

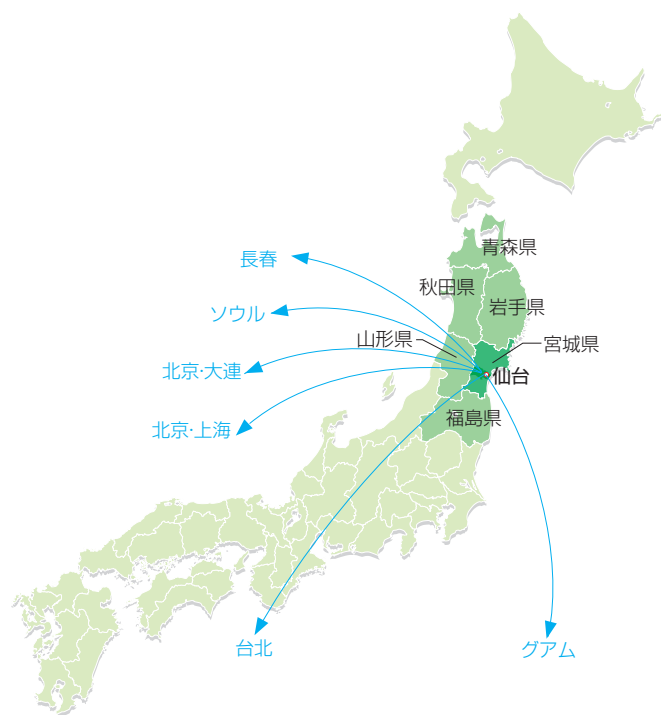
仙塩広域都市計画事業
仙台市あすと長町土地区画整理事業

あすと長町

仙台



仙台は東北の発展を支える中枢都市です。



仙台市は人口106万人を数え、東北地方唯一の政令指定都市となっています。東京へは380キロ、東北新幹線で最速1時間36分、東北自動車道で約4時間で結ばれ、東北各県にも5時間以内で到達できます。また仙台空港からは国内8都市や韓国・中国・台湾・グアムなどへの定期便が運航され、さらに特定重要港湾の仙台港からは、国内フェリーが発着し、海外へのコンテナ定期航路が開設されています。まさに東北の中枢的な機能を担っています。平成23年(2011)の東日本大震災に際しては、沿岸地域に大きな被害を受けつつも中枢都市としての拠点機能を発揮し、その役割を果たしました。



仙台駅

東北最大のターミナル駅です。東北の中枢都市「杜の都仙台」の玄関口であり、JR各線、地下鉄南北線が結節する交通拠点です。

東北新幹線

JR東日本が誇る最先端の新型車両「はやぶさ」「スーパーこまち」などが登場、斬新なデザインと時速320キロの高速性などが話題を投げかけています。



定禅寺通り

戦後の優れた都市計画によって杜の都を代表する緑美しい街路となりました。毎冬の「光のページェント」をはじめ、全国に知られるイベントが開催されています。

せんだいメディアテーク

ガラスの箱のような外観とユニークな機能構造の美術や映像文化の活動拠点で、21世紀型の文化情報発信基地として常に注目を集めています。



東北大学

明治以降の旧制二高や東北帝国大学の伝統を受け継ぐ東北大学は、世界的学者を輩出し、数多くの大学を擁する学都仙台を象徴しています。

青葉山公園(仙台城址)から見る仙台の都心



長町は仙台都市圏南部の広域拠点として重要な役割を担っています。

仙台市の将来広域交通体系



仙台市は都心部を充実するとともに、バランスのとれた都市構造の構築をめざして市営地下鉄南北線に引き続き、地下鉄東西線の建設をすすめています。平成27年度(2016)には東部の荒井地区から都心を横断し、西部の八木山地区までが開業の予定です。

この長町地区(長町駅周辺の東西市街地)は北の泉中央地区に対して南の広域拠点として位置づけられ、交通ネットワークの主要な軸として機能を果たしています。とくに国内外への空路を持つ仙台空港へは空港アクセス鉄道によって17分で直結し、仙台の国際的なゲートとして大きな役割が期待されています。

仙台市営地下鉄 泉中央駅

昭和63年(1988)に仙台市と合併した泉市の中心部で、泉区役所をはじめ図書館などの公共施設、大型商業、スポーツ施設などが立地しています。



仙台港

特定重要港湾に指定されている仙台港は、北海道や名古屋への大型フェリーや国際コンテナ船が就航し、大きな役割を果たしています。

仙台国際空港

東日本大震災の被災から全路線が復旧、国内諸都市へ大手航空会社やLCC、またアジア・ハワイへの定期便とチャーター便が数多く運航されています。



仙台市営地下鉄

長町には高性能の車両や駅構内の斬新なデザインによって評価の高い地下鉄南北線の長町と長町一丁目の2駅があり、市民の貴重な足となっています。



長町は1300年の昔から、地域の核として存在し続けてきました。

7世紀中期から行政の中心地

平成10年(1998)からの調査により、あすと長町周辺の長町駅東・西台畑遺跡では堅穴住居や遺物、東側に隣接する郡山遺跡では7世紀頃の官衙(役所)や寺院跡が発掘されています。これによって長町周辺は古代の律令体制下において極めて重要な地であったことがわかります。



7世紀中頃の官衙(役所)跡を含む郡山遺跡



官衙の中枢部にあった正殿跡

江戸期、奥州街道の宿駅として発展

伊達正宗公は江戸との往来や藩内の流通を担う中継点として奥州街道の長町に宿駅を開きました。江戸に向かう奥州街道と山形に向かう笹谷街道が分岐する交通の要所として、毎日多くの人馬が行き交って街は賑わいました。



江戸時代 奥州一の宿場として賑わった長町宿 奥州絵巻より

明治・大正期から鉄道・物流の拠点へ

明治20年(1887)日本鉄道(現在の東北本線)が開通、日清戦争時の臨時停車場を経て明治29年(1896)に長町駅が開業しました。また、大正3年(1914)には長町から秋保温泉までの馬車鉄道が開業、のちに秋保電気鉄道となって昭和36年(1961)まで運行されたほか、仙台市電長町線の終点ともなり、長町は仙台南部の交通拠点でした。

また、長町には明治25年(1892)に長町青果市場が開設されており、交通網の発展とともに青果物の集散地として機能を拡大していきました。



日清戦争時の出征風景 長町臨時停車場



秋保電鐵 長町駅(昭和初期 推定)

昭和期には東北一の貨物ヤードに

昭和に入って発展を続ける東北を背景に国鉄の役割は高まり、とくに貨物輸送は増加の一途をたどりました。長町駅は全国からの膨大な貨車の仕分けを行うヤードとして次々と拡張され東北一の規模となりました。

長町青果市場も発展し、中央卸売市場新設等による昭和38年(1963)の閉場まで仙台市民の台所として市民の食生活を支えました。

貨物ヤードの廃止を契機に、新しい都市創造がはじまりました。

貨物ヤードの廃止と都市拠点整備への期待

戦後のモータリゼーションの急速な進展等により、それまでの陸上輸送構造に大きな変化が生じました。長町の貨物ヤード機能は宮城野に移転し、長町駅東部に数十ヘクタールの大規模空閑地が発生し、昭和62年(1987)の国鉄分割民営化により貨物ヤード跡地は国鉄清算事業団(現在の独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構)が保有し処分することとなりました。

東北の中枢拠点として広域的な仙台都市圏の形成を図る仙台市は当時の基本計画において長町地区を仙台都市圏南部の副都心として位置づけ商業業務機能の高度化を進めることとしました。

事業化へ

宮城県と仙台市が連携して、貨物ヤード跡地を含む長町駅周辺の計画検討を進め、土地区画整理事業の施行を住宅・都市整備公団(現在の独立行政法人都市再生機構)に要請しました。

昭和56年(1981)に日本住宅公団と宅地開発公団が統合して設立した住宅・都市整備公団は良質な住宅・宅地の供給を進める従来の公団業務に、都市機能の更新と商業・業務市街地等の都市拠点形成を目的とする業務が加わり、横浜みなとみらい21や神戸ハーバーランド、大宮操車場跡地でのさいたま新都心等の事業に着手していました。



貨物ヤード跡地



昭和47年(1972)頃
ヤード型輸送の発達
周辺工場への引き込み
線も見える

仙台市あすと長町土地区画整理事業

まちづくりコンセプトの設定

仙台市では「あすと長町」を「21世紀都市・仙台」を実現するための新しい市街地モデルと位置付け、環境共生や市民生活の質を重視した市街地形成や、市民協働を基本とする持続的なまちづくりを進めるため、以下の目標を掲げ事業に取り組みました。

コンセプト

にぎわい・くらし ヒューマンスケールの新環境都市

- 目標1 環境と共生するまちづくり
- 目標2 多様な機能が融合するヒューマンスケールのまちづくり
- 目標3 協働による持続的なまちづくり

「あすと長町」が目指すまちづくりの方向は、市民の方々や有識者による「長町まちづくり計画検討委員会」の提言を基にまとめました。

長町まちづくり計画策定に関する提言 (H13.10) 市民提言

提言を基に、市民協働によるまちづくり方針をまとめる

まちづくり基本方針 (H14.4) まちづくりの理念

基本方針における目標の具体化

マスタープラン (H15.7) あすと長町の将来像…新環境都市

将来像の実現に向けルール策定

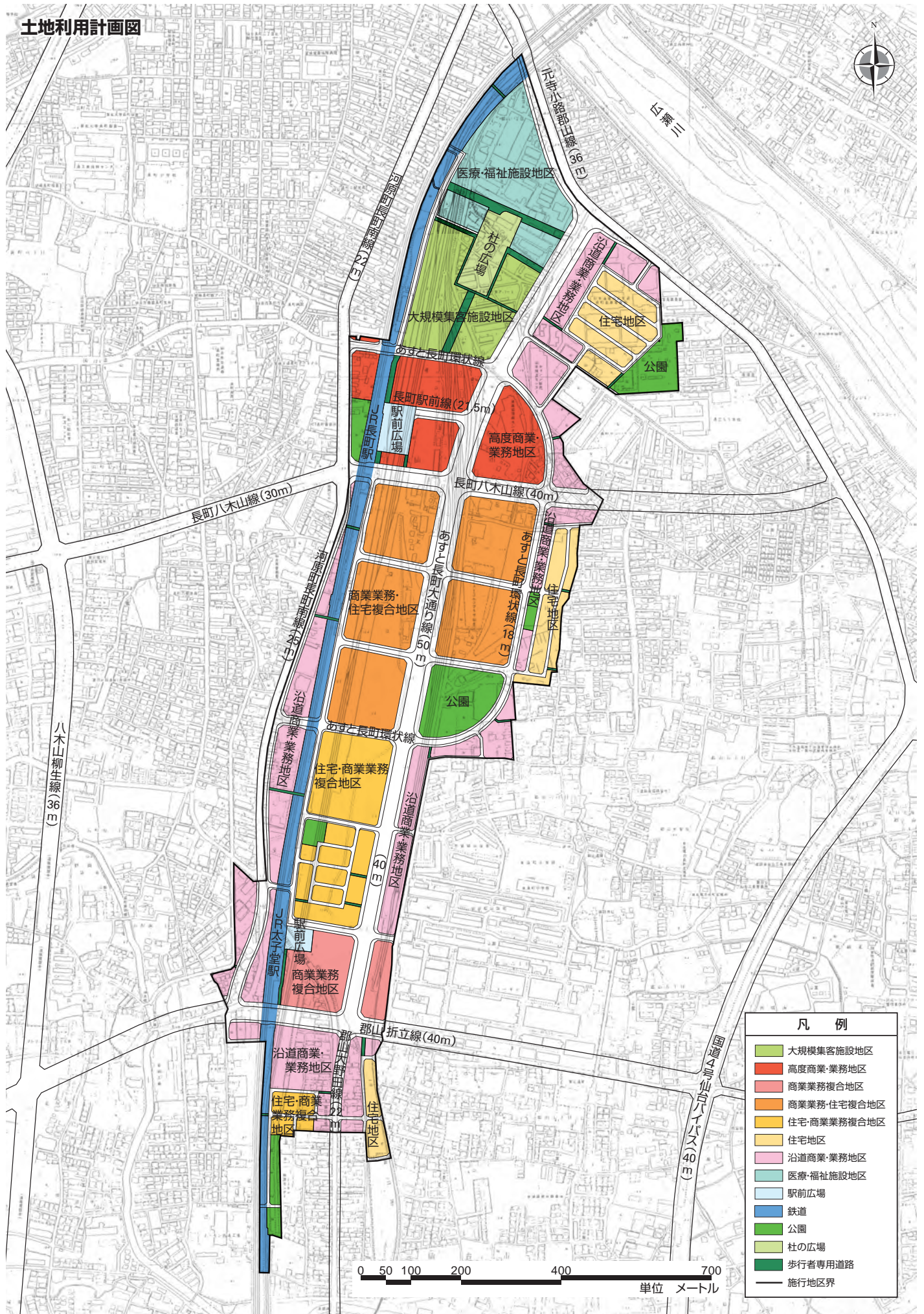
街づくりルール 地区計画・誘導基準

事業の主な歩み

- S58 地区現況調査(県、市)
- S59 基本構想策定調査(県、市、公団)
- S61 基本計画策定調査(県、市、国鉄、公団)
- H4~ 地元説明に着手
- H5.4 地区採択(大蔵省)／公団事務所開設
- H7.11.10 都市計画決定(91.1ha)
- H7.11.28 事業要請・覚書締結(県、市、公団)
- H8.9.13 都市計画変更(91.5ha)
- H9.5.2 事業計画認可
- H13.2.22 事業計画変更(第1回)認可
- H14.3.4 事業計画変更(第2回)認可
- H16.5.12 都市再生緊急整備地域として指定
- H17.6.14 都市計画変更(82.0ha)
- H17.11.29 事業計画変更(第3回)認可
- H18.9.18 東北本線高架化工事完成／長町駅移転・開業
- H19.3.18 太子堂駅開業
- H23.1.31 事業計画変更(第4回)認可
- H24.11.19 事業計画変更(第5回)認可
- H25.3.22 長町八木山線開通
- H25.4.17 換地計画認可
- H25.5.11 事業竣工式
- H25.6.28 換地処分公告



土地利用計画図



凡例	
	大規模集客施設地区
	高度商業・業務地区
	商業業務複合地区
	商業業務・住宅複合地区
	住宅・商業業務複合地区
	住宅地区
	沿道商業・業務地区
	医療・福祉施設地区
	駅前広場
	鉄道
	公園
	杜の広場
	歩行者専用道路
	施行地区界

0 50 100 200 400 700 単位 メートル

土地区画整理事業の概要

事業の名称 仙塩広域都市計画事業
仙台市あすと長町土地区画整理事業

事業の目的

本事業は、仙台市基本計画において、仙台市南部の広域拠点として位置づけられている区域の一部について、生活拠点、文化、産業などの高次な都市機能が集積する複合型の広域拠点を形成するため、公共施設の整備改善を行い、都市機能の更新を図ることを目的とする。

地区の面積 約82.0ha（当初91.0ha／平成17年事業計画変更（第3回）において事業区域を変更）

整備前の地区現況

土地利用状況

区分	面積(ha)	比率(%)	
公共用地	5.3	6.4	
一般住宅地	10.1	12.3	
地権者	鉄道・運輸機構	28.7	35.0
	J R 東 日 本	15.4	18.8
	大規模工場等	9.2	11.2
	その他事業所等	13.0	15.9
	そ の 他	0.3	0.4
合 計	82.0	100.0	

権利者数

	事業認可時点
土地所有者	289人
借地権者	15人
建物等	263戸
筆数	799筆

土地利用計画

区分	面積(ha)	比率(%)		
公共用地	道 路	23.5	28.6	駅前広場含む
	公 園	3.5	4.3	近隣公園2 街区公園3
	水 路	0.2	0.2	
	計	27.2	33.1	
宅 地	業務・商業・住宅地	39.8	48.5	
	住 宅 地	9.0	11.0	
	そ の 他	6.0	7.4	鉄道用地等
合 計	54.8	66.9		
合 計	82.0	100.0		

計画人口 従業人口 約12,500人 居住人口 約12,500人

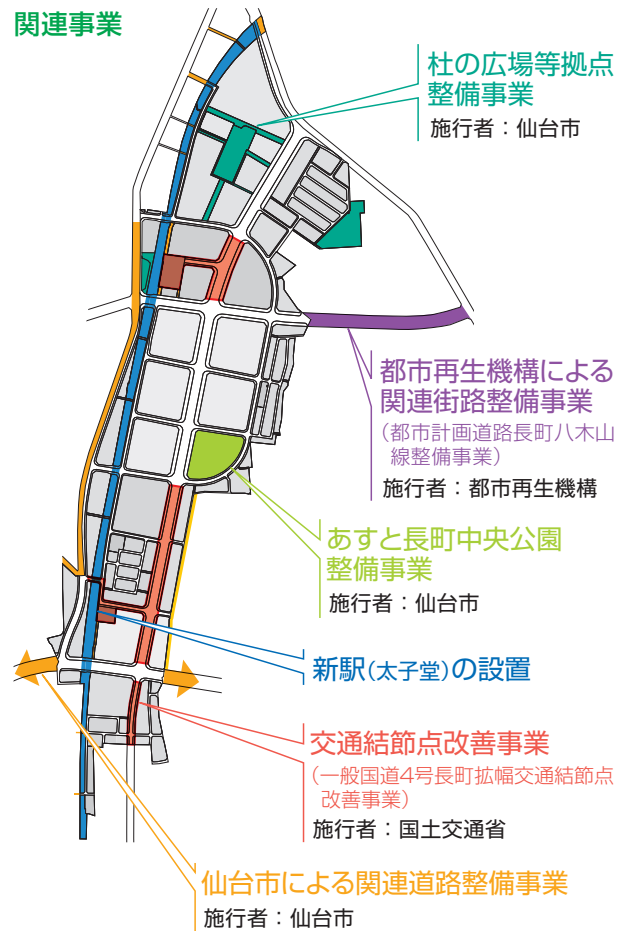
事業期間 平成9年5月2日～平成31年3月31日
(清算期間5年含む)

事業費 約1,128億円

減歩率 約49.8%（公共減歩率：28.5%）
（保留地地積：16.3ha）

供給処理施設 仙台市上水道、仙台市公共下水道、
仙台市ガス、東北電力

関連事業



JR東北本線の高架化と2駅の整備

事業前の状況

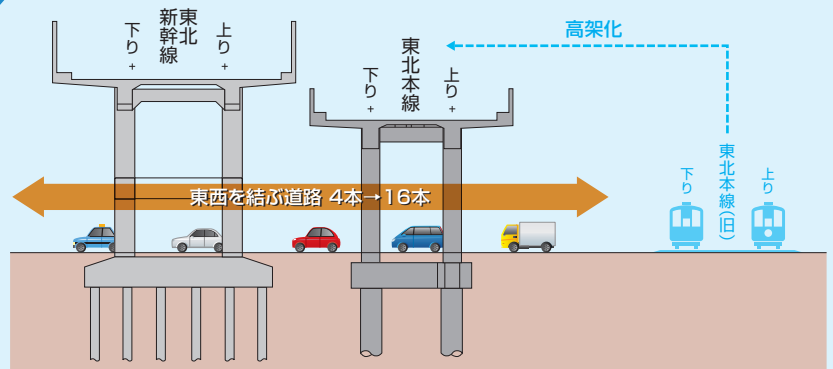
明治20年(1887)に開通した東北本線は、東北新幹線が開業した後も重要な幹線としてその機能を維持してきましたが、街の機能を東西に分断し、貨物ヤード跡地の有効活用を図るうえで課題となっていました。

事業の効果

東北本線の高架化により、東西市街地の一体化が実現しました。

事業前に4本であった東西を結ぶ道路は、事業により16本になりました。

また、高架化にあわせてJR長町駅を地下鉄長町駅に近付けたことにより乗り換えの利便性の向上を図りました。



高架化以前の東北本線



高架化工事が完了したJR東北本線



仙台市

〒980-8671

宮城県仙台市青葉区国分町3-7-1

独立行政法人都市再生機構

東日本都市再生本部

〒163-1313 東京都新宿区西新宿6-5-1

新宿アイランドタワー13階・15階