(C5 工) 自科大

外観写真



駅データ

所在地	宮城県東松島市野蒜ヶ丘1丁目
開業年	昭和3(1928)年4月10日
接続路線	なし
乗車人員	57人(令和5(2023)年度)

駅について

1面2線の島式ホームを持つ、木造風の鉄骨駅舎である。列車の交換が可能である。東日本大震災により旧駅舎が被災したので新線切り替えに伴い高台側へ移転が行われ現在の駅舎に建て替えられた。仙石東北ラインの緑快速が停車する。(注 1)無人駅である。ノビルが群生していたことから名づけられた野蒜村に作られたことから開業時は野蒜駅と名付けられその後旧駅舎の近くの砂浜海岸が兵庫県の須磨海岸に見立てられたことから東北須磨駅と改称された。そして仙石線の国鉄移管のときに駅名が野蒜駅に戻った。その後野蒜村と周辺の村の合併により鳴瀬町ができたとき、町議会が奥松島駅への改名を提案し、町民にアンケートをとったが反対多数により案は棄却され駅名は野蒜駅のままとなった。東

日本大震災のときは駅舎全壊、瓦礫散乱、マルチプルタイタンパー廃車などの被害を受けた。

駅周辺について

東名駅とともに野蒜市街地の拠点駅を担う。北側には野蒜ヶ丘団地が広がり、南側には奥松島クラブハウスが広がっていて、東松島市や松島町で働く人々のベッドタウンとして、また、奥松島のリゾート地の玄関口として機能している。接続するバス路線はない。旧駅舎は東松島市震災復興伝承館として利用され、9時から17時まで見学できる。旧駅舎は目の前に遠浅の海が開けていた。このような地形のため旧駅舎は大きな被害を受けた。

参考文献

・書籍

被災鉄道 復興への道(講談社)

東日本大震災「復興」時刻表(講談社)

・webサイト

JR東日本ホームページ <https://www.jreast.co.jp>(閲覧 2025/10/13)

りくぜんおの 陸前小野

(C5 工) Aivy

外観写真



駅データ

所在地	宮城県東松島市牛網字新上江戸原
開業年	昭和3(1928)年4月10日
接続路線	なし
乗車人員	345人/日(平成30(2018)年)

駅について

島式ホーム1面2線を有する地上駅。「小野」の駅名は開業時の所属自治体である小野村(昭和40(1955)年廃止)に由来し、中央本線の小野駅との混同を避けるため旧国名の「陸前」を冠している。旧鳴瀬町(平成17(2005)年廃止)の中心市街地付近に位置し、仙石東北ラインの快速列車も停車する。現在は無人化されているものの令和2年(2020)年までは簡易委託駅となっており、駅売店で乗車券・定期券・回数券・自由席特急券を取り扱っていた。平成23年(2011)年3月11日の東日本大震災により一度は駅の機能を失ったが、約一年後の平成24年(2012)年3月17日に当駅―矢本駅間で運転が再開され、同時に新駅舎も竣工。その後平成27(2015)年に高城町駅―当駅間の運転が再開されるまでの間、当駅は仮の終着駅となっていた。

駅周辺について

北側には比較的新しい住宅地が整備され、南側には古くからの集落と田畑が広がる。先述のように旧鳴瀬町の市街付近に位置するため、東松島市役所鳴瀬庁舎(旧鳴瀬町役場)も近い。

参考文献

「駅の情報(陸前小野駅)」 東日本旅客鉄道
<https://www.jreast.co.jp/estation/station/info.aspx?StationCd=1662>

「東北地方の運転見合わせ区間」 東日本旅客鉄道
<https://web.archive.org/web/20120303115121/https://www.jreast.co.jp/pdf/saikaijoukyou.pdf>

「仙石線陸前小野駅新駅舎使用開始について」 東日本旅客鉄道仙台支社
<https://web.archive.org/web/20130619223729/http://www.jrsendai.com/doc/20120313.pdf>

取材日:令和7(2025)年8月15日

かづま 鹿妻

(C5 工) Aivy

外観写真



駅データ

所在地	宮城県東松島市矢本字中谷地
開業年	昭和4(1929)年6月1日
接続路線	なし
乗車人員	データなし

駅について

単式ホーム1面1線の地上駅。簡素な待合室に簡易Suica改札機、乗車駅証明書発行機のみが設置されている。

駅周辺について

駅前に公衆トイレが設置されている。またすぐ近くの国道45号沿いに、松島基地で昭和58(1983)年から平成7(1995)年までブルーインパルスで使用されていたT-2超音速高等練習機128号機が、モニュメントとして展示されている。

参考文献

「駅の情報(鹿妻駅)」 東日本旅客鉄道
<https://www.jreast.co.jp/estation/station/info.aspx?StationCd=454>

取材日：令和7(2025)年8月15日

やもと 矢本

(C5 工) Aivy

外観写真



駅データ

所在地	宮城県東松島市矢本字河戸
開業年	昭和3(1928)年11月22日
接続路線	なし
乗車人員	1,121人/日(令和5(2023)年)

駅について

島式ホーム1面2線の地上駅。東松島市の中心であり、みどりの窓口、自動券売機、自動改札機が設置されている主要駅である。かつては当駅から近隣の航空自衛隊松島基地へ、燃料輸送のための専用線が分岐していた。跡地は遊歩道として整備されており、今もその跡を基地付近まで辿ることができる。当駅も東日本大震災の影響により休止していたが、当駅-石巻駅間で運転を再開した際にはスタッフ閉塞による運行がなされていた。また陸前小野駅まで運転が再開された後も、代行バスとの乗り継ぎは当駅で行われていた。

駅周辺について

駅周辺には東松島市の市街地が広がり、公共施設、金融機関、スーパーマーケットなどが所在する。また航空自衛隊松島基地の最寄り駅でもあり、毎年8月の航空祭の際には多くの来場客が当駅を利用する。

参考文献

「駅の情報(矢本駅)」 東日本旅客鉄道

<https://www.jreast.co.jp/estation/station/info.aspx?StationCd=161>

2

取材日:令和7(2025)年8月15日

ひがしやもと 東矢本

(C5 工) Aivy

外観写真



駅データ

所在地	宮城県東松島市矢本字下浦
開業年	昭和62(1987)年3月31日
接続路線	なし
乗車人員	データなし

駅について

単式ホーム1面1線の停留場で、開業時からの無人駅である。簡易Suica改札機、乗車駅証明書発行機を備える。開業日は国鉄最後の日であり、当駅は国鉄の最後の新駅として知られている。

駅周辺について

駅出口のある南側には公営の集団住宅があり、その周囲は戸建ての住宅地となっている。北側にはかつては水田が広がっていたが、開発が進んだ現在は新興住宅地となっている。

参考文献

「駅の情報(東矢本駅)」 東日本旅客鉄道

<https://www.jreast.co.jp/estation/station/info.aspx?StationCd=130>

取材日：令和7(2025)年8月15日

りくぜんあかい 陸前赤井

(C4 工) 白茄子
(C5 理) ベットが

外観写真



駅データ

所在地	宮城県東松島市赤井川前一
開業年	昭和3(1928年)11月22日
接続路線	なし
乗車人員	610人/日(令和5(2023)年度)

駅について

1面2線の島式ホームの駅であり、東松島市最東端の駅である。特別快速を除くすべての列車が停車する。また駅舎の待合室のほかに、ホーム上にも小さな待合室がある。

駅周辺について

駅の北側には、タクシー乗り場があるものの、バス停はない。自転車の駐輪場が駅舎のすぐ西側にある。駅のすぐ南側には東松島市立矢本第二中学校、東側には東松島市立赤井南小学校があり、その他は主に宅地となっている。また、駅の南側には国道45号が通っており、通行する車も多い。

参考文献

・webサイト

JR東日本 ホームページ

<https://web.archive.org/web/20240827143153/https://www.jreast.co.jp/estation/station/info.aspx?StationCd=1658> (閲覧 2025/8/26)

地理院地図

<https://maps.gsi.go.jp/#16/38.432001/141.238353/&base=std&ls=std&disp=1&vs=clglj0h0k0l0u0t0z0r0s0m0f1> (閲覧 2025/8/26)

取材日:令和7(2025)年8月14日

いしのまきあゆみの 石巻あゆみ野

(C4 工) 白茄子
(C5 理) ベットが

外観写真



駅データ

所在地	宮城県石巻市あゆみ野
開業年	平成28(2016)年3月26日
接続路線	なし
乗車人員	データなし

駅について

石巻市にある仙石線の駅としては最も西に位置する駅であり、1面1線の棒線駅である。当駅北側に広がる「新蛇田南地区」の宅地供給開始に伴い開業された。

駅周辺について

駅舎のすぐ北と南西には、ミヤコーバスのバス停があり、石巻駅方面や、石巻線線鹿又駅方面へのバスが発着する。駅の北側には、「新蛇田南地区」と「新蛇田南第二地区」が広がっており、駅舎のすぐ北西には公園がある。この地域は東北地方太平洋沖地震とその後の巨大津波により、移転を余儀なくされた市民の集団移転先として、また、石巻市の新しい市街地の形成を目指してまちづくりが進められた。なお、当地域の

名称「あゆみ野」は、被災された方々が、新しいまちとともに未来に向けて一派ずつ歩んでいくようにとの願いを込めて名付けられた。

参考文献

石巻市が設置した駅前に立つ看板

・webサイト

JR東日本 ホームページ

<https://web.archive.org/web/20240827143208/https://www.jreast.co.jp/estation/station/info.aspx?StationCd=1737>（閲覧 2025/8/26）

地理院地図

<https://maps.gsi.go.jp/#16/38.435312/141.258445/&base=std&ls=std&disp=1&vs=c1glj0h0k0l0u0t0z0r0s0m0f1>（閲覧 2025/8/26）

取材日：令和7(2025)年8月14日

へびた 蛇田

(C4 工) 白茄子
(C5 理) べつとが

外観写真



駅データ

所在地	宮城県石巻市蛇田字下谷地
開業年	昭和3(1928)年11月22日
接続路線	なし
乗車人員	819人/日(令和5(2023)年度)

駅について

1面1線の棒線駅である。特別快速を除くすべての列車が停車する。駅舎の前にある石碑には、仁徳天皇の時代、蝦夷の反乱により戦死した田道將軍の墓を蝦夷が暴こうとすると、地中から蛇が現れ蝦夷たちを全滅させたという伝説や、大きな瓜から多数の蛇が現れ、「蛇多」が「蛇田」となったという話があったと記されている。

駅周辺について

住宅地が広がっている。駅の南東部には国道45号が通っており、その奥には北北上運河が通っている。



図1 蛇田駅の名前の由来について書かれた石碑

参考文献

・webサイト

JR東日本 ホームページ

<https://www.jreast.co.jp/estation/station/info.aspx?StationCd=1396> (閲覧 2025/8/26)

地理院地図

<https://maps.gsi.go.jp/#16/38.437733/141.277885/&base=std&ls=std&disp=1&vs=c1glj0h0k0l0u0t0z0r0s0m0f1> (閲覧 2025/8/26)

取材日：令和7(2025)年8月14日

りくぜんやました 陸前山下

(C4 工) 白茄子
(C5 理) べつとが

外観写真



駅データ

所在地	宮城県石巻市錦町
開業年	昭和14(1939)年2月1日
接続路線	仙石貨物支線
乗車人員	902人/日(令和5(2023)年度)

駅について

1面2線の島式ホームの駅である。特別快速を除くすべての列車が停車する。当駅から石巻港駅まで、仙台方に分岐する形で仙石貨物支線(単線非電化)が伸びている。

駅周辺について

駅のすぐそばに、石巻市立貞山小学校、石巻市立山下中学校、宮城県石巻工業高等学校がある。また、駅北部には県道16号が通っており、交通量は多い。周辺には宅地が主に広がっている。

参考文献

・webサイト

JR東日本 ホームページ

<https://www.jreast.co.jp/estation/station/info.aspx?StationCd=1676> (閲覧 2025/8/26)

地理院地図

<https://maps.gsi.go.jp/#16/38.436702/141.287999/&base=std&ls=std&disp=1&vs=c1glj0h0k0l0u0t0z0r0s0m0f1> (閲覧 2025/8/26)

MSN 産経ニュースのアーカイブ

<https://web.archive.org/web/20120711205524/http://sankei.jp.msn.com/affairs/news/120711/dst12071118460018-n1.htm>

取材日:令和7(2025)年8月14日

いしのまき 石 巻

(C4 工) 白茄子
(C5 理) べつとが

外観写真



駅データ

所在地	宮城県石巻市鑄銭場
開業年	大正元(1912)年10月28日
接続路線	石巻線
乗車人員	2,720人/日(令和5(2023)年度)

駅について

2面5線(1面2線の島式ホームと、1面3線の切り欠き構造のホーム)の駅であり、指定席券売機1台と、みどりの窓口が設置されている。またコインロッカーやNewDaysも併設されている。

1、2番線はともに電化されており、1番線は仙石東北ライン、2番線は仙石線の列車が使用する。3～5番線は非電化となっており、主に石巻線の列車が使用する。なお、女川発着の仙石東北ラインは3番線を使用する。

また、漫画家である石ノ森章太郎氏ゆかりの地ということもあり、駅舎や駅構内には彼の作品に登場するキャラクターが多く散りばめられている。

駅周辺について

石巻市立病院と石巻市役所や、税務署、郵便局がまとまって存在している。駅北側には宅地、南側には商業施設が広がっている。

駅の南東には、石巻港があり、田代島、網地島、鮎川(いずれも石巻市)へ船が運航されている。

また、石ノ森章太郎氏が生み出したキャラクターが立ち並ぶ「石巻マンガロード」が駅のすぐ近くから続いており、「石ノ森萬画館」が石巻港の近くにある。

参考文献

・webサイト

JR東日本 ホームページ

<https://www.jreast.co.jp/estation/station/info.aspx?StationCd=119>
(閲覧 2025/8/26)

地理院地図

<https://maps.gsi.go.jp/#16/38.434472/141.303821/&base=std&ls=std&disp=1&vs=c1glj0h0k0l0u0t0z0r0s0m0f1> (閲覧 2025/8/26)

取材日:令和7(2025)年8月14日

4. 仙石線のこれから



新しい仙石線の顔:E131系の試運転列車が往く(撮影:犬川の妖精)

この章では、これからの仙石線を取り巻く様々な話題を紹介する。

新型車両導入に伴う乗客目線での予想される変化 ～混雑状況に重点を置いて～

(C5 法) 誰か名前考えて

(1) 現状の混雑状況の把握並びに検討

本節では、現状仙石線(特に朝ラッシュ時間帯の上り電車)がどの程度混雑しているのかについて検討する。

(ア) 福田町駅視察

以下は、筆者が実際に平日のラッシュ時間帯に福田町駅を訪れ⁴、混雑状況の視察を行った際の記録である。

表1 令和7(2025)年6月23日(月曜日) 福田町駅視察

福田町 発	仙台 着	所感
7:07	7:20	車内は余裕あり。立ち客が出てくる。
7:14	7:27	〃
7:21	7:34	〃
7:28	7:41	〃
7:36	7:49	乗車率100%(定員通り)ほど。
7:43	7:59	さらに混んで乗車率105%ほど。
7:50	8:03	〃
7:56	8:09	またさらに混み、乗車率105～110%ほど。
8:02	8:15	石巻寄り2両は、ドア閉めのため、乗客が荷物を引いていた。
8:10	8:23	あおば通寄り1両を除き、ドア閉めのため、乗客が荷物を引いていた。
8:17	8:30	8:10発と比べ、混雑は多少落ち着いた。ただ、依然として車内に余裕はない。
8:23	8:36	8:10発と似た状況になり、石巻寄り2両のドア付近が特に混雑していた。
8:31	8:47	7:56発と似た状況に。
8:40	8:54	かなり空いた。乗車率75～85%ほどか。ま

⁴ 福田町駅を選んだ理由は、筆者の友人の仙石線利用者に混雑状況について伺ったところ、当駅がかなり混雑しているとの話をいただいたからである。

		た、福田町駅から乗車する人も減った。
8:46	8:59	8:40発と似た状況。
8:56	9:09	〃

(イ)現状混雑は捌ききれているのか

以下では、現状の車両並びに列車本数で乗客を捌ききれているのか、について検討する。

まず、先ほどの表で用いており、ここで用いる指標でもある「混雑率(=乗車率)」の定義の数字に対する体感の目安を提示する。日本民営鉄道協会によると、乗車率100%の目安は『定員乗車。座席につくか、吊り革につかまるか、ドア付近の柱につかまることができる。』、150%の目安は『肩が触れ合う程度で、新聞は楽に読める。』、180%の目安は『体が触れ合うが、新聞は読める。』、200%の目安は『体が触れ合い、相当な圧迫感がある。しかし、週刊誌なら何とか読める。』、250%の目安は『電車が揺れるたびに、体が斜めになって身動きできない。』である。以下に画像を示す。

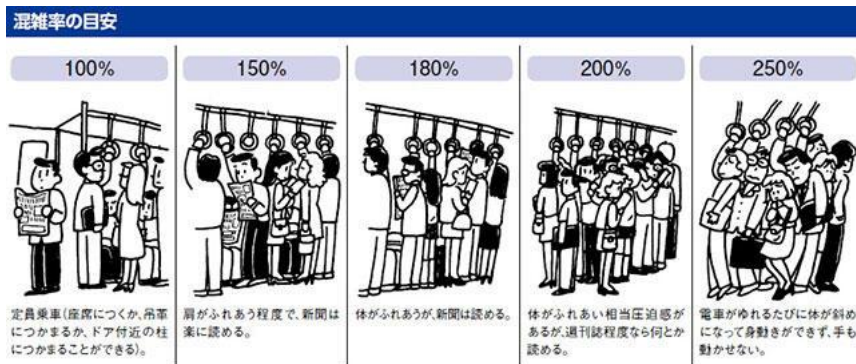


図1 混雑率の目安
出典：日本民営鉄道協会

では、車両の観点から述べる。現在運用されている205系は、仙石線の混雑を捌くのに十分と言えるか。ここでいう「十分」を、「乗車の意思がある者を列車に乗せ、車内サービス⁵の質を一定程度⁶保ちながら、目的地

⁵ ここでいう「車内サービス」は、一般的な乗客目線において、「混雑しすぎて著しく不快でない」、かつ、「空調による著しい不快感がない」、かつ、「乗り心地において著しい不快感がない」ことを指す。

⁶ このような表現を採用した理由であるが、求める車内サービスの度合いというのは人により異なる。しかし概して、一般的な乗客が求める車内サービスの度合いは大きくは異ならないであろう。よってこのような曖昧な表現を用いても、それにより読み手の解釈が大きく異なることは想定

までの輸送ができる状態」と定義すると、この定義については有効な異論が(現状少なくとも)見当たらないので、現状の205系はこの混雑を捌くのに「十分」といえる。

次に、列車本数の観点から。現状は15編成の205系が仙石線で活躍している。これらを用いて、ラッシュ時間帯(7、8時台)には平日16本の上り列車が運行されている。これも先ほど用いた定義をもとに「十分」であるかを検討すると、「乗車の意思がある者を列車に乗せ」につき、積み残しは発生しておらず、「車内サービスの質を一定程度保ちながら」につき、上記視察記録で述べた状況において車内サービスが著しく低下していることは認められず、「目的地までの輸送ができる」につき、こちらも平常時は当たり前達成されるため、問題ないとして良い。よって、ラッシュを捌くのに、現状の列車本数は「十分」といえる。

(2) 新型車両導入に伴う「見かけ上」の変化

本節では、新型車両(E131系800番台)の詳細について、本項と関係のある部分をあらためて整理し提示する。(車両についての詳細は、「車両」のセクションを参照されたい。)

はじめに、車内の乗客案内に使用する設備について。205系は乗客への案内用のモニターなどの設備は一切なく、車掌の肉声放送による案内が行われており、車内での情報収集は聴覚によるものがメインであった。しかし、E131系には車内モニターが導入され、視覚により情報を得ることができるようになる。また、現状他路線で運行されているE131系は、自動放送を用いていることから、仙石線用のE131系にも自動放送が導入されると考えられる。



図2 鶴見線内で運用されるE131系の車内モニター

出典：AMEBA 【E131系鶴見線】あの新車がローカル線に登場！ワンマン
地方路線の顔(2023)

次に、1編成あたりの定員について。205系は601人(座席195人、立席406人)に対し、E131系は596人(座席177人、立席419人)となる。これについては“ほぼ変化なし”として問題ない。

さらに、車体幅について。205系は2800mmに対し、E131系は2950mm(拡張車体)となる。新型車両は現行車両と比べて車体幅が広くなるため、若

されず、今後の議論に支障はないと考えられるため、このような表現を用いた。

干ながら現行車両と比べて新型車両の車内は広々と見えるだろう。



図3 現行車両(205系3100番台)の車内



図4 新型車両(E131系)⁷の車内

図3出典：AMEBA JR東日本205系3100番台(2025)

図4出典：AMEBA JR東日本E131系0番台(2023)

加えて、車外カメラについて。こちらは、205系全編成がE131系に置き換えられた2026年1月頃から仙石線においてワンマン運転が開始されるが、そのための設備である。運転士がこのカメラ映像をもとに乗降終了を判断して、ドア扱いを行う。



図5 車外カメラ⁸

出典：出発進行！(2022)

最後に、導入本数について述べる。現状の205系は(執筆時点で)15編成が運用可能となっており、そのうちの14編成が運用に入る形をとっている。これは、14運用を15編成で回しているということである。つまり、1編成の予備車がある。しかしE131系は14編成しか導入されない。つまり、現状のダイヤを維持しようとする、予備車がなくなる。これに伴う変化は(3)で詳しく検討する。

⁷ 仙石線用のE131系は、執筆時点ではまだ運用に入っておらず、画像が入手できなかったため、この画像はE131系0番台(房総地区用)のもので代用している。

⁸ 写真は相模線用のE131系のもの

(3) 新型車両導入に伴う「実質的な」変化

本節では、前節において提示したことが乗客目線でどのような実質的な変化をもたらすかについて検討する。

(ア) 運行本数や混雑状況にあまり関係が見込まれない面での変化

まず、乗客案内の変化について。車内モニターの導入により、音声だけでなく、視覚でも情報を得ることが可能になるから、これはバリアフリー化の一種であることは言うまでもない。さらに現状他路線にて運用されているE131系では、車内モニターに簡単な路線図、乗換案内や車内情報などが表示されている。よって仙石線用のE131系においてもこの仕様は踏襲されると見込まれ、バリアフリー化にとどまらず、全体的な車内案内の質が向上すると言ってよい。

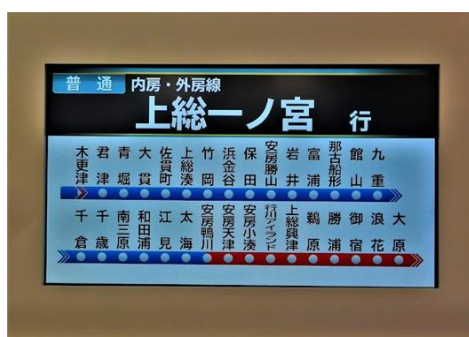


図6 房総地区で活躍するE131系の車内モニター
出典：小田急線沿線住み鉄道ファン日記(2021)

次に、定員数の変化について。1編成あたり(=4両当たり)の定員減は5人に留まり、これ自体が特筆すべき実質的な変化をもたらすことは想定されない。

最後に、車体幅の変化について。こちらは、車体幅の拡張によりで1両あたりの定員増を図るものだが、参考文献内で国土交通省も述べているように、一般的には混雑緩和に一定程度の効果をもたらすことが予想される。ただし、(2)ですでに述べたように、E131系は205系と比べて若干定員が減っている。よって仙石線においては、拡張車体の新型車両が導入されることと、現状の混雑が緩和されることは必ずしも同義ではない。

(イ) 運行本数や混雑状況への関係が見込まれる面での変化

(I) 導入本数から予想される変化

(2) で述べたように、現状のダイヤ(=運用数)を維持しようとする、予備車がなくなる。予備車がないと、故障や検査などの何らかの理由で車両が使用できなくなった際に、代走車の不足が発生する。そうすると、現状のダイヤを維持した場合、車両が使用できないことによる比較的長期間の運休の相対的に頻繁な発生を免れない。こうなると、いずれかの

区間で「減便」という選択肢が浮上してくる。しかしそれでは、混雑状況悪化の懸念が生じる。以下では、減車への対処方法について模索する。

(①)運行区間を短縮する

具体的には、あおば通発東塩釜行きを、あおば通発小鶴新田行きに短縮したり、あおば通発高城町行きを、あおば通発東塩釜行きに短縮したりというもの。これに類する事をうまく行い、列車の「回転率」を上げ、ラッシュ時の運行本数と減車を両立するものである。

(②)全区間満遍なく減便する

こちらは、運用数を減らしたことをある種「そのまま」ダイヤに反映するものである。具体的には、ラッシュ時には上り電車が毎時8本であったが、これが毎時7本になるというもの。これが実現すると、全区間において混雑が慢性的に激化するであろう。

(II)ワンマン運転が開始することによる変化

まず、ワンマン運転というと、今までは比較的ローカル線と呼ばれる路線において行われていたというイメージがあろう。しかし、近年の人手不足や合理化などの流れに乗るように、首都圏などの都心部においてもこれが行われるようになってきている。仙台都市圏を走る仙石線も例外ではないということであろう。

しかし、過去にワンマン運転を導入した首都圏の路線の例を見てみると、南武線においては、ワンマン運転が導入されてから、朝日新聞は「JR東日本は、南武線において、令和7(2025)年度4-6月における10分以上の遅延が、前年同時期と比べて倍増したことを確認した」としており、車掌が乗務していたときと比べて、遅延が頻発していることがうかがえる。遅延原因について、朝日新聞は、「JR東日本が遅延増の原因として『ワンマン運転後の車両とホームドア開閉のシステム変更で、電車が駅に到着してからドアが開くまでの時間が従来よりも数秒長くなった』ことや『発車メロディーを流す場所が従来は駅のホームのスピーカーだったが、車両から放送されるように変更され、利用客に聞こえにくく乗降に時間を要するようになった』こと、さらには『沿線人口の増加により、前年度に比べて南武線の混雑率が上昇したことも一因だ』とした」と伝えた。

南武線での事実から予想される仙石線での変化については、仙石線にホームドアはないにせよ、車両のドア開閉システムは変更されることが予想され、また、発車メロディーについても同様のことが予想される。沿線人口の増加については、直接的なデータは見当たらなかったが、平均通過人員を見ると、石巻駅－仙台駅間と東塩釜駅－仙台駅間どちらにおいても昭和62(1987)年度に比べると減少しているとはいえ、近年では増加傾向にあり、混雑率は上昇することが予想される。表1の「所感」を参照すると、仙石線の混雑は軽視できず、車両構造による大幅な混雑状況の改善も見込めない以上、(特に混雑する区間において)南武線と同様のことが発生する可能性も否定はできない。

参考文献

- JR編成表、配置表 仙台車両センター宮城野派出所205系編成表
<https://sirasagi683kei.wiki.fc2.com/wiki/仙台車両センター宮城野派出所205系編成表> (閲覧 2025/8/18)
- TBS NEWS DIG 仙石線 新型車両「E131系」JR東日本が公開 ワンマン運転対応・バリアフリー化も <https://newsdig.tbs.co.jp/articles/-/2012571?display=1> (閲覧 2025/8/18)
- JR東日本ニュース 仙石線への新型車両投入について
https://www.jreast.co.jp/press/2024/sendai/20241223_s01.pdf (閲覧 2025/8/18)
- 河北新報ONLINE 仙石線車内、快適に JR 東、新型車両を公開 座席拡張、フリースペースも
<https://kahoku.news/articles/20250701khn000015.html> (閲覧 2025/8/17)
- JR東日本ニュース 2022年3月ダイヤ改正について
https://www.jreast.co.jp/press/2021/sendai/20211217_s01.pdf (閲覧 2025/8/18)
- 国土交通省 <第7回 都市鉄道における利用者ニーズの高度化等に対応した施設整備促進に関する検討会>都市鉄道における遅延・混雑対策の現状について 資料2 <https://www.mlit.go.jp/common/001239102.pdf> (閲覧 2025/8/18)
- 国土交通省 JRにおける各区間の混雑の見える化
<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001413552.pdf> (閲覧 2025/8/18)
- 朝日新聞 ワンマン化した南武線、遅延が増加 「10分以上の遅れ」倍に
<https://www.asahi.com/articles/AST88469VT88ULOB01FM.html> (閲覧 2025/8/18)
- JR東日本 路線別ご利用状況 (2019～2023年度)
https://www.jreast.co.jp/rosen_avr/pdf/rosen02.pdf?utm_source=chattgpt.com (閲覧 2025/8/18)
- 日本民営鉄道協会 混雑率
<https://www.mintetsu.or.jp/knowledge/term/16370.html> (閲覧 2025/8/27)
- 東洋経済オンライン 広がる「都市型ワンマン列車」に死角はないのか
<https://toyokeizai.net/articles/-/772351> (閲覧 2025/9/5)

画像出典

- 出発進行 相模線E131系に乗ってきた <https://www.soul-train.co.jp/1028872/> (閲覧 2025/8/18)
- 小田急沿線住み鉄道ファン日記 【205系500番台も置き換え】東日本旅客鉄道相模線・宇都宮線・日光線に新型車両『E131系』を投入
<https://e233->

3000tokaidoline.blogspot.com/2021/06/205500e131412.html (閲覧
2025/8/18)

AMEBA 車内観察日記 JR東日本205系3100番台

<https://ameblo.jp/seventhheaven1992/entry-12305110580.html> (閲覧
2025/10/2)

AMEBA 車内観察日記 JR東日本E131系0番台

<https://ameblo.jp/seventhheaven1992/entry-12719280497.html> (閲覧
2025/10/2)

AMEBA 【E131系鶴見線】あの新車がローカル線に登場！ワンマン地方路
線の顔 <https://ameblo.jp/conan-coron/entry-12833804100.html> (閲覧
2025/10/2)

福田町駅の移設による効果

(C5 法) えば

(1) 福田町駅移設計画概要

福田町駅は、仙台市宮城野区に位置し、仙台駅から6駅、あおば通駅から7駅というアクセスの良さから、1日当たり7,200人程度の利用客を有する駅である。しかし、橋上駅舎化されているものの、駅舎が昭和62(1987)年ごろに建設されたものであることから、エレベーターなどといったバリアフリー設備が整っていないこと、さらにホームが湾曲しているかつ狭いということが近年問題視されていた。そのため、駅舎改築などの案が検討されたものの、抜本的な解決策として駅を200メートル程度小鶴新田方向に移設し、仙台車両センター宮城野派出所付近で駅を営業することとなった。

(2) 計画年表

平成14(2002)年頃～	宮城県鉄道整備促進期成同盟会等を通じ、福田町駅のエレベーター設置およびホームと列車間の段差をなくすための安全対策を講じることに ついてJR東日本へ要望する。
平成26(2014)年10月	駅整備の実務的な検討を進めることについてJR東日本と認識を共有する。(以降、仙台市とJR東日本で継続的に協議を実施)
平成27(2015)年6月	仙台市宮城野区高砂地区町内会連合会等からJR仙石線福田町駅のバリアフリー化推進に関する要望書が、仙台市長宛に提出される。
平成28(2016)年2月	みんなにやさしい福田町駅をつくろう会と情報交換する。以降、令和2年まで計6回実施。
平成29(2017)年3月	みんなにやさしい福田町駅をつくろう会から、「駅およびその周辺において仙石線福田町駅およびその周辺の改善を求める要望」について署名簿(8,984筆)の写しを受理する。(国土交通省とJR東日本へも同様に提出された)
平成31(2019)年1月	「確認書」をJR東日本と締結する。
令和2(2020)年2月	「確認書」をJR東日本と締結する。
令和2(2020)年10月	駅移設に合わせ、駅と一体となった南北自由通路を整備することに関しての住民説明会をJR東日本と共催で開催する。
令和2(2020)年11月	「覚書」をJR東日本と締結する。
令和3(2021)年2月	仙台市宮城野区高砂地区町内会連合会、みんなにやさしい福田町駅をつくろう会から駅移設に伴う駅舎及び駅周辺整備に関する要望書が仙台市長宛に提出される。

令和3(2021)年9月	福田町駅整備促進協議会と、移設後の駅や周辺に整備する施設について意見交換を実施。以降、令和4年10月までに計3回実施。
令和5(2023)年3月	駅の周辺に整備する施設について、地域の住民と意見交換を実施。
令和5(2023)年11月	駅移設と駅周辺施設の整備計画に関する住民説明会を開催。
令和5(2023)年12月	「基本協定」をJR東日本と締結する。

(上記：仙台市HPより引用)

(3) 現在の福田町駅の概況

先述の通り、福田町駅は一定の利用者数があるながらもホームが狭く湾曲しているうえ、バリアフリー設備も存在していない。この状況について、画像を示しておく。



図1 現在の福田町駅のホーム

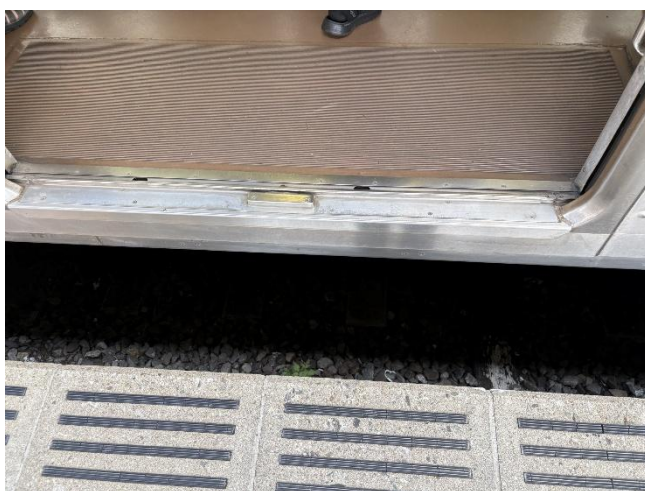


図2 2番線(仙台・あおば通方面のホーム)



図6 今後の計画年表

参考文献

・webサイト

JR福田町駅の移設・駅周辺整備

<https://www.city.sendai.jp/kokyo/kurashi/machi/kotsu/riyosokushin/hukudamachieki.html>（閲覧 2025/8/24）

「ふくだまち駅通信」第1-4号（仙台市HPより）

各駅の乗車人員 2023年度 101位以下（1） | 企業サイト：JR東日本

https://www.jreast.co.jp/passenger/2023_04.html

取材日：令和7（2025）年8月4日

おわりに

(C4 工) 白茄子

さて、『大学祭あおば』はいかがでしたか。

今年の『大学祭あおば』では、仙石線を取り上げました。平成12(2000)年の地下化並びにあおば通駅開業、平成15(2003)年の『マンガタンライナー』の運行開始、平成23(2011)年の東日本大震災およびその余震による運転見合わせ、平成27(2015)年の全線での運転再開並びに仙石東北ラインの開業、平成28(2016)年の石巻あゆみ野駅の開業などは当時のことを覚えている方も多いのではないのでしょうか。

読者の皆さまが、これを機に、仙石線を調べてみる、見てみる、乗ってみるなどすることで、ここには書かれていない新たな「気づき」が得られ、知見がより深くなるものと思われます。本稿で扱った仙石線は、国内外に存在する多数の鉄道路線のうちの一例にすぎません。東北本線や仙山線など別の路線にも目を向けると、新たな「気づき」が得られるかもしれません。

最後になりましたが、本誌の完成にご協力いただいた皆さまと、お読みくださった皆さまに御礼を申し上げ、本誌の結びといたします。



2025 大学祭あおば

令和7(2025)年10月吉日発行

編集 (C4 工) 白茄子
表紙写真 (C0 法) ぽやぽや
裏表紙写真 (C2 経) らくパ

発行 東北大学鉄道研究会
〒980-0862 仙台市青葉区川内41
東北大学川内キャンパス サークルG棟12
URL <https://aoba-trfc.sakura.ne.jp/>